Monografia “La gestione delle emergenze ai tempi del Covid 19

I Quaderni di ANACNA

“Benessere psicofisiologico dei professionisti della aviazione minacciato dalla pandemia: Ma sono pronti a farsi supportare?”

Dott.ssa Cpt Micaela Scialanga

Introduzione

Il periodo di grande sollecitazione che i professionisti della aviazione hanno condiviso col resto della popolazione nazionale e mondiale, rappresenta uno scenario mai vissuto né immaginato in precedenza. Nessuno si è trovato preparato a gestire un periodo di tale complessità e sebbene l’aviazione sia un settore di eccellenza in materia di gestione del rischio, a poco è valsa la cultura della proattività e prevenzione, vanto di questo settore di attività.

Professionisti come i controllori del volo, i piloti, i manutentori, gli assistenti del volo, che hanno familiarità con temi quali la gestione della fatica, dello stress e la resilienza, si sono trovati esposti ad un contesto di estreme sollecitazioni dove le variabili rimanevano difficili da definire e da gestire. L’impatto sull’equilibrio psicofisico dell’intera popolazione è stato enorme ed il settore della aviazione non ne è rimasto immune.

Da uno studio commissionato dal Consiglio Nazionale degli Psicologi (CNOP) e condotto dall’Istituto Piepoli, nel periodo della pandemia la percentuale dei cittadini italiani che sono ricorsi a percorsi di psicoterapia è salita dal 40% al 62%. In particolare le richieste di essere sostenuti per un percorso di recupero psicologico sono raddoppiate per coloro che vivono in coppia rispetto a chi vive in un nucleo familiare superiore a due. Ancora maggiore è stata la richiesta di chi vive da solo. In generale, sono le donne e i giovani, più degli uomini adulti, a ritenere che per affrontare questa fase di difficoltà serva uno psicologo[1].
Lo studio rivela che i luoghi “cardine” in cui la quasi totalità degli italiani ritiene importante la presenza di psicologi, siano gli ospedali (90%), le strutture per anziani (87%), i servizi sociali (84%), in aiuto ai medici di famiglia e nell’assistenza domiciliare (79%), in aiuto agli studenti (73%), nei luoghi di lavoro (72%).

Gli Psicologi italiani hanno, da inizio pandemia, messo in campo una straordinaria mobilitazione di solidarietà, il più recente esempio è il numero verde Supporto Psicologico del Ministero della Salute, letteralmente preso d’assalto dalla sua apertura. Alla data dell’11 giugno 2021 risultavano registrate 50.000 chiamate[2]. Le problematiche più frequenti in chi ha usufruito del servizio sono state: stati ansia (14%), depressione (13%) irritabilità (2%), disturbi del ciclo sonno-veglia (2%) problemi di relazione (1,2%), stati di preoccupazione generalizzata e altre problematiche pregresse emerse a causa dell’emergenza (oltre il 40%). Dalla fine del lock-down inoltre, è raddoppiato il

1 https://www.sanitainformazione.it/lavoro/il-60-degli-italiani-dallo-psicologo-per-gestire-lemergenza-lazzari-cnop-stato-eroghi-bonus-per-prestazioni-psicologiche/

[2]https://www.salute.gov.it/portale/news/p3_2_4_1_1.jsp?lingua=italiano&menu=salastampa&p=comunicatistampa&id=5570

numero di persone in cerca di sostegno dopo un lutto (dall' 1,6% al 3,2%) non esclusivamente legato al Covid-19.

In relazione alla pandemia il presidente CNOP David Lazzari ha rilasciato la seguente dichiarazione:
"La psicopandemia non è una battuta, né una invenzione degli psicologi, è una realtà, ed è a tutti evidente che c'è un'onda lunga di disagio e disturbi psicologici che durerà anni ed interessa quote importanti della popolazione. Basti pensare che problemi psicologici riguardano 8 persone su 10 sopravvissute al Covid nelle intensive, la metà dei ricoverati per Covid, uno su tre dei positivi in quarantena e uno su quattro nella popolazione generale; tra i giovani sino a 18 anni uno su due vive un disagio psicologico e uno su dieci manifesta un disturbo"[3].

La familiarità con la figura professionale dello psicologo

Cosa possiamo dunque raccogliere dalla esperienza vissuta dal febbraio 2020 ad oggi in Italia? Cosa possiamo "capitalizzare" per il futuro? Quali basi su cui immaginare interventi utili per recuperare il benessere psicofisiologico minacciato, perturbato o perduto durante la Pandemia?

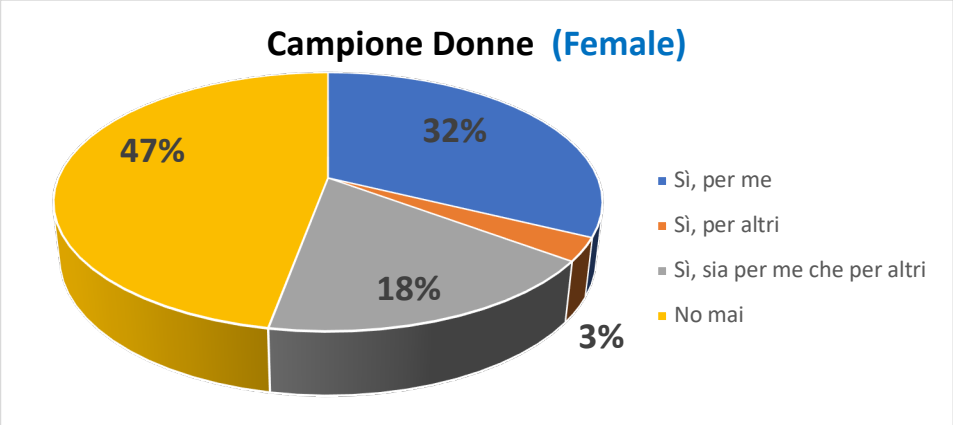
Secondo un dato costantemente monitorato dal CNOP, oggi il 62% degli italiani pensa che avrà bisogno di un supporto psicologico per affrontare la normalità. Un numero molto elevato, considerando che nelle ricerche svolte prima della pandemia, solo il 40% degli italiani dichiarava di essersi rivolto a uno psicologo per sé o per altri membri della propria famiglia[4].
Secondo quanto rilevato da ITAPA (Italia- Associazione Psicologia della Aviazione) [5] gli equipaggi della aviazione civile risultano sostanzialmente allineati con i dati pre-covid relativi alla popolazione generale nazionale[6]. Piloti, Assistenti di volo e Specialisti tecnici di bordo che hanno partecipato all' "ITAPA Support Survey 2020", riferiscono di avere già consultato in passato uno psicologo per sé e/o per altri per il 39%, con un valore che si abbassa al 31% per il solo campione maschile, e sale al 53% per il campione femminile (Fig.1).

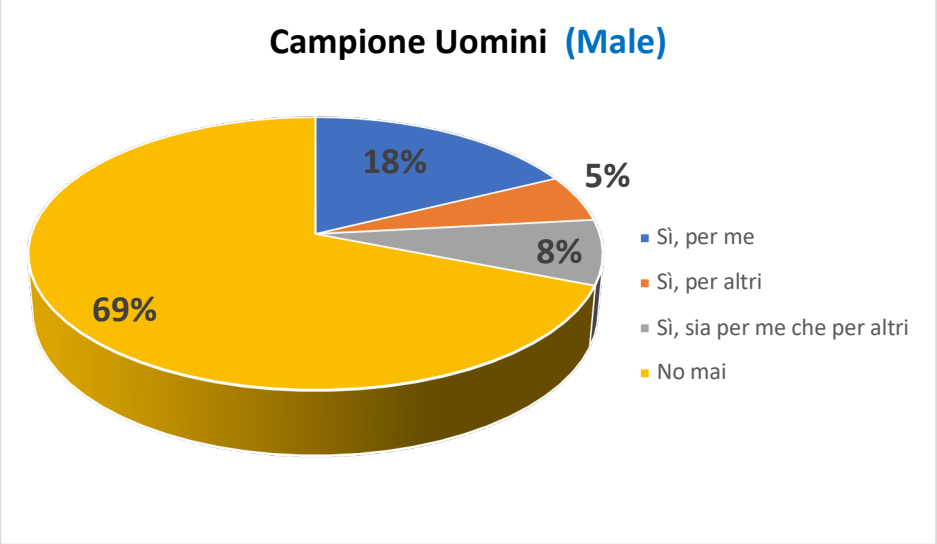
FIG 1

Rappresentazione delle risposte fornite alla domanda (approssimazione delle percentuali alla unità):
Si è mai rivolto in passato ad uno psicologo al di fuori degli accertamenti di idoneità IML/IMAS[7]?
(scelga, indicandola con una X, una sola una delle seguenti alternative):

	SI per me
	Si per altri
	Si sia per me che per altri
	No mai

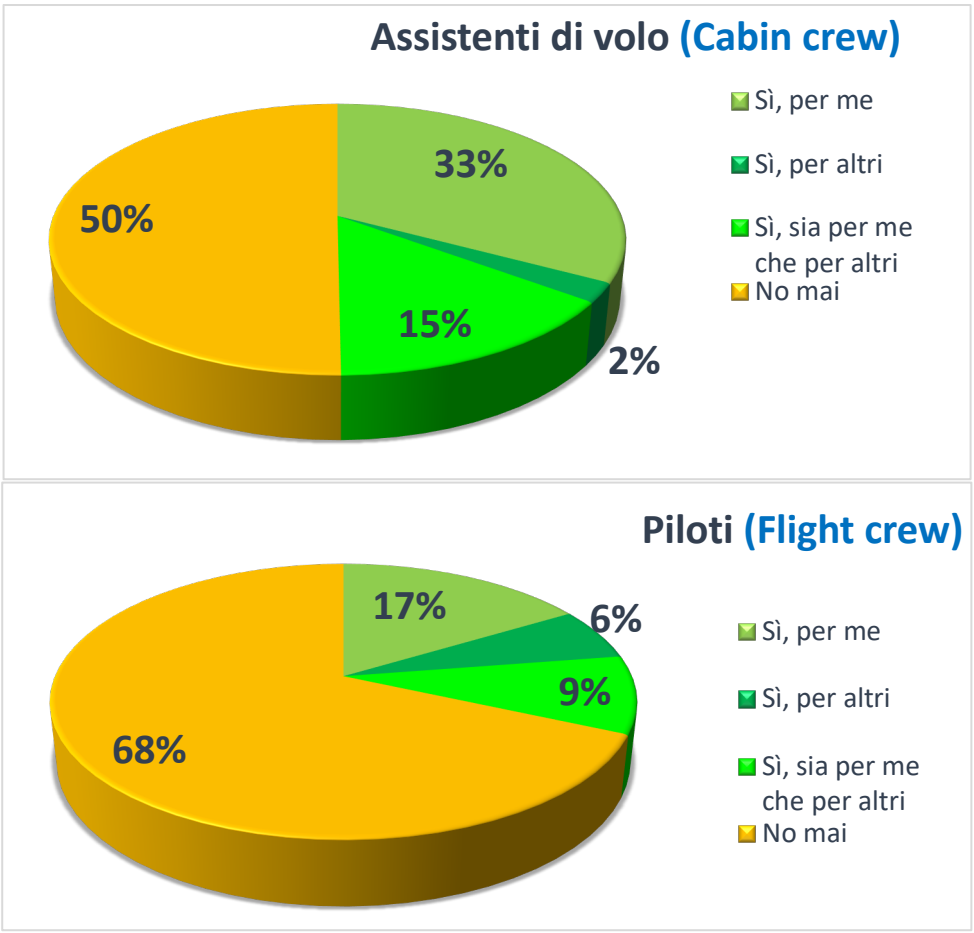
[3] https://www.psy.it/psicopandemia-e-necessario-portare-litalia-agli-standard-europei.html
[4] http://www.quotidianosanita.it/studi-e-analisi/articolo.php?articolo_id=84789&fr=n
[5] Risultato emerso dalla ricerca ITAPA *Support Survey* 2020 (https://www.itapa.it/WP/itapa-support-survey-2020/) svolta nell'arco temporale compreso tra febbraio 2020 e febbraio 2021 e approfondita più avanti in questo stesso articolo.
[6] Ricordiamo che i dati raccolti da ITAPA ed analizzati in questo articolo si riferiscono a questionari raccolti nel periodo febbraio 2020-febbraio 2021, dunque si riferiscono ad un arco temporale che si è sovrapposto al momento piu' severo di impatto del Covid 19.
[7] IML Istituto Medicina Legale della Aeronautica Militare, oggi IMAS Istituto di Medicina Aerospaziale.





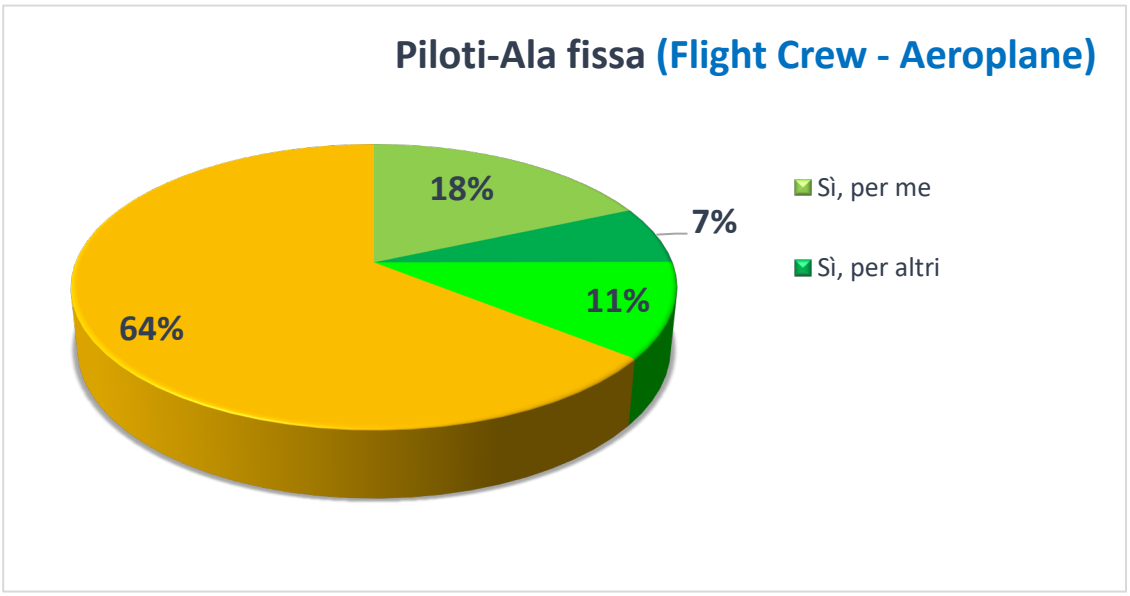
Isolando il dato relativamente alla categoria professionale (Fig. 2) abbiamo rilevato che gli assistenti di volo hanno risposto di avere avuto contatti con uno psicologo per il 50%, mentre i piloti solo per il 32%.

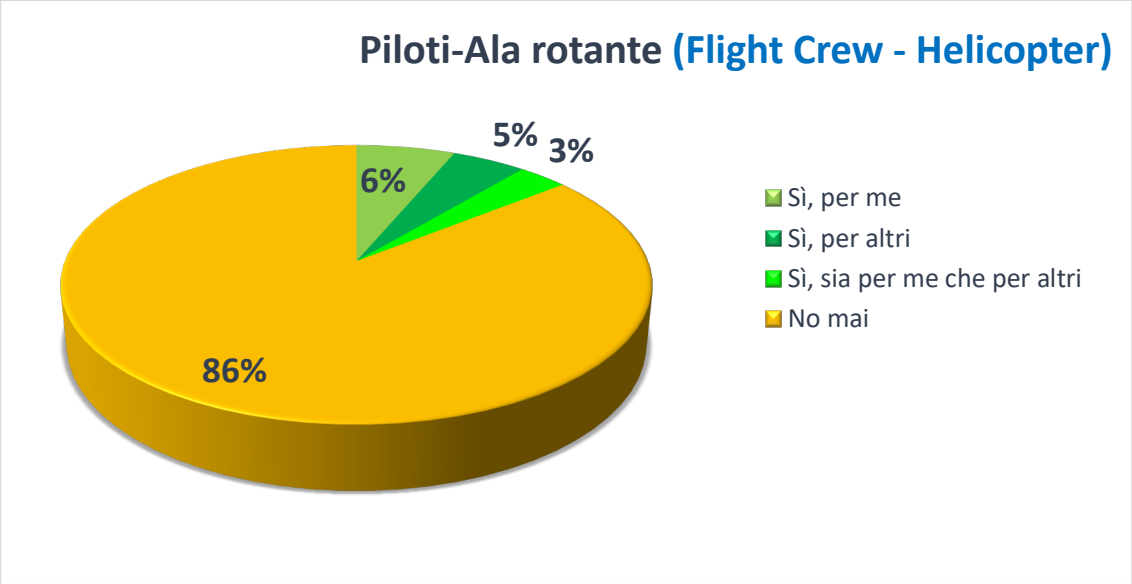
FIG 2

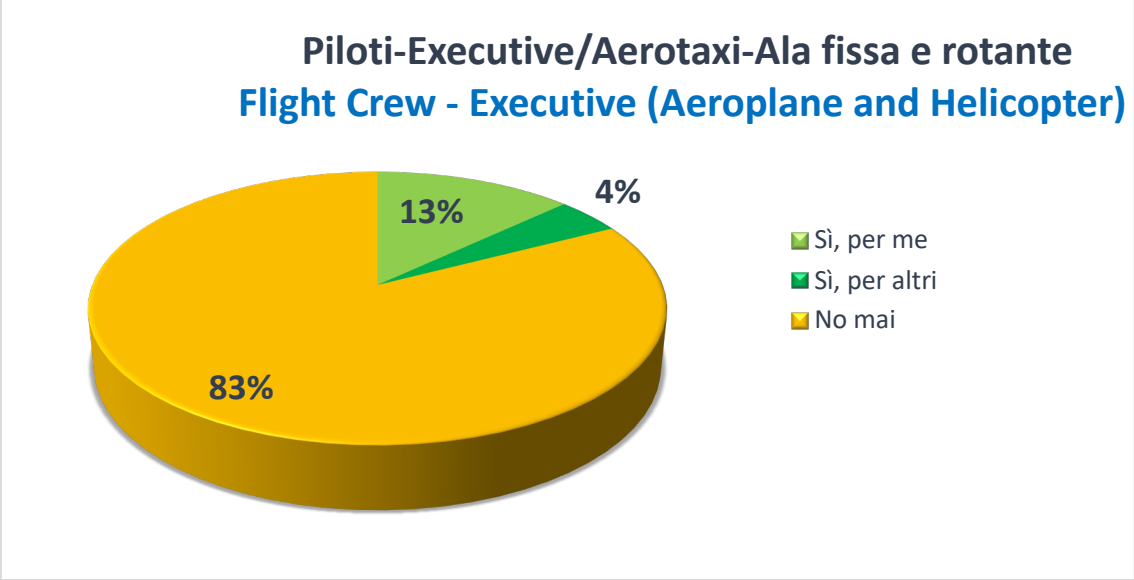


Ulteriori differenze si evidenziano in figura 3 dove sono rappresentati i dati relativamente ai piloti impiegati in differenti campi di attività. Rileviamo come la percentuale di chi ha già avuto esperienza di consultazione psicologica sia particolarmente bassa nel campione composto dai piloti di elicotteri (14%) e di piloti impiegati in attività di Aerotaxi/Executive (17%).

FIG 3







Con la ripresa dell'attività lavorativa che si avvia lentamente verso una normalizzazione (ed auspicati ritmi pre-covid), i professionisti impegnati in aviazione si troveranno ancora a lungo a dover gestire grandi sollecitazioni sul piano personale e professionale. Data la scarsa familiarità con la figura dello psicologo rilevata dalla nostra ricerca, in caso sperimentino una condizione di disagio, non possiamo dare per scontata l'emersione di una richiesta di supporto psicologico, visto che i soggetti non me hanno una precedente esperienza positiva.

Il *Support Programme*

Ben prima che il Covid19 lacerasse la normalità delle relazioni personali e lavorative della popolazione mondiale, in Europa si stabiliva un piano di presa in carico della salute mentale dei piloti.

A fine 2018 EASA pubblicava il reg.1042/2018[8] con indicazione di data ultima di implementazione 14 Ago 2020, poi slittata al 14 Febbraio 2021.

L'intento di aumentare i livelli di sicurezza, si declina in questo intervento normativo in una diversa e per alcuni aspetti completamente nuova, modalità di farsi carico della rilevazione, tutela e recupero della salute mentale dei piloti.

Le aree interessate dal cambiamento normativo trattato nel reg.1042/2018, riguardano la prevenzione, le azioni correttive ed il *follow up,* concretizzabili attraverso alcune misure tra le quali la istituzione di *Support Programme* da implementare a beneficio del personale navigante tecnico, ovvero dei piloti. Il regolamento EASA invita ad estendere i programmi di supporto anche ad altre categorie coinvolte nelle operazioni e dunque parti attive del mantenimento della sicurezza delle operazioni, come ad esempio assistenti di volo o personale di manutenzione[9]. Per l'Italia, ENAC ha indicato come prescrittiva l'introduzione di *Support Programme* anche per i controllori del traffico aereo[10].

Un programma di supporto è un insieme di misure che gli operatori dei paesi membri EASA devono implementare secondo quanto stabilito dalla Agenzia stessa. Gli Enti di vigilanza nazionale intervengono poi nel paese di loro giurisdizione. L'obiettivo è quello di agevolare ed assicurare l'accesso al supporto dei pari[11] (qualora presenti nel programma) o, se del caso, al sostegno di un professionista della salute mentale al fine di affrontare e superare eventuali problemi che possano pregiudicare la capacità di esercitare in sicurezza i privilegi della propria licenza.

Lo scopo dei programmi di supporto è duplice: la prevenzione e la mitigazione.

In termini preventivi il *Support Programme* si connota come uno strumento per "anticipare" i possibili effetti psico-fisiologici dello stress sul benessere, aiutando in modo proattivo nella costruzione di sistemi di protezione personale agli stress della vita quotidiana, contribuendo allo sviluppo di una capacità di resistenza agli stessi.

Nelle situazioni di crisi vissute dall'individuo, date o meno da eventi traumatici, i programmi di supporto offrono immediati protocolli che consentono alla persona di mettere in atto e sviluppare la propria resilienza e di recuperare in un breve lasso di tempo le proprie capacità di funzionamento e

---

[8] Regolamento della Commissione (EU) 2018/1042, CAT.GEN.MPA.215 Programma di sostegno, che ha emendato il Regolamento EU 965/2012

[9] GM7 CAT.GEN.MPA.215.

[10] Vedi Bozza ENAC Circolare "ISTITUZIONE DEL *SUPPORT PROGRAMME* IN ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (EU) 2018/1042 REQUISITO CAT.GEN.MPA.215; **1.4. Ambito di applicazione:** a) Il Requisito CAT.GEN.MPA.215 – *Support Programme* di cui al Regolamento 2018/1042 si applica a: • Operatori del Trasporto Aereo Commerciale in possesso di Certificato di Operatore Aeronautico (COA); b) I programmi di supporto, come concepiti nel Regolamento 2018/1042, sono applicati *"come misura idonea a prevenire ed attenuare gli effetti negativi legati allo stress e all'affaticamento"* di cui al Regolamento UE 2017/373 nonché in base a quanto previsto dall'art. 35 del Regolamento Medico ENAC a: • *Providers* di Controllo del Traffico Aereo c) I programmi di supporto sono pertanto rivolti a: • Equipaggi di condotta (in base al Regolamento 2018/1042). • Controllori del traffico aereo (estensione attuata dall'art. 35 del Regolamento Medico ENAC in quanto considerata idonea ad integrare le previsioni del Regolamento UE 2017/373 – Sez.3). • Altro personale critico per la *safety* (possibilità di istituzione volontaria dei Programmi)". Ndr: al momento della scrittura del presente articolo la bozza non è ancora stata pubblicata nella sua versione definitiva.

[11] Pari è la traduzione dall'inglese *peer*; nei *Support Programme* si tratta di una persona che è stata opportunamente addestrata a fornire supporto ad un collega con il quale condivide simili situazioni e condizioni professionali. Dettagli ulteriori sono forniti più avanti in questo stesso paragrafo.

di superamento dello stato di crisi, senza avere impatti a lungo temine sulla propria salute psico-fisico-sociale.

Qualora il programma di supporto non sia sufficiente a garantire il recupero rapido della persona, il professionista è invitato a seguire un percorso esterno al programma stesso, per il tempo necessario a garantire il recupero.

Il percorso di presa in carico, esterno all'operatore e al *Support Programme*, si può configurare sotto forma di percorsi di trattamento psicoterapeutici o avvalersi di specifici team medici specializzati.

Un programma di supporto deve contenere come requisito base minimo i seguenti elementi da intendersi come requisiti minimi di base[12]:

"(1) procedure per l'educazione dei piloti alla autoconsapevolezza e processi che facilitino il ricorso alle proprie risorse. (2) assistenza fornita da professionisti, inclusi professionisti della salute mentale e psicologica con approfondita conoscenza dell'ambiente della aviazione; (3) coinvolgimento di *peers* addestrati, qualora fossero disponibili; (4) monitoraggio della efficienza ed efficacia del programma; (5) monitoraggio e supporto dei processi per il reinserimento al lavoro; (6) gestione del rischio risultante dalla paura di perdere la licenza al volo; (7) sistema di riporto ai medici responsabili degli accertamenti sulla idoneità medica dei piloti, dei casi che comportano minacce alla sicurezza".

Ruolo chiave nei *Support Programme* è assegnato ai professionisti della salute mentale e psicologica con profonda conoscenza del contesto della aviazione, dei quali è prescritta la presenza anche in altri ambiti del regolamento 1042/2018[13].

Sebbene presente ormai da decenni nella aviazione civile italiana (selezione, formazione e addestramento, le aree di maggiore attività), *l'aviation psychologist* non era mai stato esplicitamente contemplato in precedenza come prescrittivo. Questi è uno psicologo iscritto all'albo nazionale con comprovata esperienza in aviazione[14] che in merito ai *Support Programme* svolge diverse funzioni quali sviluppo, supervisione e coordinamento alla implementazione del servizio, selezione addestramento e supervisione dei *peer*, coordinamento con il management. E 'inoltre un riferimento per i *peer* che vi si possono rivolgere, in caso di necessità di consulenza relativa al processo di presa in carico della risorsa. I *peer* si possono altresì rivolgersi all'*aviation psychologist* a fini preventivi e per il mantenimento del proprio stato di salute psico-fisica.

Sul panorama normativo europeo, con il reg. 1042/2018 compare anche la figura del *peer* che, opzionale secondo EASA, è diventato prescrittivo per l'Italia[15], in virtù della ampia diffusione del modello di *peer support,* già offerto in molti paesi con risultati positivi sia per i beneficiari che per

[12] Reg. EU 1042/2018 – AMC3 CAT.GEN.MPA.215 (traduzione dell'autrice)

[13] - AMC1 CAT.GEN.MPA.175(b) Endangering safety - Psychological Assessment

[14] Per la procedura di accreditamento ENAC degli Psicologi della Aviazione al momento della stesura di questo articolo si dispone esclusivamente della Bozza ENAC Circolare "ISTITUZIONE DEL *SUPPORT PROGRAMME* IN ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (EU) 2018/1042 REQUISITO CAT.GEN.MPA.215/ Allegato 2.

[15] La presenza della figura del *peer* nei *Support Programme* è stata resa prescrittiva per l'Italia come dai documenti: ENAC Nota Informativa 2020-028 del 30 luglio 2020, ENAC "CAT.GEN.MPA.215 *Support Programme*" e Bozza ENAC Circolare "ISTITUZIONE DEL *SUPPORT PROGRAMME* IN ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (EU) 2018/1042 REQUISITO CAT.GEN.MPA.215.

le organizzazioni che li hanno adottati[16].

La figura del *peer* all'interno dei *Support Programme* ha la funzione di primo livello di accoglienza e gestione del disagio del soggetto che usufruisce del servizio. Per svolgere questa funzione, i candidati *peer* devono essere selezionati, addestrati, supervisionati ed assistiti da psicologi della aviazione con conoscenza peculiare del contesto specifico.

EASA fornisce una definizione puntuale del *peer*[17]*:*

(a) Nel contesto di un programma di supporto, un *peer* è una persona addestrata che condivide con la persona che chiede assistenza ad un programma di supporto, la qualifica professionale, l'esperienza, simili problemi ed ha affrontato simili situazioni e condizioni. Può essere una persona che lavora nella stessa organizzazione di colui che chiede aiuto oppure in una organizzazione diversa.

(b) Il coinvolgimento di un *peer* in un programma di supporto può essere positivo in virtù del medesimo background professionale tra il *peer* e la persona che chiede supporto. Un professionista della salute mentale deve supportare il *peer* quando necessario, come ad esempio quando un intervento è necessario per prevenire minacce alla sicurezza.

La ricerca "ITAPA Support Survey 2020"

Ci siamo chiesti se i *Support Programme*, preziosi strumenti messi a disposizione, avrebbero o meno trovato "terreno fertile" tra i destinatari stessi del programma: avevamo davanti, una popolazione familiare con il supporto psicologico, con una alta considerazione degli psicologi come professionisti, con una percezione del benessere in termini anche psicologici?

Per tentare di dare risposte a questi quesiti, IT-APA (Italia-Associazione Psicologia della Aviazione) ha realizzato un *survey* proposto a tutti i piloti ed assistenti di volo dipendenti da Operatori Commercial Air Transport (CAT) con Certificato Operatore Aereo (COA- AOC Air Operator Certificate) Italiano. Da Febbraio 2020 a Febbraio 2021 sono stati raccolti 791 questionari, compilati volontariamente online da piloti, assistenti di volo e tecnici specialisti di bordo di Ala fissa e di Ala Rotante.

L' "ITAPA Support Survey 2020" è stato pensato e realizzato precedentemente alla epidemia ancora in atto, ma ha assunto una ulteriore enorme valenza coincidendo la sua somministrazione, esattamente con l'anno di intenso impatto sulla popolazione. Grazie a questo progetto, ITAPA ha raccolto dati che restituiscono una fotografia di come i naviganti descrivono 3 macro aree: il benessere psicofisico, il loro rapporto con la figura professionale dello psicologo, e in quale misura sono disposti a chiedere supporto nel caso realizzino di essere in un momento di personale difficoltà che ha impatto sul loro equilibrio, sulle relazioni e sul lavoro.
La ricerca si pone come uno studio longitudinale di supporto alla implementazione ed eventuale ritaratura nel tempo, dei *Support Programme*.

L'analisi finale dei dati che ITAPA sta ancora svolgendo, potrà essere anche base di partenza per progetti mirati verso la popolazione dei professionisti della aviazione civile, che tengano conto di diffidenze, resistenze, limiti e potenzialità.

Le evidenze dai dati raccolti

[16] In ENAV-Ente Nazionale Aviazione Civile, il supporto fornito dai *peer* è stato introdotto a favore dei controllori di volo, nel 2003.
[17] GM8 CAT.GEN.MPA.215 (traduzione dell'autrice)

In figura 4 abbiamo l'opinione espressa in merito alla esplicitazione o meno di una richiesta di supporto.

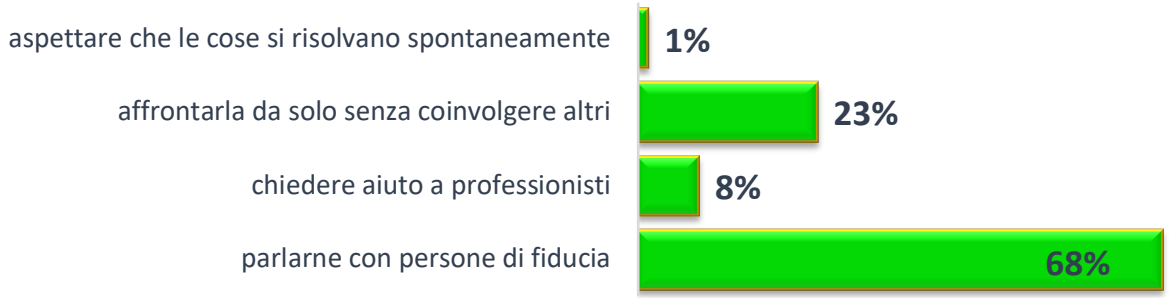
FIG 4

Rappresentazione delle risposte fornite alla domanda:

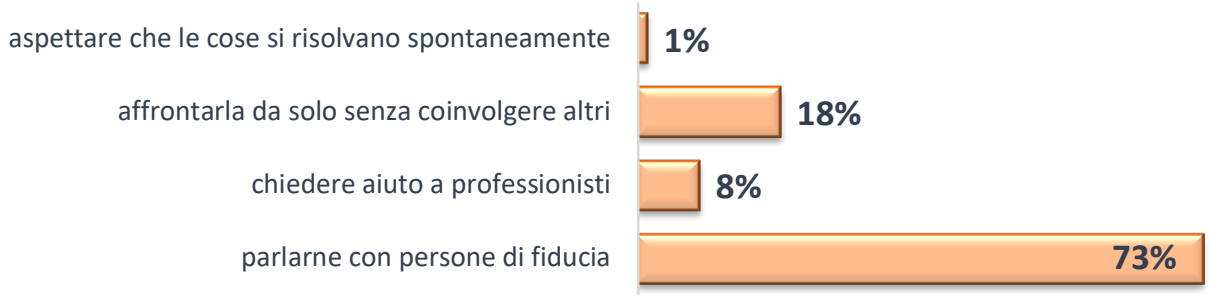
Quando ha un problema o una difficoltà per affrontarlo tende più spesso a:
(scelga, indicandola con una X, una sola delle seguenti alternative):

	Parlarne con persone di fiducia
	Chiedere aiuto a professionisti
	Affrontarla da solo senza coinvolgere altri
	Aspettare che le cose si risolvano spontaneamente

Naviganti Aviazione Civile Italiana (Italian civil aviation Crew Member)



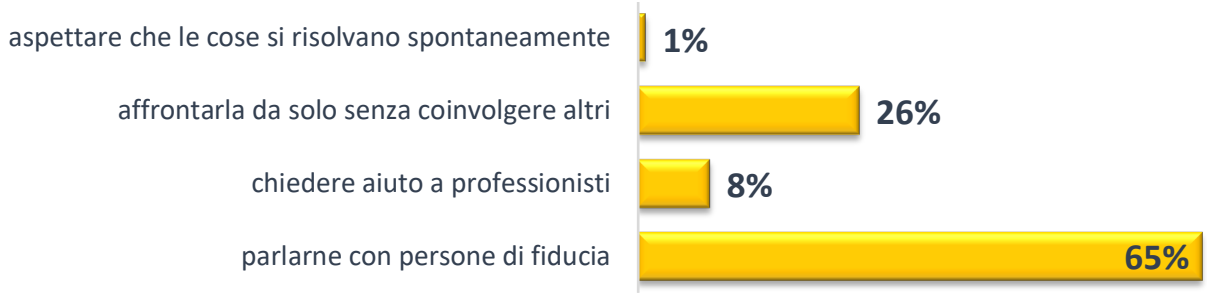
Campione Donne (Female)



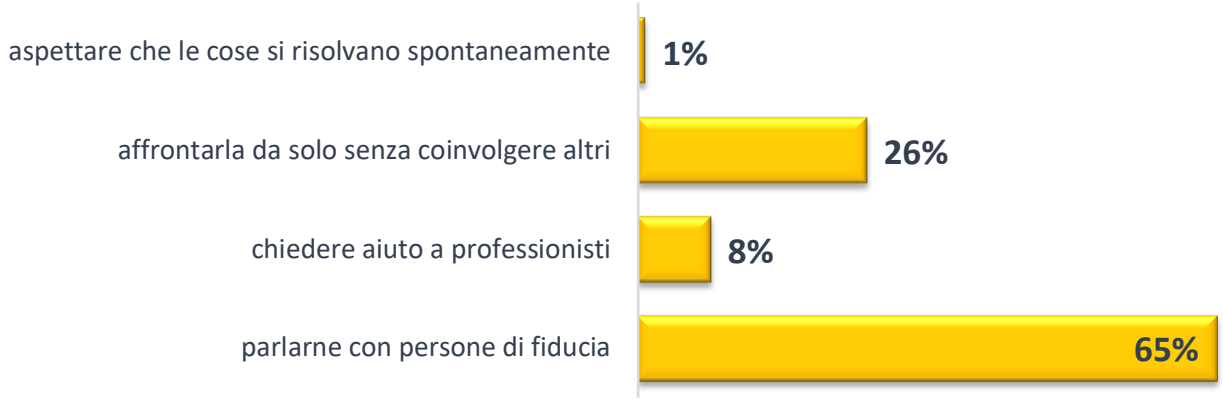
Campione Uomini (Male)

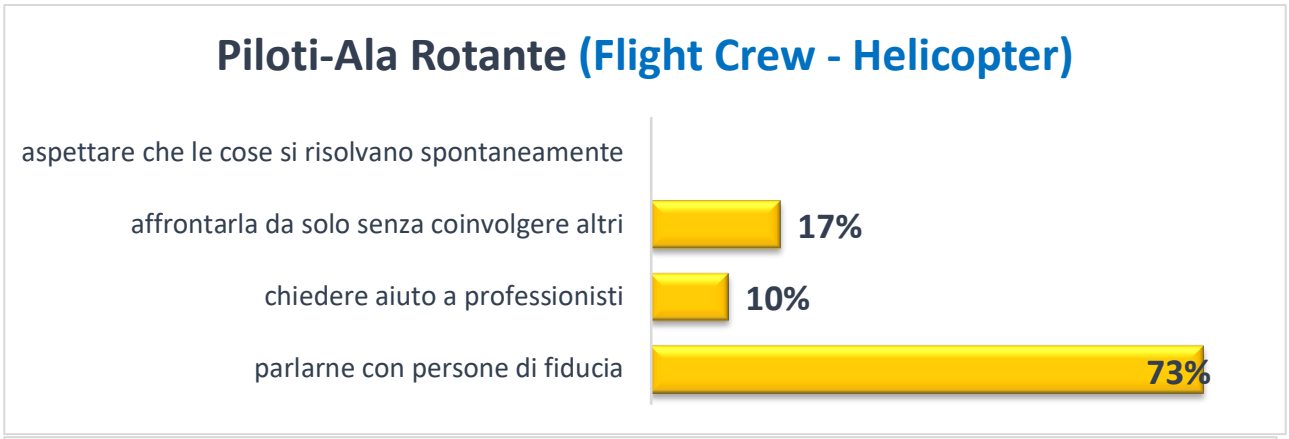
Assistenti di volo (Cabin Crew)

Piloti (Flight Crew)



Piloti-Ala fissa (Flight Crew - Aeroplane)





Al di là delle interessanti specificità espresse dal campione isolato in figura 4 secondo la variabile del genere, del ruolo, oppure del settore di attività, rileviamo che solo 8% si dichiara disposto a rivolgersi a professionisti. Si tratta di una percentuale residuale allarmante, se si considera che i Support Programme messi recentemente a disposizione, vedono proprio nella disponibilità di consultazione di uno psicologo con esperienza in aviazione, l'elemento cardine del progetto.

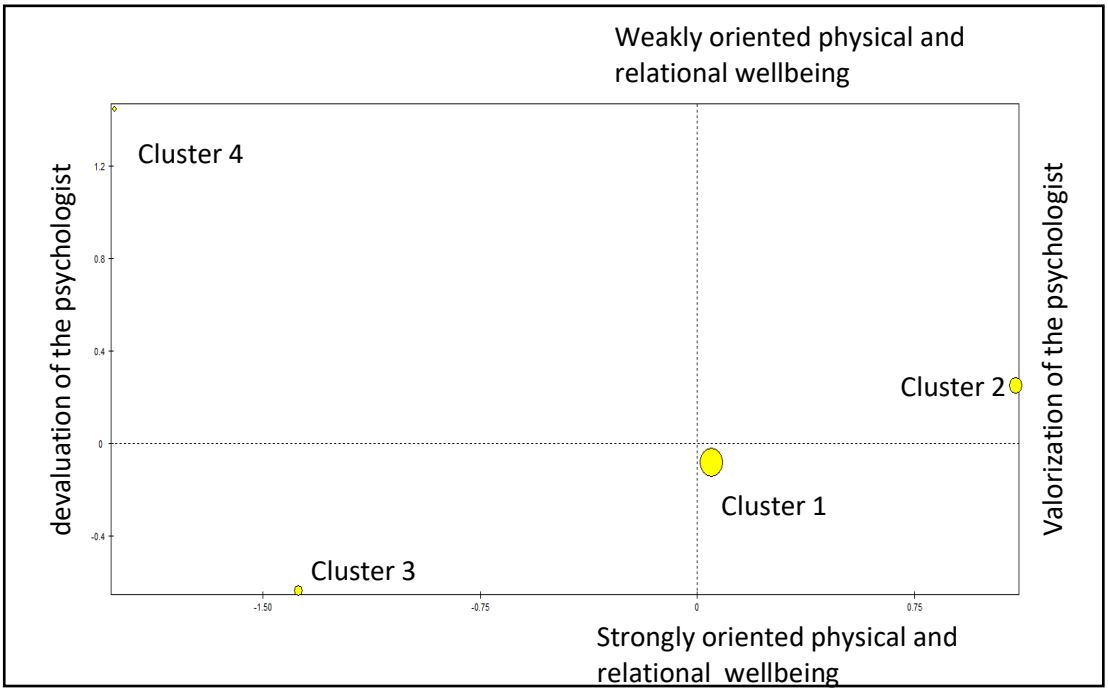
Sommando coloro che si rivolgerebbero ad un professionista a coloro che si rivolgerebbero a persone di fiducia, otteniamo un 76% che comunque, in caso di difficoltà, si attiverebbe per manifestare il momento di difficolta ed essere supportato. Una fetta comunque ampia non si rivolgerebbe a nessuno tentando di risolvere il problema in autonomia (23%) e addirittura un 1% opterebbe per non fare nulla, aspettando che le cose si risolvano da sole, spontaneamente.

Ci chiediamo: come essere di supporto a questa fetta di campione nazionale del 24% (che nei piloti di Aerotaxi-Executive sale fino al 50%) che, se a disagio, non condivide il malessere con nessuno? Come evitare che situazioni di difficoltà possano portare la persona a stati di sofferenza, e che questi possano perdurare nel tempo fino a situazioni croniche?

Una rappresentazione globale

Una prima analisi dei dati condotta con i risultati parziali raccolti dai questionari compilati da Febbraio ad Aprile 2020 (vedi figura 5), ha evidenziato come i dati si distribuiscano in 4 cluster ai quali è possibile dare lettura giungendo a conclusioni interessanti.

FIG 5 Rappresentazione della Cluster Analysis
Tratto da: Scialanga M., Cordella B., Gennaro A., Rea A., Grillo V., Rubano C. (2020).



I dati raccolti sono stati elaborati attraverso un approccio di analisi multidimensionale che ha permesso di identificare dei fattori analizzati ed interpretati come dimensioni culturali.

Incrociando le dimensioni studiate si delimitano quattro aree definite dai due assi.
L'asse orizzontale rappresenta la dimensione di valorizzazione o svalutazione della figura dello psicologo, mentre l'asse verticale rappresenta la concezione del benessere come fortemente oppure scarsamente orientata verso le componenti psicologico-relazionali.

Sul polo negativo delle ascisse[18] si collocano coloro che desiderano chiaramente mantenere le distanze dagli psicologi. Questi ultimi sono visti come educatori ai quali non chiederebbero mai supporto, non immaginando pertanto di farlo nemmeno in futuro.

Per chi si posiziona a questo estremo del grafico, la salute è concettualizzata come la capacità di convivere con i propri limiti ed in nessuna circostanza, questi individui sembrano intenzionati ad esplicitare una richiesta di supporto. In caso di problemi con potenziale impatto sulla propria attività lavorativa, si rivolgerebbero eventualmente a figure professionali interne alla azienda (come il Safety Manager, Fleet Managet, un Turor aziendale etc.)[19].
Il polo positivo dell'asse orizzontale delle ascisse[20] aggrega coloro che descrivono il benessere in termini di buone relazioni sociali, capacità di adattarsi ai cambiamenti, e la quotidiana cura di sé. C'è familiarità con la figura dello psicologo al quale viene assegnato un ruolo chiave nel dare

[18] Ovvero lungo l'asse orizzontale delle x si riferisce all'estremo sinistro in figura
[19] Compare nel *Survey* una domanda che chiede espressamente se in caso di problema impattante la attività lavorativa si preferirebbe rivolgersi a: "Una figura professionale interna alla azienda (Es: Safety Manager, Capo Pilota/Fleet Manager, Tutor, Responsabile d'Area o di Base, Esperto Human Factor/CRM ecc. ecc.)" oppure ad altre figure che potevano essere scelte in alternativa.
[20] Ovvero estremo dell'asse orizzontale delle x che compare a destra in figura 5

supporto in caso di necessità. Questi individui, se in difficoltà, potrebbero decidere di contattare un *peer.*

Vediamo ora cosa rappresentano gli estremi del secondo fattore, ovvero gli estremi dell'asse delle ordinate. Nel polo negativo[21] troviamo coloro che considerano il benessere associato a dimensioni sia psicologico- relazionali che fisiche e in relazione alla abilità di sopportare le avversità, riconoscendo i propri limiti. Il benessere risulta associato anche alla assenza di sintomi fisici. Chi si attesta a questo estremo del grafico non ha avuto precedenti contatti con uno psicologo[22] che viene visto come un educatore capace di dare consigli. Se dovesse emergere un problema personale con potenziale impatto sulla attività professionale si rivolgerebbero ad un professionista al di fuori della organizzazione di appartenenza.

Al polo opposto delle ordinate[23], troviamo una concezione del benessere come debolmente associata a dimensioni psicologico-relazionali. Tali dimensioni, quali componenti del benessere, non vengono restituite come del tutto assenti ma considerate come di minimo impatto. Per chi si posiziona a questo estremo del grafico, la salute è concettualizzata come la capacità di convivere con i propri limiti ed in nessuna circostanza, questi individui sembrano intenzionati ad esplicitare una richiesta di supporto.

In caso di problemi con potenziale impatto sulla propria attività lavorativa non contatterebbe amici, familiari e nemmeno figure professionali quali psicologi o medici. Potrebbero eventualmente rivolgersi a figure professionali interne alla azienda (come il Safety Manager, Fleet Managet, un Turor aziendale etc.)[24].

Analisi dei profili emersi

A valle della definizione degli assi è stata condotta una analisi dei cluster, ovvero un raggruppamento dei profili di risposta che ha condotto alla definizione di quattro distinti raggruppamenti.

Il Cluster 1 (52% dei rispondenti) riconosce modestamente l'importanza dell'aspetto fisico psicologico e relazionale del benessere, ma non assegna allo psicologo un ruolo cruciale nella promozione del benessere. Il raggruppamento si attesta in prossimità dell'origine degli assi, cioè non evidenzia una particolare polarizzazione. I rispondenti non hanno quindi una "decisa", netta visione né del ruolo dello psicologo né del benessere e rappresentano perciò la popolazione target sulla quale immaginare interventi che stimolino una maggiore fiducia nella figura professionale dello psicologo, e nello specifico dello psicologo della aviazione a disposizione nei *Support Programme*, quale figura chiave nel promuovere e supportare il benessere concepito come multidimensionale.

Coloro che si collocano nel Cluster 2 (25% dei rispondenti) riconoscono l'importanza del ruolo dello psicologo e concepiscono il benessere in termini psico-relazionali. In caso di problema personale potrebbero decidere di contattare un *peer*. Rappresentano il raggruppamento di individui che maggiormente appaiono ricettivi rispetto alla implementazione dei *Support Programme*, in quanto predisposti a tratte benefici del supporto psicologico messo a loro disposizione.

[21] Ovvero estremo dell'asse verticale delle y in basso in figura 5

[22] Ad esclusione del contesto IMAS-Istituto Medicina Aerospaziale della Aeronautica Militare, così come definito nel testo della domanda posta ai rispondenti al *survey*.

[23] Ovvero estremo dell'asse verticale delle y in alto in figura 5

[24] Compare nel *survey* una domanda che chiede espressamente se in caso di problema impattante la attività lavorativa si preferirebbe rivolgersi a: "Una figura professionale interna alla azienda (Es: Safety Manager, Capo Pilota/Fleet Manager, Tutor, Responsabile d'Area o di Base, Esperto Human Factor/CRM ecc. ecc.)" oppure ad altre figure che potevano essere scelte in alternativa.

Il 17% dei rispondenti si attesta nel Cluster 3 che rappresenta coloro che non riconoscono l'importanza del ruolo dello psicologo. Il benessere non è concepito in termini psicologici, ma medici; lo psicologo non è il professionista da coinvolgere in caso di difficoltà.

Infine nel cluster 4 si attesta il 6% dei rispondenti. Questo raggruppamento raccoglie gli individui che non riconoscono l'importanza del supporto psicologico, e non riconoscono le componenti psico-relazionali del benessere.

Quanto rappresentato in figura 5, afferisce ad una analisi dei dati parziali raccolti nei soli primi due mesi di apertura del *Survey* e mostra come in materia di percezione dello psicologo e della utilità dell'avere a disposizione i *Support Programme*, il 52% dei rispondenti non ha una idea chiara in merito, mentre il rimanente 48% si divide in due opposte posizioni. Da una parte (cluster 2 pari al 25%) abbiamo coloro che riconoscono l'importanza del supporto psicologico e quindi sono capaci di cogliere nei *Support Programme* una opportunità; dall'altra parte (cluster 3 e 4 per un totale del 23%) abbiamo coloro che per opinione espressa, non ne colgono l'utilità.

Conclusioni

L'ITAPA *Support Survey* 2020 è stato chiuso il 13 Febbraio 2021 e l'analisi finale dei dati con approccio multifattoriale è ancora in corso. La versione aggiornata del grafico di figura 5 verrà pertanto divulgata da ITAPA quanto prima.

Dai dati rilevati nell'ultimo anno in merito all'aumento delle richieste di supporto psicologico[25], rileviamo come la popolazione generale nazionale abbia sofferto stati di elevato disagio, tanto da ricorrere con parametri molto più alti di quelli pre-covid, al supporto psicologico e psicoterapeutico. E' lecito dedurre che i professionisti dell'aviazione siano stati in proporzione parimenti impattati dalla Pandemia da Covid 19, patendo anch'essi stati di forte sofferenza.
Dalla nostra ricerca rileviamo, attraverso le percentuali di risposta illustrate nelle figure 1-4, che gli equipaggi di volo italiani dichiarano una familiarità con la figura professionale dello psicologo sostanzialmente in linea con quella della popolazione generale (quest'ultima secondo dati pre-covid), ma palesano contestualmente per il 30% dei rispondenti, la tendenza a non rivolgersi a nessuno in caso di difficoltà; nemmeno ad una persona rientrante nella sfera familiare o amicale.

Ci si chiede se i *Support Programme* messi oggi a disposizione si riveleranno o meno uno strumento di mitigazione del disagio; i naviganti, che percepiranno di trovarsi in difficoltà, sceglieranno in futuro di rivolgersi ad un professionista oppure rimarranno attestati sulla minima percentuale rilevata attraverso la nostra ricerca del 10%? Rilevazioni future confermeranno che il 30% dei naviganti italiani preferisce non esplicitare con nessuno? Il progetto ITAPA prevede la ripetizione del *Survey* per indagare, a distanza di tempo dalla implementazione, l'utilità *dei Support Programme* come misura per la promozione e mantenimento del benessere psicologico.

La sfida di oggi è quella di supportare i naviganti a maturare nella autoefficacia personale e resilienza per essere maggiormente competenti nel gestire situazioni altamente stressanti, ma anche crescere nella autoconsapevolezza e nel riconoscimento precoce di segnali che indichino come il proprio benessere psicofisico sia a rischio. Qualora non si sia riusciti a mantenere il proprio benessere in una fase di prevenzione, occorre invece sviluppare la capacità riconoscere il valore dell'agire verso la esplicitazione di una richiesta di supporto, che vada a mitigare l'impatto della causa perturbante promuovendo il ritorno ad uno stato di salute. L'implementazione di Programmi

[25] Dato rilevato dal CNOP (Consiglio Nazionale Ordine Psicologi), https://www.sanitainformazione.it/lavoro/il-60-degli-italiani-dallo-psicologo-per-gestire-lemergenza-lazzari-cnop-stato-eroghi-bonus-per-prestazioni-psicologiche/

di *education* ed *awarness* a beneficio dei professionisti della aviazione civile è il primo passo verso un cambiamento culturale. Appare anche cruciale promuovere la figura dello psicologo e nello specifico, dello psicologo della aviazione, attraverso momenti di confronto e condivisione e mezzo di canali che vadano anche oltre al concetto di formazione, quanto piuttosto di familiarizzazione reciproca.
Ciò è da perseguire a beneficio dei naviganti, delle organizzazioni di appartenenza e, mantenendo il focus sulla garanzia della sicurezza, anche a vantaggio dei passeggerei, quali utenti finali del sistema aviazione civile.

Agli Psicologi della Aviazione, le istituzioni, le organizzazioni e le associazioni di categoria, il compito di lavorare sinergicamente a questo fine.

Bibliografia

Consiglio Nazionale Ordine Psicologi CNOP *"Psicopandemia: è necessario portare l'Italia agli standard europei"* (2020)
https://www.psy.it/psicopandemia-e-necessario-portare-litalia-agli-standard-europei.html

Ente Nazionale Aviazione Civile - ENAC. (2020). *Information Notice 2020/02*. https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/note-informative/ni-2020-02

Ente Nazionale Aviazione Civile – ENAC (2020). *Information Notice 2020/028*. https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/note-informative/ni-2020-028

Ente Nazionale Aviazione Civile – ENAC. *Circolare (bozza) "Istituzione del Support Programme in attuazione del regolamento (Eu) 2018/1042;*
https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/consultazione-normativa/bozza-della-circolare-med-istituzione-del-support-programme-in-attuazione-del-regolamento-eu

European Aviation Safety Agency – EASA (2018). *Executive Director Decision 2018/012/R*. https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EDD%202018-012-R.pdf

European Aviation Safety Agency – EASA (2018). *Annex III do Decision 2018/012/R AMC and GM to Part C-issue 2 Amendment 15*. https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annex%20III%20to%20EDD%202018-012-R.pdf

European Aviation Safety Agency - EASA Regolamento della Commissione (EU) 2018/1042
https://www.easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-regulation-eu-20181042

Quotidianosanità.it *"Il 62% degli italiani vuole un supporto per tornare alla normalità. E nelle coppie raddoppia il disagio".* L'indagine dell'Ordine degli psicologi (2 Maggio 2020)
http://www.quotidianosanita.it/studi-e-analisi/articolo.php?articolo_id=84789&fr=n

Sanitainformazione.it (14 maggio 2020) *"Il 60% degli italiani dallo psicologo per gestire l'emergenza. Lazzari (CNOP): «Stato eroghi bonus per prestazioni psicologiche»"*
https://www.sanitainformazione.it/lavoro/il-60-degli-italiani-dallo-psicologo-per-gestire-lemergenza-lazzari-cnop-stato-eroghi-bonus-per-prestazioni-psicologiche/

Salute.gov.it/Comunicato n. 189 11 giugno 2020 *"Oltre 50mila telefonate al numero verde 800.833.833. Supporto psicologico attivo per tutto il mese di giugno"*https://www.salute.gov.it/portale/news/p3_2_4_1_1.jsp?lingua=italiano&menu=salastampa&p=comunicatistampa&id=5570

Scialanga M., Cordella B., Gennaro A., Rea A., Grillo V., Rubano C. (2020). *"Giving Voice to Crew Members to Enable an Effective Support Programme: Preliminary Results of IT-APA Support Survey 2020 "*. In Eaglestone, J. & Causse, M. (Eds.), 2020 Proceedings EAAP. European Association for Aviation Psychology, Maarsen, The Netherlands, 42-54.