

**Nota introduttiva alle “Linee Guida per la valutazione psicologica dei macchinisti dei treni e dell’altro personale collegato alla sicurezza” nel trasporto ferroviario.**

In Europa è in atto una importante trasformazione finalizzata a permettere il libero accesso delle società di trasporto alla rete ferroviaria nazionale di ogni Stato della Comunità. Per raggiungere questo obiettivo si è reso necessario un progressivo processo di integrazione degli aspetti tecnici e normativi che devono acquisire la caratteristica di poter essere interoperabili tra gli Stati. Questo complesso lavoro di condivisione di strumenti e procedure, attuato sia per le diverse compagnie di trasporto (persone e merci) sia per le società che gestiscono le infrastrutture (binari, stazioni, etc.), trova le sue radici nelle prima Direttiva Europea di armonizzazione emanata già nel 1991 e si è rafforzato con quelle successive. In questo processo è stata dedicata grande attenzione ai requisiti di salute, medici e psicologici, del personale coinvolto nelle attività direttamente connesse con la circolazione dei treni come per esempio macchinisti, agenti per il servizio alla clientela sulle carrozze, verificatori del materiale rotabile. Dal 1999 l’Associazione Europea delle Compagnie di trasporto ed Infrastruttura (Community of European Railway and Infrastructures Companies – CER) ha ufficialmente collaborato con le istituzioni Europee, Parlamento e Commissione, per la definizione di molti aspetti tra i quali i criteri comuni per la salute del personale. Quindi dal 2001 sotto l’egida della CER sono stati attivati due gruppi di lavoro uno costituito da medici, per i requisiti fisici, ed uno formato da psicologi per la definizione di quelli psicologici: i partecipanti sono professionisti inviati dalle rispettive compagnie ferroviarie nazionali. Tali lavori sono stati successivamente integrati nelle bozze di Specifiche Tecniche di Interoperabilità elaborate per conto della Commissione Europea dagli esperti riuniti presso l’European Association for Railway Interoperability (AEIF) e successivamente integrate nella Decisione della Commissione Europea n. 920 del 11 agosto 2006 che definisce parte delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) relativa al sottosistema “Esercizio e gestione del traffico del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale” poi estesa anche alle linee ad alta velocità. Al punto 4.7 (Health and safety conditions) delle STI sono elencati i criteri per l’approvazione degli psicologi che dovranno svolgere gli accertamenti, ed i contenuti di questi ultimi sostanzialmente riferiti ad aspetti psicomotori, cognitivi e di personalità. La successiva Direttiva del Consiglio dell’Unione Europea, n. 59 del 23 ottobre 2007, relativa alle norme per il rilascio della licenza di guida europea per i macchinisti dei treni all’art.11 prevede che l’esame psicoattitudinale possa essere condotto o supervisionato da uno psicologo, o da un medico, in funzione della decisione dello Stato membro; ai punti 2.1 e 2.2 dell’allegato II° vengono indicati, se pur in modo più generico delle STI, i contenuti dell’esame stesso comunque sempre relativi alle aree psicomotoria, cognitiva e di personalità. In attesa delle ulteriori revisioni ufficiali dei documenti, ormai di pertinenza dell’ERA (European Railway Agency) e

delle sue sedi nazionali, in Italia la ANSF(Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria), il gruppo degli psicologi della CER ha elaborato delle linee guida condivise che si pongono come punto di riferimento per l'approccio alla valutazione in questo campo. Prima di lasciarvi al testo originale in lingua inglese ci sembra utile precisare alcuni aspetti. Nella lettura dei contenuti si può notare come alcuni punti potrebbero essere maggiormente dettagliati; si deve però considerare che si è inizialmente partiti da realtà nazionali, professionali e strumentali, diverse tra loro e quindi una sintesi comune giunge nei vari paragrafi, fin dove è stato possibile arrivare, a convergenze condivise da tutti gli psicologi delle diverse Compagnie di trasporto ed infrastruttura. In secondo luogo dobbiamo ricordare che l'introduzione della figura del medico nella valutazione psicoattitudinale è stata accettata, nel dibattito avvenuto nel Parlamento Europeo, perché non tutti i paesi della Comunità hanno pienamente riconosciuta la nostra professione; in Italia, invece, le norme in vigore individuano chiaramente lo Psicologo come titolare della Diagnosi Psicologica, L.56/89 art.1, anche per gli aspetti psicoattitudinali, e titolare dell'utilizzo di test ed altri strumenti standardizzati per "l'idoneità psicologica a specifici compiti e condizioni", L.170/2003 art.3 punto1-quinquies. Quindi ne consegue la consapevolezza che pur essendo nel nostro paese sufficientemente tutelati senza forti interventi nelle appropriate sedi europee la nostra professione rischia di essere nel tempo penalizzata. In terzo luogo gli obiettivi di questa valutazione dei requisiti psicoattitudinali, mirata ad escludere solo i soggetti i cui deficit psicologici possono limitare la corretta esecuzione dei compiti in relazione alla sicurezza ferroviaria, presentano molte similitudini con quelli individuati dalla Psicologia del Traffico e pertanto è qui auspicabile trovare una convergenza di interessi e la condivisione di obiettivi. Concludiamo con l'auspicio che queste Linee Guida proprio per la loro caratterizzazione sopranazionale possano aiutare i colleghi ad attuare pratiche che trovano ampio riscontro in Europa.

Roma 01 dicembre 2009

Franco Amore  
Claudio Signoretti