



Automobile Club d'Italia



Federazione Italiana
contro
le Malattie
Polmonari Sociali
e la Tuberculosis



Roma, 15 giugno 2011

DISTURBI RESPIRATORI E INCIDENTI STRADALI

ACI e autorevoli associazioni scientifiche lanciano l'allarme sulla diffusione della Sindrome delle apnee nel sonno che compromette le capacità di attenzione e reazione al volante: ne soffrono 1.600.000 italiani, ma solo il 10% lo sa e si cura

Oltre **800 automobilisti** muoiono ogni anno sulle strade italiane per distrazione, sonnolenza, difficoltà di concentrazione e scarsa reazione agli imprevisti durante la guida. Molte di queste cause sono indotte dalla **Sindrome delle apnee nel sonno (OSAS)**, caratterizzata da ricorrenti episodi di ostruzione delle vie respiratorie durante il sonno che compromettono il riposo notturno a scapito della capacità di attenzione durante la veglia. Ne sono affetti **1.600.000 italiani**, ma solo il **10%** di questi lo sa e si cura in modo appropriato. Gli automobilisti che soffrono di questa sindrome corrono un **rischio fino a 7 volte maggiore** di provocare un incidente stradale.

I dati sono stati illustrati oggi alla Camera dei Deputati dall'**Automobile Club d'Italia** e dalla **Federazione Italiana contro le Malattie Polmonari Sociali e la Tuberculosis** nel convegno "*Disturbi respiratori ed incidenti stradali: le apnee nel sonno. Situazione attuale e prospettive future*". Ai lavori ha partecipato anche il **Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati**, on. Mario Valducci.

L'evento rientra tra le attività a sostegno del **Decennio di iniziative indetto dall'ONU per la sicurezza stradale**, per il quale l'Automobile Club d'Italia figura come capofila nel nostro Paese d'intesa con il Governo e il Parlamento, nell'ambito del sempre più ampio impegno dell'ACI per il Sociale.

Si stima che in Italia il **4% degli uomini** e il **2% delle donne** soffrano della sindrome delle apnee nel sonno, ma la percentuale sale **fino al 20% tra gli autotrasportatori** per il loro stile di vita più sedentario. Oltre ad influire negativamente sui livelli di attenzione, la malattia allunga i tempi di reazione: a 130 km/h i conducenti affetti da OSAS percorrono **22 metri** in più rispetto agli altri prima di frenare o impostare una manovra correttiva; a 40 km/h la differenza è di **9 metri**.

Solo in **10 Paesi europei** (Belgio, Finlandia, Francia, Germania, Olanda, Polonia, Regno Unito, Spagna, Svezia e Ungheria) la sindrome delle apnee nel sonno e altre sintomatologie respiratorie sono citate nella valutazione della idoneità alla guida. In **Italia** manca ancora una norma che disciplini il rilascio e il rinnovo della patente agli affetti di OSAS, soprattutto per gli autisti professionisti, e non c'è l'obbligo di segnalare tali patologie a un'autorità competente. La legge non chiarisce nemmeno il corretto **comportamento degli operatori sanitari** che devono assolvere il dovere di tutela della privacy dei pazienti ma anche il ruolo di tutela della salute pubblica.

"Le differenze normative anche sulle patologie invalidanti per la guida – ha dichiarato il **presidente dell'Automobile Club d'Italia, Enrico Gelpi** – dimostrano come in Europa si circoli liberamente ma con regole troppo diverse che generano pericolo sulla rete stradale e squilibrio nel tessuto sociale. Come più volte ribadito dall'ACI, un **Codice della Strada europeo** risolverebbe il problema fornendo lo stesso sistema di riferimento e di comportamento ai conducenti e alle autorità competenti".

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Ufficio Stampa
tel. 06.4998.2511
ufficio.stampa@aci.it



Automobile Club d'Italia



Federazione Italiana
contro
le Malattie
Polmonari Sociali
e la Tuberculosis



“L’**OSAS si cura** con la pressione positiva continua nelle vie aeree – ha affermato il **past president della FIMPST, on. Nené Mangiacavallo** – in grado di eliminare le apnee e migliorare il riposo notturno. Per essere curata deve però essere prima individuata con accertamenti ai quali ci si deve sottoporre **spontaneamente**. Eventuali approcci coercitivi, soprattutto nella segnalazione della patologia all’autorità competente al rilascio e al rinnovo della patente di guida, allontanerebbero il paziente dalle strutture di diagnosi e di cura. I nodi urgenti da sciogliere sono: la **salvaguardia della privacy**, la definizione di un **protocollo di comportamento per il personale medico ed il coinvolgimento del Parlamento Europeo e della Commissione Europea** per l’emanazione di una direttiva che regolamenti la questione in maniera uniforme nei Paesi membri.”

“Se usata nel modo sbagliato, l’auto rischia di essere un’arma carica – ha dichiarato il **presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, on. Mario Valducci** – pronta a far male a se stessi e agli altri. Ciò può accadere in modo più o meno volontario, come in caso di guida in stato di ebbrezza o sotto l’effetto di sostanze stupefacenti, oppure in maniera del tutto involontaria, come nel caso di OSAS. E’ assolutamente necessaria una migliore conoscenza di questa patologia spesso sottovalutata. La sicurezza, soprattutto per gli autisti professionisti, passa attraverso questa consapevolezza: solo così potremo contare su un’efficace attività di controllo sanitario mirata a limitare il rischio degli automobilisti affetti da OSAS, pericolosi per sé e per gli altri”.

I lavori del convegno hanno tracciato le seguenti **linee guida per la riduzione degli incidenti** dovuti a sonnolenza e distrazione imputabile a disturbi respiratori:

- ⇒ Studiare una **campagna di informazione e prevenzione** che favorisca il coinvolgimento spontaneo degli utenti, finalizzata all’accertamento e alla cura delle patologie.
- ⇒ Definire **tempi certi e brevi tra la diagnosi e il trattamento**, che corrispondano a un periodo di sospensione dalla guida. **Per gli autisti professionisti** andranno poi attivati gli opportuni ammortizzatori sociali.
- ⇒ Prevedere una **componente sanzionatoria** solo per chi nasconde la propria patologia già accertata da una struttura sanitaria.
- ⇒ Evitare estemporanee iniziative locali disgiunte da un **piano nazionale**, che creerebbero discriminazioni sociali e comprometterebbero l’efficacia dell’intero sistema.

Ogni azione finalizzata ad incrementare la sicurezza stradale non pesa sul bilancio dello Stato perché i ritorni sono sempre maggiori degli investimenti: ogni euro speso per ridurre il numero dei sinistri, dei morti e dei feriti sulle strade genera un risparmio di 20 euro in costi sociali e sanitari. L’incidentalità stradale presenta sempre un conto salatissimo: solo in Italia i costi sociali superano ogni anno i 30 milioni di euro.

AUTOMOBILE CLUB D’ITALIA

Ufficio Stampa
tel. 06.4998.2511
ufficio.stampa@aci.it