

Dopo Germanwings: Lo sviluppo delle raccomandazioni EASA per la sicurezza della salute dei piloti: i nuovi regolamenti - la salute mentale

A cura del Cpt Micaela Scialanga

Cosa ne è stato delle sei raccomandazioni che EASA¹ ha stabilito a fine dei lavori di analisi dell'incidente Germanwings? A soli quattro mesi dall'incidente tristemente noto a tutta la comunità aeronautica, a luglio 2015 EASA ha pubblicato sei raccomandazioni² che, dopo la dovuta fase di consultazione, sono state trasformate in regolamenti con le annesse AMC e GM³.

Provando a fare ordine e districarci tra regolamenti vecchi e nuovi, analisi, considerazioni e dubbi, precisiamo che nelle pagine che seguono ci occuperemo nel dettaglio dell'area che riguarda la salute mentale dei piloti nelle declinazioni di:

- accertamenti medici in fase di certificazione idoneità iniziale al conseguimento della licenza di volo e al rinnovo di idoneità all'esercizio della licenza stessa;
- valutazione psicologica in fase di selezione del personale prima della assunzione a carico degli Operatori Aerei, (cioè dalle Compagnie Aeree) che intendono assumere nuovi piloti alle loro dipendenze.

Veniamo al primo punto.

Nell'intento di migliorare e potenziare l'attuale sistema, EASA ha stabilito una corposa modifica alle norme che disciplinano le modalità con cui si effettuano i controlli medici sui piloti, entrata in vigore lo scorso 30 gennaio 2019⁴.

Per un quadro esaustivo dei cambiamenti che riguardano il monitoraggio sullo stato della salute mentale dei professionisti del volo e dei candidati a questa carriera, dobbiamo analizzare come si è intervenuti in ambito di *assessment* medico, ovvero sul complesso di accertamenti che vengono svolti in occasione del conseguimento iniziale della idoneità al

¹L'EASA (European Aviation Safety Agency) è l'Ente Centrale Europeo che stabilisce norme. Le norme stabilite dall'EASA sono le EU-OPS. Gli stati membri europei devono recepire quanto dettato da EASA, mantenendo la possibilità di stabilire norme eventualmente più restrittive qualora lo ritenessero opportuno. Se ogni Ente Nazionale recepisce le direttive di un Ente comunitario (che per l'Europa è l'EASA e per gli Stati Uniti è l'FAA), a livello internazionale si recepiscono invece le direttive dell'agenzia autonoma sovranazionale *International Civil Aviation Organization* (ICAO), che pubblica raccomandazioni in merito alla aviazione civile ed alla navigazione aerea. A tali raccomandazioni si uniformano tutti i 191 paesi facenti parte dell'ONU.

²EASA "Task Force on Measures Following the Accident of Germanwings Flight 9525-Final Report" (July 2015).

³ Vedere i documenti EASA *Executive Director Decision 2018/012/R*, EASA *Explanatory Note to Decision 2018/012/R*, EASA *Annex III do Decision 2018/012/R AMC and GM ti Part C-issue 2 Amendment 15*, EASA *Executive Director Decision 2019/002/R* (28 January 2019), EASA *Explanatory Note to Decision 2019/002/R*.

⁴EASA *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-MED - Medical requirements for air crew (Issue 2 - 28 January 2019)*

volo⁵ ed in occasione dei successivi controlli medici ai quali i professionisti vengono sottoposti nell'arco della carriera. Prima dell'entrata in vigore del nuovo regolamento, accanto a controlli medici codificati nella metodologia e nei contenuti, afferenti a specializzazioni come otorinolaringoiatria, dermatologia o sistema cardiovascolare, comparivano anche psichiatria e psicologia, come specializzazioni distinte, con distinte aree di competenza. Con la pubblicazione del nuovo documento⁶, le due discipline risultano fuse in un'unica area definita *mentalhealth*, che rende ragione della finalità dell'accertamento stesso, ovvero analizzare e valutare lo stato della salute mentale del soggetto, ma sembra togliere autonomia proprio alla disciplina della Psicologia che, nell'intento di tutta questa operazione di cambiamento normativo internazionale, sembrava si volesse mettere in qualche modo in risalto.

In merito ai controlli medici periodici, a cui tutti i piloti della aviazione commerciale vengono sottoposti annualmente, è stato inserito un *assessment* (inteso come valutazione di tipo medico) anche in area *mentalhealth*, prima non esplicitamente previsto.

Si tratta quindi di un cambiamento "epocale"?

Se prima nessuno specialista del settore della salute mentale controllava periodicamente i piloti, ora invece questo controllo viene svolto?

Per il momento non è così, e vediamo perché.

Prima della pubblicazione di queste modifiche al sistema, il candidato alla professione veniva sottoposto ad una valutazione iniziale da uno psichiatra che, avvalendosi dei risultati dei test, di colloqui e talvolta anche di parere dello psicologo, redigeva una valutazione di idoneità o inidoneità. In occasione dei controlli periodici annuali non era previsto che il pilota fosse nuovamente sottoposto sistematicamente a visita psichiatrica, tantomeno psicologica e, a meno che uno dei medici che effettuavano la valutazione in altre aree specialistiche non rilevava qualche comportamento dubbio e allarmante, nessuno specialista in salute mentale veniva scomodato.

E da oggi in poi?

Ebbene nel regolamento è indicato che un *assessment* in area *mentalhealth* deve essere svolto a ogni rinnovo annuale della visita medica e ne vengono anche forniti i dettagli, ma la valutazione non si prevede venga svolta da uno psichiatra e/o da uno psicologo.

Chi sarà dunque il medico a cui spetterà il compito e l'enorme responsabilità di deliberare sulla salute mentale del pilota?

Per quanto riguarda l'Italia, se un pilota si rivolge a uno dei Centri Aeromedici Certificati, la responsabilità di certificare la sua idoneità spetta al medico responsabile del Centro che può essere un medico specializzato in qualsiasi branca della medicina, che ha avuto specifica formazione a svolgere il ruolo di coordinatore-certificatore. Sarà questa stessa figura ad avere la responsabilità di accertare nei piloti l'assenza di problematiche nell'area *mentalhealth*.

⁵Con un parallelo familiare ad una ampia fetta della popolazione, potremmo accostare gli accertamenti in questione, alle visite mediche subite a cui si viene sottoposti prima di poter conseguire la patente di guida di autoveicoli. Le visite, in Italia vengono effettuate da centri gestiti direttamente dalla aeronautica militare o da centri medici specifici, certificati dal Ministero dei Trasporti (cioè da ENAC-Ente Nazionale Aviazione Civile).

⁶EASA *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-MED Medical requirements for air crew (Issue 2 28 January 2019)*

Il nuovo regolamento parla di formazione specifica dei medici che dovranno assumersi questo incarico che, per l'Italia, è in via di definizione puntuale anche se si parla per ora solo di un corso di 8 ore.

Ci si chiede: ma se tutti i cambiamenti alla normativa di cui stiamo parlando seguono l'allarme che l'incidente di Germanwings ha drammaticamente lanciato, possiamo dare la responsabilità di accorgersi che "qualcosa non va" nell'equilibrio psichico ed emotivo di un pilota ad un medico che non è specializzato in psichiatria? Ad uno specialista che non è uno psicologo? Ad un medico che non ha preventivamente raccolto né un parere psichiatrico né un parere psicologico clinico?

Riportiamo l'estratto del regolamento dove è riportato il dettaglio sulla modalità di condurre l'accertamento in occasione del rinnovo della licenza⁷:

- . *“(b) Mental health assessment as part of revalidation or renewal class 1 medical examination*
- . *(1) The assessment should include review and documentation of:*
 - (i) current work and life stressors;*
 - (ii) coping strategies under periods of psychological stress or pressure in the past, including seeking advice from others;*
 - (iii) any difficulties with operational crew resource management (CRM);*
 - (iv) any difficulties with employer and/or other colleagues and managers; and*
 - (v) interpersonal and relationship issues, including difficulties with relatives, friends, and work colleagues.*
- . *(2) Where there are signs or is established evidence that an applicant may have a psychiatric or psychological disorder, the applicant should be referred for specialist opinion and advice.*
- . *(3) Established evidence should be verifiable information from an identifiable source related to the mental fitness or personality of a particular individual. Sources for this information can be accidents or incidents, problems in training or proficiency checks, behaviour or knowledge relevant to the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s)”.*

Ebbene esplicitiamo la perplessità che si tratti di un netto cambiamento, in quanto anche prima, qualora i medici specialisti avessero ravvisato nei contatti col pilota comportamenti o dichiarazioni inusuali o sospette, loro cura e premura sarebbe stata quella di coinvolgere immediatamente uno specialista della salute mentale per una valutazione specialistica.

Confidiamo e attendiamo dunque un maggiore dettaglio su questa area, con la speranza di un maggiore coinvolgimento diretto di psichiatri e psicologi, nonché regole relative ad una approfondita ed accurata formazione dei medici responsabili dei Centri Aeromedici.

Veniamo ora al secondo aspetto che riguarda il coinvolgimento di psicologi, nelle fasi di selezione del personale candidato ad attività aerea commerciale.

⁷Vedere pagina 33 di 113 del documento: EASA *Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-MED Medical requirements for air crew (Issue 2 28 January 2019)*

Il regolamento EASA 2018/012/R, che dovrà essere applicato anche in Italia entro luglio 2020, si articola essenzialmente in tre aspetti che coprono le aree di rilevazione, valutazione e contenimento (con la finalità di promuoverne la risoluzione), di problemi di salute dei piloti con impatto sulla sfera psichica:

- 1) L'introduzione di *assessment* psicologici sui piloti dell'Aviazione Commerciale (Operatori CAT *Commercial Aviation Transport*),
- 2) Test su uso di sostanze psicoattive,
- 3) Programmi di supporto al personale di volo.

Ci occuperemo qui di approfondire il primo punto.

Questo regolamento e i documenti esplicativi a esso collegati, forniscono linee guida dettagliate ma con margini ancora ampi. Spetterà alle Autorità Nazionali dei vari stati membri (ENAC⁸ per l'Italia), calarle nei regolamenti nazionali, mantenendo margini temporali tali da permettere alle compagnie Aeree di attuarli entro la *dead line* del 25 luglio 2020.

Viene stabilito che l'*assessment* psicologico deve essere:

- 1) "appropriato alla particolarità, alla complessità e alle sfide dell'ambiente operativo al quale sono esposti degli equipaggi di volo, come definito da *job analysis* volte alla indentificazione di dimensioni critiche in termini di sicurezza, con impatto sulle funzioni e ruoli svolti dagli equipaggi impiegati dagli Operatori Aerei del Traffico Aereo Commerciale. L'*assessment* deve coprire come requisiti minimi la valutazione di:
 - i) abilità cognitive
 - ii) tratti di personalità
 - iii) competenze operative e professionali
 - iv) competenze sociali in accordo ai principi del CRM (Crew Resource Management).⁹
- 2) validato e alternativamente eseguito o supervisionato, da uno psicologo con acquisita competenza in aviazione relativamente all'ambiente operativo del personale di condotta dei velivoli, con comprovata esperienza in *assessment* psicologici e, laddove possibile, in selezione psicologica del personale in aviazione.
- 3) svolto almeno nell'arco dei 24 mesi precedenti all'inizio della attività di volo di linea, a meno che un operatore non dimostri che un eventuale *assessment* psicologico effettuato da più di 24 mesi sia ancora adeguato in termini di mitigazione del rischio, come richiesto dal documento ORO.GEN.200(a)(3). La dimostrazione di validità dell'*assessment* dovrà basarsi sul tipo di test svolti e su un *risk assessment*, basato sui

⁸L'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) è l'ente del ministero dei trasporti che ha il compito di fornire norme che costituiscono una soglia minima accettabile, affinché possa svolgersi attività commerciale in Italia. Data la natura dell'aviazione e la cooperazione tra gli stati europei, l'ENAC italiana rientra in un più ampio quadro, dove le diverse autorità nazionali, lavorano sinergicamente a norme che siano condivise e applicate in tutta la comunità europea. A sua volta dunque l'Ente Nazionale Italiano ENAC risponde a quanto dettato da EASA, l'Ente regolatore comunitario europeo.

⁹Il CRM-*Crew Resource Management*, è un metodo di valutazione, addestramento e controllo degli equipaggi che si declina generalmente nelle aree della Comunicazione, Leadership, Teamwork, Workload Management, Situation Awareness e Decision Making. Il comportamento espresso in queste competenze viene valutato da piloti valutatori adeguatamente formati.

dati raccolti relativamente a esperienze operative precedenti e monitoraggio continuo nell'area *human performance*, relativa al periodo intercorso dall'ultima valutazione".¹⁰

Comprendiamo meglio di cosa si parla.

Prima di tutto parliamo di una regola nuova che non trova applicazione sul personale già impiegato, cioè attivo al momento. Dunque una ulteriore perplessità si apre sul fatto che questa norma vuole essere un intervento a difesa della sicurezza del sistema, ma si applica solo ai nuovi candidati alla professione, e non è in nessun modo retroattiva.

Ciò significa che, per avere una generazione di piloti completamente "controllata psicologicamente" all'inizio della carriera, dovremo aspettare un totale cambio generazionale. Visto l'ingresso nel mondo del lavoro che potremmo stimare a una età di almeno 20 anni, ed una uscita dal mondo del lavoro ad una età pensionabile per raggiunti limiti di età che è oggi ai 65 anni, possiamo affermare che solo tra 45 anni avremo tutti i piloti ai comandi di velivoli commerciali Europei valutati psicologicamente all'inizio della carriera.

Riconosciamo del resto che disporre un processo di accertamenti ricorrenti su tutta la popolazione dei piloti alle dipendenze di una compagnia aerea comporterebbe per gli operatori Aerei un costo immane, fattore che senz'altro (e nella difesa della sicurezza aggiungiamo purtroppo), sarà stato soppesato nel redigere la normativa.

EASA incarica e carica, gli operatori aerei di questo iniziale momento di valutazione psicologica fornendo indicazioni che appaiono vaghe.

La figura del professionista che dovrà eseguire, o almeno supervisionare, la fase di valutazione che condurrà alla selezione degli individui più adatti a ricoprire il ruolo di pilota commerciale presso quella società, non è chiara.

Il regolamento parla di psicologo con competenze nel campo dell'aviazione, degli *assessment* psicologici, e della selezione del personale in campo aeronautico. Sarà cura dell'ENAC meglio specificare quali profili rispondono a queste indicazioni, con l'handicap di una realtà Italiana dove la Psicologia della Aviazione è una specializzazione che non trova riscontro in alcun Albo professionale o indirizzo di Studi accademici, come avviene invece in altre realtà Europee.

Una collaborazione tra ENAC, professionisti del settore, Albo Nazionale degli Psicologi e Università è stata stabilita, ma c'è ancora molto da fare.

Un'ultima perplessità emerge infine dalle aree che vengono prescritte come aree minime sulle quali concentrare l'accertamento. Si tratta di competenze cognitive, di performance, valutazione di comportamenti manifesti.

In pratica si parla di un *assessment* delle competenze, che le maggiori Compagnie Aeree hanno effettuato sui candidati alla assunzione già da decenni. Molte delle realtà nazionali già prevedevano la presenza e supervisione di uno psicologo, più spesso un team di psicologi, in fase di selezione. La normativa dunque appare una vera innovazione solo per le piccole e medie realtà che, per scelta aziendale e non ultimo un fattore economico, hanno fino ad oggi scelto di selezionare i candidati con metodi meno impegnativi e più rapidi.

La vera rivoluzione di prospettiva semmai, sarebbe stata quella di predisporre *assessment* di tipo psicologico-clinico sui candidati, ovvero accertamenti volti a valutare non solo le prestazioni, ma l'equilibrio emotivo; capacità specifica proprio della Psicologia Clinica.

In conclusione, possiamo dunque confermare che l'intento dichiarato di alzare barriere difensive che favoriscano la rilevazione ed il contenimento dell'impatto di eventuali sofferenze nell'area della salute mentale dei piloti trova soddisfazione nel nuovo regolamento?

¹⁰traduzione dall'inglese di EASA AnnexIII ED Decision 2018/012/R AMC1 CAT.GEN.MPA.175(b) "Endageringsafety".

I lavori in corso sono ancora aperti, e ci auguriamo che gli sviluppi in questo settore vadano a chiarire e fugare i dubbi e le perplessità ancora in sospeso.

Cpt Micaela Scialanga