

Year VI - March-April 2021

On the Safe Side

POCKET SIZE

The
Technical Safety Board
SAFETY MAGAZINE



• ENAC Peer Support Programme



• La scelta del Pari. Le perplessità della Psicologa



• Mens sana in corpore sano. Ma...



• Safely Flying Non Precision Approach



• Comitato COVID. Il punto della situazione

On the Safe Side



What if?

Il momento storico che stiamo attraversando ormai da oltre un anno, che potremmo definire una *"Tempesta perfetta"* per tutti ma in particolar modo per il trasporto aereo, deve essere considerato da diversi punti di vista. La minaccia alla sicurezza rappresentata dall'assenza o carenza dell'attività di volo, che i Training delle Compagnie stanno contrastando con programmi di addestramento integrativi e moduli a distanza, non è l'unico rischio dell'epoca COVID. Stiamo vivendo momenti terribili per l'incertezza sul futuro, la mancanza di lavoro nei lunghi periodi di *"unpaid leave"* (la ridicola frase per definire lo status di esubero a tempo indeterminato) e l'impossibilità di dare risposta alla domanda che i piloti e gli AA/VV si fanno ogni giorno: "What if?" "Cosa faremo se andrà sempre peggio?" E' un quesito a cui non possiamo rispondere ora e che, senza rendercene conto, danneggia il nostro processo decisionale in tutte le situazioni, anche quelle professionali. E' una pesante limitazione alla nostra SITUATIONAL AWARENESS che penalizza le nostre capacità di distribuire l'attenzione selettiva agli eventi più importanti anche mentre siamo in volo o siamo in una sala ATC come Controllori.

Normalmente il training e l'esperienza ci permettono di gestire la routine o le situazioni difficili ma ora è tutto diverso, e non rendersene conto rappresenta una minaccia gravissima.

UILTRASPORTI, attraverso la sua struttura politica e tecnica, sta facendo tutti gli sforzi possibili per dare alle persone le tutele che garantiscano quella serenità, per poter lavorare, nuovamente, con regolarità e prospettive.

Siamo coscienti che, anche per la sicurezza dei voli, per pochi che siano, è importante essere consapevoli che le persone non sono in grado di "lasciare a casa" i problemi che possono gravemente danneggiare i normali processi cognitivi.

Per questo abbiamo deciso di dare ampio risalto, in questo numero, alla pubblicazione del PEER SUPPORT PROGRAMME da parte di ENAC ed abbiamo tenuto tre seminari informativi sulla materia. L'elemento fondamentale della catena del valore aeronautico è "l'uomo" e la presa di coscienza della sua fragilità è la prima risposta efficace per garantire la Sicurezza dei nostri voli.

Buona lettura.

La Redazione

Direttore Editoriale

Marco Terranova

Comitato di Redazione

Ivan Viglietti, Filippo Savini, Luca Ballarini

Hanno collaborato

Gianfranco Caroppo, Federico Forte,
Flavia Adalgisa Distefano, Gianluca Mari

"On the safe side"

Rivista bimestrale, anno VI, n.2 Mar-Apr 2021

Editore: Uiltrasporti Viale del Policlinico n. 131

00161 Roma

"For Everyone Concerned With Safety Of Flight"



ENAC

Istituzione del Peer Support Programme

ENAC ha pubblicato la Circolare riguardante il Peer Support Programme. UILTRASPORTI, con il patrocinio del Progetto "TI Ascolto" e del TSB, ha organizzato tre seminari con l'obiettivo di diffondere le informazioni su questo delicato argomento. Ad essi hanno partecipato i responsabili del programma di ENAC ed esperti della materia. Il Peer Support è un'occasione che deve essere ben gestita in un momento difficilissimo per tutte le persone che fanno parte del mondo del trasporto aereo.

Questo il testo della presentazione del documento da parte di ENAC:

Come noto, il 14 agosto 2018 è entrato in vigore il Regolamento dell'Unione Europea 2018/1042 - che ha modificato il Regolamento EU 965/2012 – il quale pone a carico degli Operatori in possesso di un certificato COA l'istituzione dei Programmi di supporto psicologico per gli equipaggi di condotta; il requisito specifico CAT.GEN.MPA.215 – *Support Programme*, è obbligatorio dal 14 febbraio 2021.

Le previsioni normative del Regolamento, derivano dalle analisi e dalle raccomandazioni effettuate da una *Task Force* istituita da EASA dopo l'incidente del volo 9525 *Germanwings*, con lo scopo di mitigare i rischi di possibili disagi che le attuali condizioni di vita e di lavoro pongono al personale critico per la *safety*.

In considerazione della materia delicata, inerente la salute ed il benessere, che comprende numerosi ed importanti principi come la *confidentiality*, la *just culture* e altri, ENAC ha elaborato un documento in forma di Circolare con lo scopo di facilitare i destinatari della norma, a strutturare idonei percorsi di supporto con la garanzia di condotte etiche e professionali di tutti i soggetti coinvolti nonché con i dovuti raccordi al *Safety Management System*.

La lettura è altresì utile a quanti: naviganti, colleghi in qualità di pari, psicologi, medici ed altri, avranno un ruolo nel funzionamento dei programmi o vorranno acquisire conoscenze sulla materia.

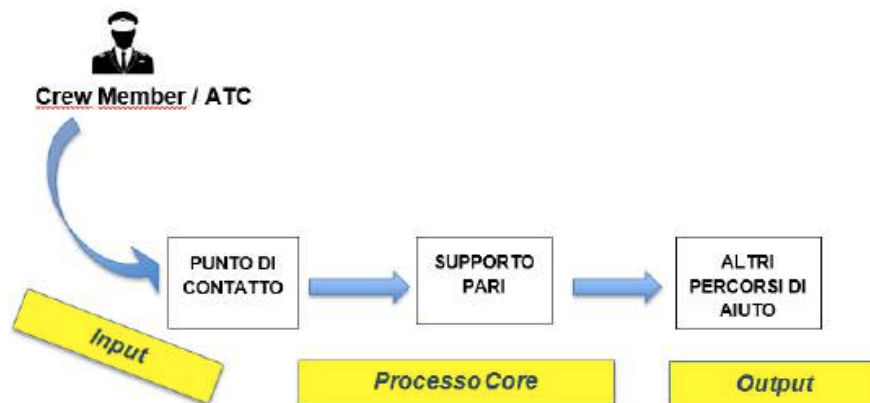
In base al Regolamento Medico ENAC in vigore, che ha individuato il *Peer Support* quale sistema idoneo a ridurre gli effetti negativi legati allo *stress* ed all'affaticamento dei Controllori del Traffico Aereo – misure previste dal Regolamento (EU) 2017/373 – la struttura ed i principi dei programmi di supporto, come individuati nella circolare, sono applicabili anche agli ATCO dei *Providers* di Controllo di Assistenza al Volo.

La necessità del supporto è stata evidenziata anche dall'ICAO in un recente Bollettino in cui, di fronte al protrarsi del periodo di pandemia da SARS Covid-19 che ha acuito le criticità ed i rischi per la salute degli equipaggi, ha invitato tutta la comunità aeronautica ad applicare, ai fini della sicurezza operativa, tali sistemi per il mantenimento delle condizioni di benessere.



La scelta del Pari

Le perplessità della Psicologa*



Il 20 Gennaio 2021 ENAC ha organizzato una call conference per comunicare e confrontarsi sui nuovi sviluppi del percorso di struttura regolatoria del Peer Support Program e del nuovo inquadramento normativo EASA 1042/2018. Sono stati invitati a partecipare i Dipartimenti Nazionali Trasporto Aereo Filt-Cgil, Fit-Cisl, UILTRASPORTI, Ugl T.A. sul Peer Support Programme, oltre alle delegazioni dei Dipartimenti Tecnici delle suddette organizzazioni sindacali. Inoltre erano presenti la Direzione centrale della regolazione aerea e la Funzione organizzativa di medicina aeronautica di Enac, il Presidente del Consiglio nazionale dell'Ordine degli psicologi (Cnop) ed alcune associazioni scientifiche.

Nel corso dell'incontro è stata presentata una bozza della circolare che regolerà, da febbraio 2021, il Peer Support Programme e nella quale è contenuta un'accurata descrizione dei principi e degli scopi, degli ambiti applicativi e degli attori coinvolti, della loro formazione e delle loro responsabilità. Il PSP al momento si rivolgerà ad equipaggi di condotta, controllori del traffico aereo ed altro personale critico per la Safety ma solo su base facoltativa.

Le organizzazioni sindacali hanno partecipato con interesse, hanno apprezzato l'importante lavoro sin qui svolto da Enac insieme alle rappresentanze dei lavoratori ed al Cnop e sono stati posti alcuni interrogativi e commenti, anche perché è stato possibile consultare con attenzione il documento solo successivamente, in data 27 gennaio 2021.

Una delle questioni che ha aperto un acceso dibattito era riferita alla formazione dei pari, poiché alcuni dei partecipanti riferivano di essere dei Peer già formati da alcune associazioni. Sulla circolare è riportato che la formazione dei pari sarà a cura di uno psicologo dell'aviazione accreditato ENAC (Vedi Allegato 2 della Circolare). Dato che, al momento, nessuno psicologo dell'aviazione è accreditato ENAC, la formazione che questi pari hanno ricevuto può definirsi "a norma" o, in gergo, "valida"? Altra questione era riferita alla selezione dei pari: sull'Allegato 1 alla voce "requisiti" è riportato che il pari "non deve essere un rappresentante delle associazioni dei lavoratori"; in realtà potrebbe essere importante il coinvolgimento dei Rappresentanti dei lavoratori e quelli per la salute e sicurezza (RIs) e la virtuosa applicazione dell'intero quadro normativo del Dlgs 81/2008 per la tutela della sicurezza sul lavoro per i programmi di supporto svolti nell'ambito organizzativo degli operatori del comparto del trasporto aereo. In attesa dell'entrata in vigore della circolare che regolerà i programmi sul PSP, non possiamo che AUGURARCI che le nostre osservazioni possano essere utili ad eventuali modifiche della circolare non ancora in vigore.

**Flavia Adalgisa Distefano Psicologa-Psicoterapeuta Responsabile del Progetto "Ti Ascolto"*

On the Safe Side



"Mens sana in corpore sano" Ma...

Il ruolo del Peer nelle situazioni stressanti legate all'idoneità fisica del navigante



Affrontiamo in punta di...penna il difficile problema della perdita dell'idoneità al volo per un navigante. In questo contesto assume rilevanza il ruolo del Pari (*Peer* in inglese), figura recentemente inquadrata dalla recente Circolare ENAC nel rispetto del Regolamento EU 2018/1042, di prossima pubblicazione.

Lo facciamo con la testimonianza di un collega che ha deciso di condividere con noi la sua esperienza.

Mens sana in corpore sano, ma....

Questo è il mantra col quale si cresce, fin quando non ci si accorge che le certezze vacillano innanzi ai numeri implacabili che non danno scampo. All'inizio è solo un buco di cintura in più, poi una taglia, poi la successiva...e si accetta il nuovo equilibrio con la presunzione di tenere la situazione sotto controllo; chi non ha mai attraversato questi momenti di sconforto nella propria vita?

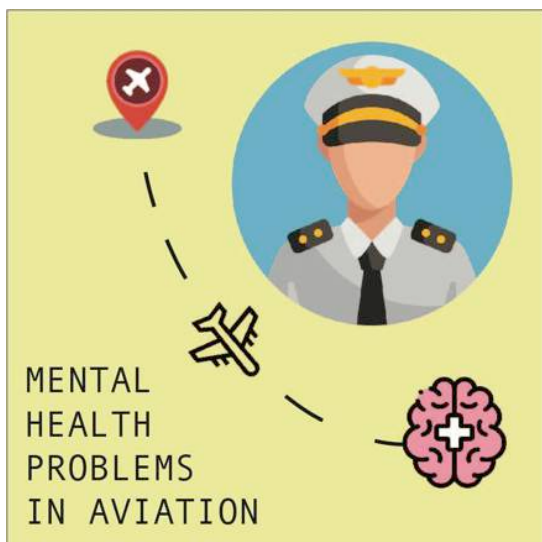
Era l'estate di qualche anno fa, in sede di visita per il rinnovo della 1° classe, la situazione degenera all'improvviso, come quello schiaffo che non ti aspetti, il cigno nero che immagini non debba esistere nella realtà.

Responso: idoneità temporanea limitata in durata e con il vincolo di presentazione esami medici specifici; è l'inizio di un incubo dove ci si accorge del tempo perduto, del doppio rischio che si sta correndo perché non è solo la salute che viene messa in gioco, ma anche l'idoneità alle mansioni del pilotaggio.



L'aumento del peso ponderale, rispetto all'anno precedente, indica inesorabilmente l'ingresso nella fascia di obesità di primo livello; ne segue la visita dietologica che conferma la diagnosi e l'inizio di un percorso faticoso, per il rientro nei parametri accettabili di massa corporea.

Fin qui poco male, mi dico, ma il peggio deve ancora accadere, perché tra gli esami strumentali mi viene prescritta anche la polisomnografia e l'holter pressorio. Effettuo dapprima l'holter che non evidenzia alcunché di anomalo, ma è la polisomnografia che svela dei numeri e degli indici che non lasciano dubbi d'interpretazione: apnee notturne di grado lieve.



E' quel cigno nero che si manifesta in tutta la sua crudeltà e toglie il respiro, comprendi in un lampo che da quel momento in poi sarà difficile tornare alla serenità che ormai sembra definitivamente perduta.

Tuttavia la speranza è attaccata al flebile filo che deriva dalla consapevolezza che la costanza, la determinazione ed il tempo, possono portare al recupero dell'indice di massa corporea, il BMI, nel campo della normalità.

La prospettiva è di lungo corso, occorre lasciare l'obesità di primo livello con indice BMI 30, attraversare tutto il campo del sovrappeso ed entrare nel tanto agognato settore della normalità di peso

con BMI 25. Più facile a dirsi che a farsi.

Otto mesi, una dieta adeguata, la costanza e la determinazione nel perseguire un programma di attività motoria, e finalmente l'obiettivo raggiunto: peso normale.

Ed è con questi numeri che, con tanta speranza e molta sorpresa, la nuova polisomnografia certifica la scomparsa degli episodi tanto temuti delle apnee notturne. Una bella lezione di vita che fa riflettere sulla frase d'apertura e sulla necessità di non lasciarsi andare a false illusioni che altro non sono che giustificazioni ad alcuni comportamenti errati, stili di vita non adeguati e all'alimentazione non sempre equilibrata.

Ma è nel livello di stress percepito durante tutto il tempo trascorso a trovare un giusto equilibrio psicofisico, che ci si accorge di avere la necessità di avere un aiuto da parte di chi potrebbe fornire almeno la capacità di ascolto e magari, perché no, aiutare a capire come tenere sotto controllo i livelli di stress causati dalla situazione.

In quest'ottica la figura del Peer è un valido aiuto, perché è in grado di comprendere perfettamente la situazione, è un tuo pari, sa esattamente cosa significa avere una idoneità fisica alle mansioni professionali "sospesa", in virtù di una restrizione che arriva in modo del tutto inaspettato al punto da minare l'equilibrio psicologico anche di chi, come il navigante, è abituato a gestire situazioni complesse, ad alto rischio e in scenari continuamente mutevoli.



Safely flying Non Precision Approach

Mai, da quando l'uomo ha iniziato a volare, si era arrivati ad un punto tale dove l'attività professionale del Pilota di Linea è stata quasi del tutto azzerata.

La scarsa o nulla attività di volo ed il conseguente degrado dei nostri skills può, sotto molti punti di vista, essere considerata come una minaccia.

Abbiamo meno confidenza con l'ambiente di lavoro ed il luogo nel quale precedentemente ci muovevamo con disinvoltura e naturalezza è diventato ora pieno di insidie.

Gli automatismi in questo caso sono di fondamentale aiuto assieme ad un ottimo CRM ed alla stretta aderenza alle SOP per ridurre l'errore e evitare di mettere l'aeroplano in una condizione di *undesired state*.



Da ormai qualche anno, come raccomandato da Airbus in certe condizioni, si possono volare i NON PRECISION APPROACH con modalità **FINAL APPROACH**.

L'FMS, come sappiamo, ha in memoria le procedure costruite su dei punti che, nella maggior parte dei casi, sono identificati solamente da coordinate geografiche, sulle quali il sistema, se programmato secondo le SOP, esegue le procedure in totale autonomia anche sul piano verticale.

La minaccia che potrebbe portare, in questo caso, ad un *undesired state* è la preparazione dell'avvicinamento stesso, in particolare il **QNH**.

Chi si ricorda la rule of thumb "**HIGH TO LOW LOOK OUT BELOW?**"

In questo caso un inserimento nell'FCU di un QNH più basso rispetto a quello reale in quel momento potrebbe avere delle conseguenze catastrofiche.

Nella fase finale di un *Non Precision Approach*, ad esempio dove il controllo quota-distanza non può avvalersi dell'aiuto di un DME, l'aeroplano inizierebbe a scendere comunque dove previsto una volta iniziata la fase Approach (premendo il pulsante APP) e apparentemente seguirebbe le quote pubblicate nella procedura.

Diciamo apparentemente perché in realtà, rispetto al suolo e quindi all'ostacolo, ci troveremmo più bassi rispetto al profilo ideale man mano che diminuisce la distanza rispetto alla pista, con un enorme rischio di rientrare nella casistica di CFIT.

Ed allora dove risiede la barriera che può evitare il peggio, quando magari siamo in IMC, durante una fase ad elevato carico di lavoro?
Nel controllo della quota radioaltimetrica.

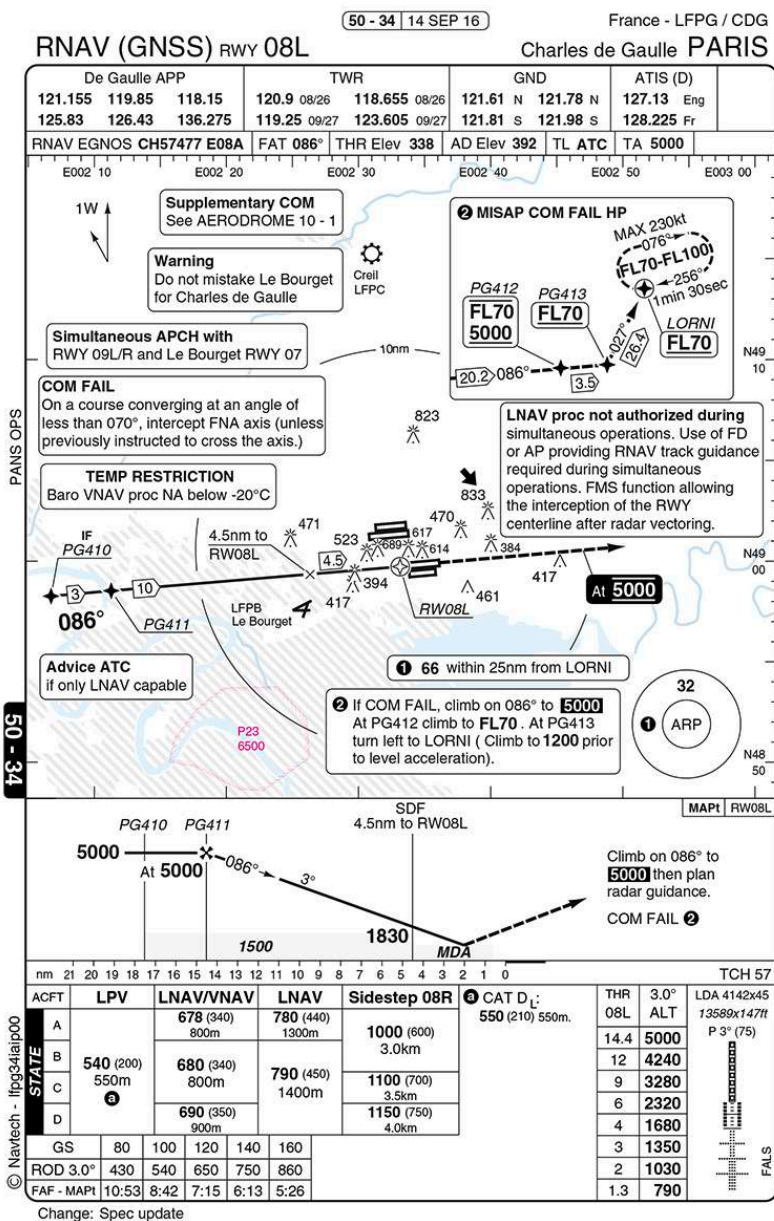
IL RADIOALTIMETRO.

Questo strumento e' stato progettato per riportarci a quella SITUATIONAL AWARENESS che, per i più svariati motivi, potrebbe essere penalizzata ponendo l'aeroplano in una condizione indesiderata.

Quindi il controllo quota/radioaltimetro/distanza durante la fase finale della procedura e' la contromisura che rientra nelle "core competencies" da mettere in atto in questo caso.

Per approfondire i modi su come volare una *NON PRECISION APPROACH* e ricevere i benefici di alcuni safety messages distribuiti da Airbus, si rimanda alla lettura del seguente articolo:

<https://safetyfirst.airbus.com/safely-flying-non-precision-instrument-approaches/>



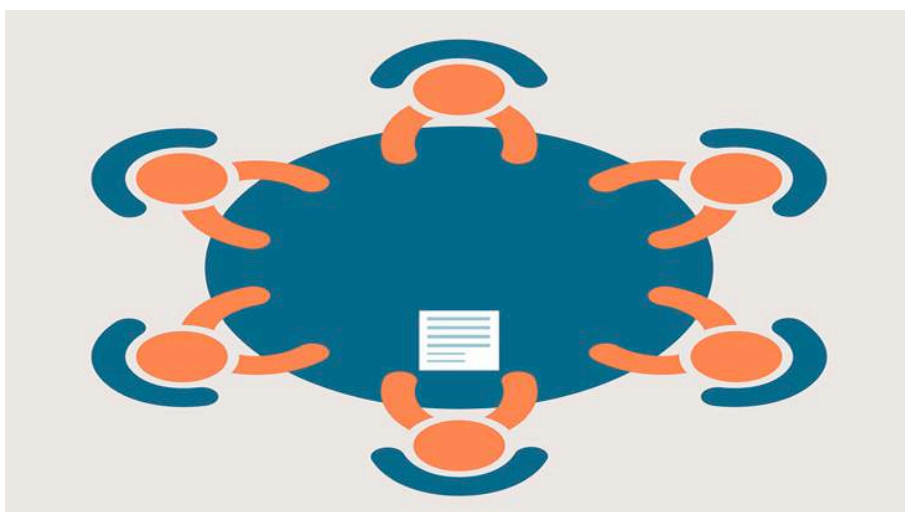
On the Safe Side



Comitato COVID 19

Il punto della situazione

Non c'è alcun dubbio che, durante l'emergenza creata dalla diffusione del virus SARS-CoV-2, il "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", abbia rappresentato un vero e proprio faro nel mare agitato dalle incertezze, dubbi e difficoltà per aziende, lavoratori e operatori in materia di salute e sicurezza.



Protocollo Condiviso che, ripreso anche nella normativa nazionale, è diventato un documento basilare per assicurare adeguati livelli di protezione, insieme al D.lgs. 81/2008, in coerenza con quel "modello organizzativo di prevenzione partecipata".

Protocollo anti-contagio aziendale il cui elemento fondamentale è l'istituzione del **Comitato** istituito dal protocollo al punto 13 che riportiamo qui di seguito:

13-AGGIORNAMENTO DEL PROTOCOLLO DI REGOLAMENTAZIONE

- È costituito in azienda un Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione con la partecipazione delle rappresentanze sindacali aziendali e del RLS.
- Laddove, per la particolare tipologia di impresa e per il sistema delle relazioni sindacali, non si desse luogo alla costituzione di comitati aziendali, verrà istituito, un Comitato Territoriale composto dagli Organismi Paritetici per la salute e la sicurezza, laddove costituiti, con il coinvolgimento degli RLST e dei rappresentanti delle parti sociali.
- Potranno essere costituiti, a livello territoriale o settoriale, ad iniziativa dei soggetti firmatari del presente Protocollo, comitati per le finalità del Protocollo, anche con il coinvolgimento delle autorità sanitarie locali e degli altri soggetti istituzionali coinvolti nelle iniziative per il contrasto della diffusione del COVID19.



È il Comitato, nella sua specifica composizione, che viene chiamato **non solo ad occuparsi dell'applicazione delle regole precauzionali indicate nel Protocollo, ma anche "dell'auto-verifica"** di quanto posto in essere e della sua rispondenza alle esigenze di tutela e di efficacia degli interventi delineati.

La funzione del Comitato Aziendale è chiaramente indicata: si tratta di un organismo il cui scopo è di fare in modo che il Protocollo Aziendale sia aggiornato alle esigenze di un fenomeno in continua evoluzione.

Applicazione, verifica, aggiornamento: il Comitato Aziendale è strumentale a questi obiettivi.

La logica è quella della partecipazione. Infatti il Protocollo nasce da un esplicito invito del DPCM 11 marzo 2020 affinché si attuino intese "tra organizzazioni datoriali e sindacali". I Comitati sono il risultato di quelle intese e lo strumento attraverso cui le parti che le hanno firmate hanno voluto poi dare a questa partecipazione una continuità di azione finalizzata alla massima protezione dei lavoratori a fronte della pandemia in atto.

F/O Gianluca Mari Responsabile Sicurezza sul Lavoro UILTRASPORTI

On the Safe Side

FLIGHT SAFETY MAGAZINE

**Safety is our first priority
and we can look for it in
everyday business...**



Viale del Policlinico n.131

00161 ROME (ITALY)

TEL. +39.06.862671

FAX +39.06.86207747

Suggestions and opinions expressed in this publication belong to the author(s) and are not necessarily endorsed by the TSB. Content is not intended to take the place of information reported in Company Policy Handbooks and Operations Manuals or to supersede Government Regulations.