

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI
INDI
DEL VICEPRESIDENTE
SILVIA VELO

La seduta comincia alle 15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, Bartolomeo Giachino.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle proposte di legge C. 4662 Valducci e abbinata recanti « Delega al governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », l'audizione del presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, Bartolomeo Giachino.

Do la parola a Bartolomeo Giachino per lo svolgimento della relazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica*. Vi ringrazio per questa

audizione su un tema fondamentale per la vita di tutti i cittadini, quale è la sicurezza stradale.

La legge delega per la riforma del codice della strada è un'iniziativa importante e ha un valore particolare, se ripensiamo agli ultimi dieci anni. Nell'ultimo decennio, infatti, due interventi sulla sicurezza stradale hanno fatto la differenza. Mi riferisco, in primo luogo, all'introduzione della patente a punti, che ha sicuramente influito sul livello di attenzione dei conducenti e sul loro modo di guidare. Dal momento che il 75 per cento degli incidenti è dovuto al modo di guidare, l'intervento è stato chiaramente importante.

A un certo punto, gli effetti positivi dell'introduzione della patente a punti hanno cominciato a scemare perché sono stati somatizzati dalla gente e dal sistema complessivo. La legislatura precedente si è caratterizzata per un dibattito sulla riforma del Codice della strada, che purtroppo è stato interrotto dalla chiusura anticipata della legislatura stessa, ma già agli inizi del 2008 abbiamo notato la tendenza al riemergere di un certo tipo di incidentalità.

Nel corso di questa legislatura sono stati operati alcuni interventi prima all'interno del decreto sicurezza. Vorrei attirare la vostra attenzione, in particolare, su un'innovazione, affinché se ne prenda in esame, con la polizia stradale e con gli altri organi di controllo, più che l'efficacia, la gestione. Indubbiamente il sequestro del mezzo in occasione di incidenti di particolare entità ha avuto un impatto importante e ha evitato disastri maggiori.

Ricordo sempre l'incidente avvenuto nell'estate del 2008 sulla tangenziale di Torino. Alla vigilia di ferragosto, un

uomo venne dimesso da un centro di assistenza per assunzione di droga, con la raccomandazione, in caso di bisogno, di rivolgersi al pronto soccorso. Ebbene, questo signore, a cui era stata ritirata la patente, ma non era stato sequestrato il mezzo perché la norma non era ancora entrata in vigore, con la fotocopia della patente ha imboccato la tangenziale di Torino al contrario e ha provocato la morte di due motociclisti e la sua. Con il sequestro di circa 20.000 mezzi nei tre anni di vigenza della norma, abbiamo evitato maggiori incidenti, come dimostra l'andamento dell'incidentalità di questi anni.

L'altro aspetto fondamentale è costituito dal lavoro di riforma del Codice stradale, avviato per merito di questa Commissione con il contributo dell'8a Commissione del Senato, che ha portato all'approvazione, dopo la quarta lettura, della legge 29 luglio 2010, n. 120, ovvero il nuovo Codice della strada. Siccome ho avuto l'onore di rappresentare il Governo durante tutto l'iter parlamentare della legge, sono umanamente portato a valutare bene il lavoro svolto. I dati, però, ci dimostrano che i risultati della legge n. 120 e della norma relativa alla corresponsabilità, introdotta nella legge n. 127 del 2010 sull'autotrasporto, sono positivi.

Nel 2010 l'incidentalità era in aumento, con un dato pari a più 14 per cento nel mese di luglio. L'entrata in vigore della legge n. 120, alla fine del mese di luglio del 2010, voluta fortemente dal Governo e dal Parlamento, ha invertito la tendenza. In quattro mesi la curva si è completamente abbassata e, rispetto all'anno precedente, l'incidentalità è tornata a diminuire. Questi effetti positivi sono proseguiti anche nel 2011. I dati relativi al 2011 dovrebbero, infatti, rilevare un numero di morti dovuti a incidenti stradali pari a circa 3.800, con una riduzione importante rispetto agli oltre 4.000 del 2010. Tutto questo si deve alla legge n. 120, che ha introdotto nel nuovo Codice della strada, norme particolarmente importanti e severe.

L'iniziativa della legge delega è importante perché, se Parlamento e Governo lavoreranno bene, si riuscirà a evitare che la curva risalga, come, secondo quanto abbiamo verificato, è avvenuto per la patente a punti. La legge delega potrebbe aiutare il Paese a consolidare i risultati positivi e a proseguire sulla strada della diminuzione degli incidenti e del numero di morti dovuti alla mobilità stradale.

Soprattutto in riferimento al settore del trasporto merci, con le norme in vigore i controlli fanno letteralmente la differenza, perché sono in grado di influire sui comportamenti del mercato e sul modo di guidare. Da questo punto di vista, siamo già impegnati con la polizia stradale e le associazioni a esaminare l'incidentalità di questi ultimi anni e, in modo particolare, l'incidentalità che si verifica attorno ai giorni di divieto della circolazione.

Il divieto di circolazione scatta, in alcuni periodi dell'anno, il venerdì pomeriggio e, in altri, il sabato. Stiamo lavorando per verificare l'incidentalità nei giorni di divieto e nei giorni immediatamente precedenti e successivi, per aiutare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare la Direzione generale per la sicurezza stradale, a deliberare in ordine ai divieti per il traffico pesante a supporto del traffico leggero. Il lavoro che stiamo portando avanti permette di uscire dalla genericità.

Inoltre, stiamo lavorando a un'analisi degli effetti delle norme specifiche per il trasporto merci. Sottolineiamo, ad esempio, l'esigenza di rivedere l'articolo 174 del Codice della strada nella parte relativa al pagamento immediato delle sanzioni. Oggi ho chiesto alla polizia stradale i dati relativi, per poterli distribuire nel corso dell'audizione. In via generale, la norma è enormemente positiva. Grazie ad essa, alla regola «chi guida non beve e chi beve non guida» e ad altre norme, il nuovo Codice della strada, frutto della legge n. 120 del 2010, è tra i più severi in Europa. Tuttavia, quella disposizione, per la natura del nostro territorio na-

zionale e per i trasporti che arrivano dal Sud e dalle isole, pone una serie di problemi.

Secondo i dati della polizia stradale, sono aumentati i controlli e sono diminuite le sanzioni e l'incidentalità, il che vuol dire che le norme hanno influito sul modo di guidare. L'unica sanzione della quale si registra una crescita è quella relativa al mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo degli autisti. Tale sanzione è importantissima, perché i tempi di guida e di riposo impattano sulla sicurezza stradale, dal momento che dopo alcune ore di guida diminuisce l'attenzione, e la legge n. 120 del 2010 si è fatta carico di intervenire.

Bisogna, però, tenere conto del fatto che per i trasporti dal sud a volte non si riescono a utilizzare le autostrade del mare e che gli autisti devono raggiungere i mercati in determinati orari, altrimenti il committente non paga il trasporto. Il trasportatore, quindi, si fa carico di tutte le inefficienze logistiche e di quelle relative al trasporto nel nostro Paese. Per queste ragioni, la norma deve essere riesaminata.

Il pagamento immediato della sanzione riguarda alcuni comportamenti fortemente negativi, quali il superamento del limite di velocità, lo sfioramento dei tempi di guida e di riposo e il sovraccarico, che incide sulla frenata del mezzo. Per facilitarne l'applicazione, la Consulta per l'autotrasporto e per la logistica ha stipulato con la polizia stradale una convenzione, attraverso la quale si è fatta carico, stanti i problemi di bilancio, di acquistare per conto della polizia stradale i POS da fornire alle pattuglie, così da rendere fattibile il pagamento immediato della sanzione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SILVIA VELO

BARTOLOMEO GIACHINO, *Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica*. Il lavoro che questa Commissione ha deciso di portare avanti è estremamente importante. Occorre, in

primo luogo, riesaminare i risultati dell'applicazione della legge n. 120. Tutti voi, ma specie l'onorevole Giorgio Merlo, che è torinese come me, coglierete il senso di quanto sto per dire. Lunedì pomeriggio l'Arcivescovo di Torino ha benedetto l'inizio dei lavori per la costruzione di una nuova chiesa, dedicata a una ragazza, Cecilia Gilardi, che è stata investita da un automezzo in retromarcia, guidato da un ottantenne che non sentiva. Questo guidatore non ha sentito le urla di Cecilia e l'ha uccisa. Lo segnalò perché recentemente sono state introdotte alcune modifiche relative alle visite per gli ultraottantenni. Non si tratta di una materia che compete alla Consulta per l'autotrasporto e la logistica, che si occupa di trasporto merci, ma volevo sottoporre alla vostra attenzione tale aspetto.

La legge delega aiuterà a rendere più snello il Codice della strada e faciliterà il lavoro importantissimo che stanno compiendo gli uffici del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, la motorizzazione, la sicurezza stradale e il Ministero degli interni. Faccio i miei complimenti per l'iniziativa, perché vi sono alcune questioni da risolvere.

Vi faremo pervenire i dati, alcuni dei quali vi sono già stati consegnati quest'oggi, relativi ai risultati raggiunti nei quasi due anni dall'approvazione della legge n. 120, risultati che ci richiedono di continuare a svolgere un lavoro della stessa qualità anche nel prossimo futuro.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Giachino e do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIORGIO MERLO. Intervengo brevemente solo per sottolineare il lavoro puntuale e rigoroso che svolge la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica: si tratta di un lavoro importante, non solo perché oggetto di audizione, ma perché ha come unico obiettivo quello di fornire indicazioni concrete, indispensabili per il varo del Codice della strada. Credo

che i riferimenti fornitici dal presidente Giachino possano e debbano essere accolti dalla Commissione, perché si basano su dati reali e sono finalizzati alla stesura di una legge sentita e indispensabile per tutti, che richiede esperienza e non soluzioni astratte.

Per questo, a nome mio e del gruppo del Partito democratico, rivolgo un ringraziamento non formale al presidente Giachino.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica*. Ringrazio l'onorevole Merlo per la sua valutazione. Nella parte iniziale del mio intervento mi è sfuggito un argomento che la Consulta sta affrontando proprio in questi giorni, nel definire il recepimento della direttiva del Ministro Passera. A tale riguardo, indicheremo quattro iniziative per l'attuazione del Piano della logistica 2012, accompagnate da quattro ipotesi normative che il Governo potrà immediatamente inserire nei prossimi provvedimenti dedicati alle infrastrutture.

La prima iniziativa consiste nella velocizzazione dello sportello unico doganale; la seconda riguarda la distribuzione urbana delle merci; la terza riguarda il franco fabbrica e il franco destino; la quarta è relativa alla riduzione dei tempi di attesa di carico e scarico delle merci e dei viaggi di ritorno a vuoto. Sono tutti temi riemersi nel dibattito durante un importante convegno che si è svolto questa mattina, il che ci conforta e ci spinge ad andare avanti. La quarta proposta, infine, presuppone l'utilizzo nell'autotrasporto della cosiddetta « scatola nera », menzionata anche nella legge n. 120 del 2010 e in via di sperimentazione in tre città capoluogo, Roma, Napoli e Torino. Le informazioni sul traffico di tutte le piattaforme telematiche pubbliche, tra cui UIRNET, CCISS Viaggiare informati, SISTRI (che occorre sistemare, ma che ha la sua funzione), sono importanti per l'autotrasporto merci conto terzi perché consentono di incrementare l'efficienza, ridurre i tempi di attesa di carico e scarico e riempire i

viaggi di ritorno, che normalmente sono a vuoto e costano al Paese in termini di inefficienza logistica.

La nostra proposta per il Governo riprende questo tema, rimarcando che, se l'autotrasportatore installa a bordo una scatola nera che sia in grado di dialogare con tutti i sistemi informativi pubblici, questo potrà consentirgli di ottenere vantaggi in termini di efficienza e di riduzione dei costi dell'assicurazione.

VINCENZO GAROFALO. Rinnovo il ringraziamento al presidente Giachino per le informazioni che ci ha fornito e per aver toccato la questione relativa agli articoli 174 e 176 del Codice della strada, che, come sa, è molto sentita in alcune aree del Paese e crea disagi, nonostante l'approvazione di una risoluzione in Commissione, che evidentemente non ha ancora sortito gli effetti sperati.

Parlando di sicurezza, la categoria dell'autotrasporto è quella più coinvolta dalla necessità di semplificare il flusso delle merci. Come lei sa bene, sia in qualità di ex sottosegretario sia come presidente della Consulta, si è creato uno stallo con l'Unione europea circa l'ecobonus. Il sottosegretario Improta, in audizione, ci ha dato garanzie e ci ha fatto capire che anche per gli anni 2012-2014 ci sarà la copertura finanziaria. Come sappiamo, l'azione messa in campo dall'Italia è considerata fra le migliori anche a livello comunitario.

Le chiedo se, su questo tema, la Consulta abbia sviluppato un documento che possa sostenere l'iniziativa del Governo in Europa non solo sul piano politico, ma soprattutto su quello tecnico, quale credo sia il compito dalla Consulta.

Ricordo bene che, in occasione dell'approvazione della legge n. 120 del 2010, il tema della scatola nera fu oggetto di un ordine giorno sottoscritto da tutti: ritengo che sia uno strumento interessante, non solo per il trasporto conto terzi, ma anche per quello conto proprio. Spesso, quando parliamo di autotrasporto, ci riferiamo al conto terzi, ma è il trasporto conto proprio, come è emerso in passato da varie

audizioni, a creare maggiore disordine nella distribuzione delle merci nelle aree urbane o prossime alle città.

Spero e sono convinto che la Consulta sosterrà queste iniziative in maniera costante.

SETTIMO NIZZI. Chiedo al presidente Giachino se l'associazione fa opera di sollecitazione presso le istituzioni in merito alla continuità territoriale delle merci: si tratta di un problema importante e sentito non soltanto in Sicilia, ma soprattutto in Sardegna. Vorrei sapere se avete assunto qualche iniziativa. Infine, chiedo se, in questo periodo sperimentale, dall'utilizzo della scatola nera sono già emerse indicazioni utili al fine di estendere la sperimentazione.

PRESIDENTE. Do la parola al nostro ospite per la replica.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica*. Per quanto riguarda l'ecobonus e la continuità territoriale, nell'ambito della prima versione dell'ecobonus siamo stati vincolati dall'Europa a escludere, con grande rammarico, la Sardegna. La Commissione europea aveva infatti considerato la scelta del viaggio per mare come un'alternativa al viaggio su strada, mentre per la Sardegna il viaggio per mare è un obbligo. In quella fase, pur di avere l'ecobonus, accettammo il compromesso.

Poiché abbiamo sempre tenuto presente questo fattore, stiamo discutendo affinché la Commissione europea non soltanto autorizzi il rimborso dei viaggi dal 2010 al 2011, ma prosegua con questa modalità di incentivo, valutandone appieno gli effetti. Studi aggiornati sulla logistica ci dicono, infatti, che abbiamo avuto successo non solo laddove abbiamo offerto un'alternativa alla strada per i viaggi da sud a nord.

Anche senza ecobonus, questa iniziativa ha prodotto effetti sulle vie che collegano l'Italia alla Spagna, riducendo in

modo considerevole i viaggi su strada attraverso Ventimiglia o il Frejus. Ormai questa tratta ha subito una flessione, in favore di quella via mare. Si tratta di una modalità sulla quale l'Europa deve lavorare e mi auguro che, nella nuova definizione delle autostrade del mare, si riesca a far rientrare anche la Sardegna, i cui trasportatori non sono figli di un dio minore.

Per quanto riguarda la scatola nera, tutti i dati che stiamo raccogliendo ci dicono che la sua installazione a bordo induce a una maggiore attenzione alla guida, dal momento che registra i comportamenti di chi è al volante. Il Parlamento deciderà come utilizzarla, ma sicuramente è uno strumento molto utile. All'articolo 32 della legge sulle liberalizzazioni — che noi proponiamo di modificare con riferimento all'efficienza logistica — avete scritto, integrando il provvedimento adottato dal Governo, che la scatola nera dovrebbe essere pagata dalle compagnie assicuratrici. Il mercato si sta però evolvendo verso forme di comodato d'uso, perché il sistema privato punta sul servizio e sulle notizie fornite, elementi che hanno un prezzo e un'utilità di mercato. Il costo non è alto e i benefici sono importanti. Segnalo, al riguardo, l'importante accordo stipulato dalla città di Napoli con una società che produce questi sistemi.

Un'altra esperienza arriva da Torino, la città dell'auto: la segnalo perché di interesse generale e riguarda un problema inerente al Codice della strada. In occasione di incidenti significativi, sarebbe opportuno che l'accertatore raccomandasse al proprietario del mezzo incidentato di far effettuare non solo la riparazione del danno, ma anche la revisione dell'assetto. È stato verificato, infatti, che nel 3 per cento dei casi l'assetto dei veicoli che hanno subito incidenti importanti non corrisponde più a quello prescritto dalla casa costruttrice. Di conseguenza, la macchina incidentata, a determinate velocità, può presentare problemi di stabilità in curva. Occorre intervenire nel Codice, perché è l'accerta-

tore a dover prescrivere all'automobilista questo comportamento, il cui costo, peraltro, dovrebbe essere di poche decine di euro. Sarebbe molto importante intervenire, perché quel 3 per cento di mezzi il cui assetto non corrisponde alle prescrizioni della casa costruttrice può provocare incidenti gravi.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, Bartolomeo Giachino, e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti di FIA — Federazione Italiana Audioprotesisti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle proposte di legge C. 4662 Valducci e abbinata recanti «Delega al governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285», l'audizione di rappresentanti di FIA — Federazione Italiana Audioprotesisti.

Do la parola ai nostri ospiti per lo svolgimento della relazione.

GIANNI GRUPPIONI, *Presidente dell'Associazione Nazionale Audioprotesisti Professionali (ANAP)*. L'associazione che rappresento è nata nel 1965 e riunisce 3.300 audioprotesisti, la quasi totalità degli audioprotesisti abilitati in attività.

Questa associazione nasce agli albori della tecnologia dei *transistor* e sin da allora si è mossa per la formazione e l'aggiornamento professionale degli audioprotesisti, nonché per tenere rapporti con le istituzioni e gli *opinion leader*, otorini e audiologi, curando in particolare la formazione e cercando con propri corsi — all'epoca non ve ne erano di istituzionali — di formare la categoria, riconosciuta ufficialmente nel 1994.

La figura sanitaria dell'audioprotesista è stata ufficialmente riconosciuta ad opera di un decreto del settembre 1994 adottato dal Ministero della salute. Come dicevo, il nostro principale obiettivo è sempre stato quello di promuovere l'immagine, la cul-

tura e la formazione, nonché di divulgare nella società e presso i medici e le istituzioni i temi legati all'ipoacusia, un problema ancora molto sottovalutato.

I costi dalla mancata rimediazione dell'udito sono tuttora molto elevati, seppure le soluzioni che oggi la tecnologia più avanzata, e in continua evoluzione, mette a disposizione sono davvero efficaci. A questo proposito, quindici giorni fa il Censis ha presentato una ricerca sull'uso delle tecnologie e dei dispositivi tecnologici. L'87 per cento dei portatori di apparecchi acustici ha dichiarato, come primo e migliore risultato, l'efficacia e il miglioramento della qualità di vita attraverso l'uso della protesi acustica.

Ci prefiggiamo, quindi, di tutelare gli interessi della categoria, ma operiamo anche nella sanità privata. Non siamo organismi che operano nel Servizio sanitario nazionale e uno dei nostri obiettivi principali è quello dell'appropriatezza e dell'aggiornamento professionale. A questo proposito, ci siamo dotati, oltre che del codice deontologico, che per legge accompagna il nostro profilo, anche di una carta etica dei valori, che un paio d'anni fa ha ottenuto il patrocinio del Ministero.

Siamo anche impegnati a sensibilizzare l'opinione pubblica perché, come dicevo, la problematica, oltre che subire lo stigma della stessa popolazione degli ipoacusici, è comunque ancora sottovalutata, mentre l'Organizzazione mondiale di sanità dichiara che, se non affrontata — e oggi la tecnologia, la formazione e la preparazione degli audioprotesisti lo consentono —, è destinata a scoppiare, con costi socio-sanitari molto evidenti.

Oggi il tecnico audioprotesista, in virtù degli studi e del titolo abilitante, conseguito superando l'esame necessario all'esercizio della professione, è il punto di riferimento tecnico per la rimediazione dell'udito, ambito nel quale esercita preminentemente la propria funzione. Un'altra ricerca recente pone l'immagine che gli utenti hanno del lavoro dell'audioprotesista al livello di quella del medico di fiducia. L'82 per cento dei portatori di

apparecchi acustici equipara il ruolo dell'audioprotesista a quello del proprio medico di famiglia.

Come dicevo, la nostra categoria è riconosciuta dal 1994; con la legge n. 42 del 1999 ha assunto anche i requisiti di autonomia e responsabilità e quindi svolge, in effetti e totalmente, una professione di tipo intellettuale: manca soltanto l'istituzione del relativo ordine, in quanto l'esame del disegno di legge S. 1142 del 2008 è tuttora *in itinere*. Siamo tutti in attesa che il provvedimento sia approvato: sarebbe il riconoscimento di un percorso professionale davvero importante. Svolgiamo un'attività libero professionale. Agendo, inoltre, nell'ambito degli atti professionali di nostra competenza, siamo animati da un vero rigore metodologico e operiamo in linea con i protocolli applicativi riconosciuti a livello europeo e internazionale.

Attualmente le figure che operano in Italia sono 3.300: si tratta di soggetti tutti abilitati e laureati.

CORRADO CANOVI, *Segretario nazionale dell'Associazione Nazionale Audioprotesisti (ANA) e dell'Associazione Nazionale Audioprotesisti Professionali (ANAP)*. Grazie a tutti. Cercherò di essere il più lineare possibile.

Credo che l'argomento si incentri sulla consapevolezza della categoria di incontrare quotidianamente soggetti affetti da ipoacusia che hanno raggiunto la diagnosi in tarda età e che spesso coincidono con utenti della strada, titolari di patente, con riferimento ai quali, all'esito dell'esame di verifica, cioè dello *screening*, effettuato dalla commissione medica, non si è riscontrato alcun *deficit*.

Da questa consapevolezza nasce il progetto di ricerca, avviato con la clinica otorinolaringoiatrica di Torino in relazione con le maggiori cliniche universitarie dei capoluoghi italiani, per effettuare uno studio sui soggetti *over 50* e il loro grado di efficienza uditiva — o, per meglio dire, di acuità uditiva —, cercando di trovare il nesso tra la metodica utilizzata oggi e l'esame strumentale.

Come ben sapete, l'idoneità uditiva è un requisito, ma la sua misurazione avviene con una modalità estremamente soggettiva, cioè la percezione da ciascun orecchio di voce schermata a distanza di due metri. Questa metodica, nel 1950, quando è stata pensata, probabilmente era la più semplice e più efficace; oggi, invece, risulta anacronistica e inizia a creare un *gap* tra le persone che partecipano allo *screening* sostanziale per la patente e quelle che si trovano in difficoltà.

Prima di avviare questa ricerca, abbiamo cercato di relazionarci con i vari interlocutori che si occupano di sicurezza stradale. Il primo *partner* del progetto è stato l'Automobile Club (ACI), seguito da ANIA, Federtrasporti e altri soggetti che hanno competenza sull'impatto della normativa. Presso le sedi ACI abbiamo chiesto la disponibilità del soggetto a una misurazione dell'udito. Questo ci ha permesso di affrontare la misurazione in un momento in cui il soggetto vuole dimostrare una buona capacità, perché diversamente sarebbe compromesso il rilascio della patente.

La ricerca, di cui avete tutta la documentazione, dimostra che una enorme percentuale di soggetti *over 50* riscontra problemi uditivi e problemi di attenzione alla guida. Il dato paradossale è che nessuno di questi aveva percepito che durante la fase di rilascio della patente gli fosse stato esaminato l'udito. L'idoneità era stata accertata, ma non era stato percepito quale fosse l'abilità richiesta allo standard.

Dopo un esame strumentale più dettagliato, sono emersi gli elementi che oggi ci portano a caldeggiare l'introduzione di un esame strumentale in fase di accertamento dell'idoneità psico-fisica del soggetto. Ci permettiamo di sottoporvi la proposta dell'esame strumentale anche perché oggi si dispone di strumenti e *software* di libero accesso e di libero utilizzo. Non si tratterebbe, quindi, di impegnare risorse per strumentazione o altro.

I *software* validati scientificamente a livello internazionale sono ormai risorse scaricabili su qualsiasi dispositivo in uso, come PC, telefono cellulare o *tablet*. Que-

sto non dovrebbe quindi appesantire i costi, bensì produrre un beneficio concreto da subito. Se, come rileva l'ISTAT, il 12 per cento della popolazione italiana presenta sordità nelle fasce più alte d'età, è chiaro che questo ne aumenta l'esigenza. Il mancato riscontro al momento del rilascio della patente di guida appare come un elemento di disattenzione.

Come dicevo, questi *software* sono gratuiti — non c'è alcuna attività promozionale della strumentazione — e permettono l'esecuzione di un test di *screening* efficace, utilizzato in altri Paesi come *screening* uditivo universale, nel tempo massimo di tre minuti. Oltre a contestare il fatto che la modalità di misurazione dell'udito è arcaica, dovevamo trovare una soluzione compatibile con la tempistica e le esigenze di costo, e ci sembra che questo test lo sia.

Questa, in estrema sintesi, è la nostra proposta. Sottolineo che il dato di incidenza della sordità rilevato con uno *screening* universale, come in pratica avviene all'esame della patente, permetterebbe di ridurre il limite alla mobilità e all'autonomia delle persone. Noi pensiamo che l'udito sia solo un mezzo di comunicazione. L'udito, invece, è ciò che ci permette di determinare la provenienza dei suoni: con un udito falsato non siamo assolutamente in grado di capire, ad esempio, se un suono proviene di fronte o di lato. Questo dato, sommato al fatto — non voglio però esagerare — che ormai gli abitacoli sono chiusi e circoscrivono la capacità di prestare di attenzione all'esterno, sembra essere uno degli elementi di maggior supporto alla proposta. L'impianto normativo non sarebbe intaccato. Si tratterebbe solo di prevedere l'introduzione dell'esame strumentale in luogo dell'esame oggettivo.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

SETTIMO NIZZI. Concordo sul fatto che l'audiometria tonale non è l'esame che dovrebbe essere utilizzato per l'esame di idoneità o per il rinnovo della patente.

Innanzitutto, mi interessa conoscere il nome di questi *software* di utilizzo comune: mi sembra che, al riguardo, abbiate allegato un elenco alla vostra documentazione. Oggi più che mai non solo gli *over 50*, ma anche molti giovani hanno necessità di essere sottoposti a verifica audiometrica per una ragione basilare. Tutti andiamo in giro con le cuffiette e siamo stimolati all'adattamento recettoriale, che inizialmente è adattamento recettoriale, ma dopo qualche tempo diventa patologia.

Se lo strumento e il *software* costano poco e se riusciamo a facilitarne l'applicazione, penso si possa costruire una norma importantissima. L'udito nella guida è importante tanto quanto la vista. Oltretutto, nonostante i divieti, parliamo sempre al telefonino, più o meno in viva voce, ma procuriamo un danno a questo senso fondamentale. Credo sia assolutamente necessario fare qualcosa e la legge delega potrebbe essere una buona occasione per introdurre specifiche previsioni in tal senso.

Facilità di utilizzo e diffusione ai massimi livelli sono gli elementi fondamentali. Credo che il medico che fa parte della commissione, il medico della ASL o il medico che si reca presso le singole scuole-guida possa perdere alcuni minuti per eseguire il test. I giovani, che sono evoluti dal punto di vista dell'uso di dispositivi informatici, potrebbero farlo anche da soli o in compagnia a scuola. Un ulteriore fattore importante potrebbe essere l'educazione stradale scolastica.

PRESIDENTE. Do ora la parola al dottor Gianni Gruppioni, presidente di ANAP, per la replica.

GIANNI GRUPPIONI, *Presidente dell'Associazione Nazionale Audioprotesisti Professionali (ANAP)*. L'onorevole Nizzi ha toccato un tema molto delicato, quello dei giovani. Le nuove tecnologie permettono di udire meglio, ma tolgono l'udito quando sono usate in modo sconsiderato. Gli apparecchi a livello dell'orecchio, come le cuffie, arrivano a toccare i 135 decibel, il rumore prodotto da un *jumbo* che decolla.

Fra i nostri impegni c'è quello di divulgare non solo la rimediazione, ma anche la prevenzione. Presso la Direzione generale della prevenzione sanitaria del Ministero della salute avevamo istituito un tavolo per affrontare questi argomenti, che, però, a seguito della caduta del precedente Governo, dovrà essere rinnovato.

Vorremmo farvi sapere, quindi, che siamo interessati a questi temi.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di FIA per il loro intervento e per la documentazione depositata, di cui auto-

rizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,55.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

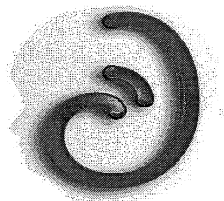
DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 29 giugno 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

A.N.A.
Associazione Nazionale
Audioprotesisti



A.N.A.P.
Associazione Nazionale
Audioprotesisti Professionali

Il test audiometrico strumentale a sostegno della sicurezza stradale dei cittadini italiani

La sicurezza stradale è un tema sensibile a livello nazionale ed Europeo. Anche se nel nostro paese si attestano ancora a livelli significativi i dati relativi al numero di morti e feriti sulle strade, il lavoro svolto dal 2001 ad oggi ha reso possibile una flessione del 43% delle vittime di incidenti. **Gli obiettivi fissati dal legislatore Europeo per il 2020 parlano però di una riduzione del 50% di morti e feriti da incidente stradale:** è dunque necessario mantenere alto il livello di attenzione sui fattori che determinano la sicurezza delle nostre strade.

Gli elementi principali di cui si tiene conto nell'elaborazione di una politica di sicurezza stradale sono essenzialmente divisibili in tre macro-categorie:

- sicurezza dei veicoli;
- sicurezza delle infrastrutture
- comportamento sicuro dei conducenti

Quadro italiano e europeo per la sicurezza stradale

Nello specifico, l'ultima comunicazione della Commissione europea (COM(2010) 389 final) indica come primi obiettivi del "Programma di azione per la sicurezza stradale 2011-2020" l'incremento dell'educazione stradale e la revisione del sistema dei rilasci delle patenti unitamente ad un maggior controllo sull'attuazione delle norme.

Tutte queste azioni rappresentano elementi funzionali alla verifica della situazione psicofisica del conducente. L'alterazione delle capacità cognitive è un aspetto essenziale per la sicurezza, ed è strettamente legato alle condizioni fisiche del conducente.

In Italia questi requisiti sono vagliati, in prima istanza, da un esame medico che permette o meno il rilascio della licenza di guida. La verifica dell'alterazione degli stessi è invece delegata alle forze di polizia.

L'introduzione della "patente a punti" nel 2003 e l'inasprimento delle sanzioni per la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze alteranti sono stati passi decisivi per la tutela degli utenti della strada. Rimane aperto il problema di alcune alterazioni dovute a problemi fisici o distrazioni. **L'udito (insieme alla vista) è uno dei sensi più influenti sui livelli di attenzione alla guida e necessita dunque di un'adeguata attenzione tecnica e normativa**

L'ipoacusia: un problema di sicurezza stradale sottovalutato

Secondo le ultime rilevazioni Istat ogni giorno in Italia si verificano in media 598 incidenti stradali, che provocano la morte di 13 persone e il ferimento di altre 849. L'analisi delle circostanze accertate o presunte mette in luce come i principali comportamenti errati di guida - tra cui la guida distratta - costituiscono da soli il **44%** dei casi.

Tabella 1: Prime cause di incidente

Descrizione cause	Valori assoluti	Percentuale
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo	47.791	17,15
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	43.374	15,57
Procedeva con velocità troppo elevata	31.308	11,24
Totale	122.473	43,96

Tabella 2: Cause di incidente direttamente legate a difficoltà cognitive

Descrizione cause	Valori assoluti	Percentuale
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	43.374	15,57
Altre cause relative allo stato psico-fisico del conducente	8.697	3,12
Totale	52.071	18,69

I dati presentati chiariscono la situazione italiana mentre elementi più aggiornati sono rintracciabili nelle rilevazioni europee (Flash Eurobarometer 301) del luglio 2010, in cui si evidenziano aspetti interessanti in merito alla percezione dell'opera dei governi nazionali in materia e dei pericoli presenti sulle strade. La guida in stato di ebbrezza è considerata da 9 italiani su 10 una grave minaccia alla sicurezza stradale, mentre la guida durante una telefonata senza il supporto di auricolare è percepito come grave minaccia dall'89% degli italiani.

Le due analisi statistiche, lette congiuntamente presentano alcuni importanti spunti di riflessione di natura tecnica:

- Il fattore umano è determinante quando si tratta di sicurezza stradale
- La guida "distratta o indecisa" è la seconda causa a livello assoluto
- I cittadini rilevano come preoccupanti per la sicurezza stradale i suddetti elementi influenti sulle capacità cognitive dei conducenti.

L'ipoacusia nella popolazione italiana

I numeri citati acquistano un interesse specifico se collegati ai dati sui problemi uditivi. I disturbi in questo campo colpiscono circa il 12% dei cittadini italiani con una crescita rilevante negli ultimi anni dovuta all'innalzamento dell'età media e all'inquinamento acustico.

Il problema è particolarmente rilevante per la **popolazione over 60** che ha una percentuale di **soggetti colpiti pari al 30%**. In Italia nel 2008 le patenti attive erano 35.514.454, di cui 6.840.059 a favore di cittadini con più di 60 anni e 5.933.077 nella fascia di età tra i 50 e i 59 anni. È lecito sospettare che 2.052.018 conducenti over 60 siano affetti da ipoacusia di diverso grado. Anche restringendo il campo agli over 65, i patentati con problemi di ipoacusia potrebbero essere circa 1,4 milioni (rispetto a 4,6 milioni di patentati over 65). Numeri così alti sono particolarmente importanti dato che le funzioni sensoriali hanno un impatto molto rilevante sulla soglia di vigilanza/attenzione. E' da considerare secondo questo punto di vista anche la problematica della guida durante una telefonata.

Recentemente la Clinica Otorinolaringoiatra diretta dal professor Giordano ha condotto un'importante ricerca nazionale sul tema. All'interno del paniere scelto per l'indagine si è rilevato come le maggiori problematiche in ordine alla acuità uditiva si hanno oltre i sessant'anni. **Lo studio clinico-scientifico ha scoperto che se il 66,79% degli intervistati presentava disturbi di varia entità, il 50% di essi era convinto di non aver alcun deficit uditivo. Nell'analisi dei soggetti ipoacusici rilevati è emerso che tra il 15% e il 16% hanno problemi di sonnolenza, tra il 6,9% e il 24,7% presentano alterazioni dello stato di vigilanza e tra il 5,5% e il 8,8% presentano un'alterazione della soglia di attenzione.**

L'analisi dei dati della ricerca mette in luce la necessità di affrontare con il legislatore nazionale la problematica relativa alla correlazione esistente tra il tema della sicurezza stradale e l'ipoacusia.

ANAP: Una proposta per l'udito

L'esame di idoneità fisica è un requisito essenziale e necessario per il conseguimento della patente; il test sanitario è la prima "barriera" a protezione della circolazione stradale. Come risulta evidente dal precedente paragrafo la valutazione sanitaria dei conducenti è sempre più decisiva anche a fronte dell'invecchiamento della popolazione, che non sempre presuppone una diminuzione della mobilità dei conducenti stessi. L'importanza di un aggiornamento in materia è indirettamente sottolineato dal comunicato stampa (20 luglio 2010) della Commissione europea i cui si parla del quarto obiettivo strategico del Programma di azione per la sicurezza stradale 2011-2020: "Rafforzamento della formazione e del sistema di rilascio delle patenti". Nel nostro paese i requisiti fisici e psichici e l'obbligatorietà dell'esame sono normati dall'art. 119 del codice del Dlgs. n. 285 del 30/04/1992. In particolare, l'articolo definisce i soggetti atti all'accertamento e chiarisce che la licenza di guida può essere ottenuta solo in assenza di disfunzioni tali "da impedire di condurre con sicurezza veicoli a motore". Le modalità specifiche di analisi di questi requisiti sono chiarite invece nel D.P.R. n. 495 del 16/12/1992; l'art. 323 afferma che per le patenti A e B "occorre percepire da ciascun orecchio la voce di conversazione con fonemi combinati a non meno di due metri di distanza".

Attualmente l'esame dell'udito presenta un elevato grado di soggettività (sia da parte del medico – certificatore che dal candidato) superabile grazie a semplici migliorie tecniche dell'esame stesso. Questo limita la certificazione del deficit uditivo e non risulta del tutto attendibile come barriera di ingresso, poiché non fornisce una chiara risultanza numerica.

Non risulta così possibile intervenire su tutti quei soggetti che guidano pur presentando soglie di sonnolenza, attenzione e/o vigilanza diverse da persone non affette da ipoacusia.

Da alcuni anni sono presenti tecniche e strumentazioni scientifiche utili a misurare in modo oggettivo le capacità uditive dei pazienti. Sono presenti sul “mercato” vari strumenti pensati appositamente per verificare la propria salute, costruiti appositamente per essere utilizzati anche dai privati cittadini.

Proponiamo una breve selezione dei test che uniscono facilità d'uso e precisione scientifica:

- Siemens Hearing Test, è il *software* programmato dall'azienda leader nel campo degli strumenti acustici grazie all'aiuto di esperti in audiologia. Permette una verifica dell'acuità uditiva sia tramite un'apposita pagina del sito di Siemens, sia tramite applicazioni specifiche per smartphone e Ipad. Il software rende possibile un'autocertificazione della propria soglia uditiva con elevato livello di precisione. Per maggiori informazioni: <http://w1.hearing.siemens.com/uk/05-about-hearing/02-understanding-hearing-impairment/01-hearing-loss/01-hearing-test/hearing-test.jsp>
- Hearing – check, sviluppato da RNID, Royal National Institute for Deaf People. RNID è una charity che da tempo offre un supporto al Governo Inglese nello sviluppo di politiche di prevenzione della sordità in Uk. RNID è stato uno dei primi istituti a sviluppare un software per poter effettuare il test di verifica dell'udito on-line al fine di stimolare le persone a prendere atto dell'importanza di verificare il proprio udito. Il test è oggi effettuabile online al sito www.actiononhearingloss.org.uk
- Hearingtest4all, sviluppato da schabelDoesIT Gbr, è un'applicazione per iPhone/iPad sviluppata dall'azienda tedesca Schabel Does It che ha lo scopo di rilevare il livello di acuità uditiva. Il pacchetto software contiene infatti un programma per la misurazione del livello di pressione sonora per definire i rumori di fondo così come un test per il controllo dell'udito. Per maggiori info <http://itunes.apple.com/it/app/test-delludito/id414035034?mt=8>

L'utilizzo di questi sussidi permetterebbe un incremento della sicurezza stradale, ma sarebbe possibile solo agendo sul testo degli articoli citati precedentemente. E' dunque necessario riprendere la normativa attuale e identificare gli strumenti legislativi utili per modificare la disciplina, questo risultato si presume possa essere ottenuto o con una modifica legislativa o tramite una circolare esplicativa del Ministero. **L' ANAP - Associazione Nazionale Audioprotesisti Professionali - a fronte di quanto evidenziato propone dunque una revisione della normativa per specificare l'obbligo di utilizzo dell'audiometro durante l'esame.** L'ACI ha partecipato attivamente all'iniziativa, condividendo le finalità della ricerca e mettendo a disposizione la sua rete di Automobile Club, condivide l'importanza di una maggiore valutazione di questo aspetto preventivo, che rappresenterebbe una maggiore garanzia a tutela della sicurezza.

Una modifica della normativa in tal senso favorirebbe un maggior controllo dei requisiti fisici dei soggetti dotati di patente, garantendo una maggior sicurezza alla guida soprattutto nei soggetti over 60, sui quali come risulta dalla ricerca condotta da ANAP e ACI, l'incidenza di significativi deficit acustici ha la sua maggior incidenza.

Si auspica quindi la revisione delle attuali norme che regolano i requisiti fisici e psichici per il rinnovo della patente, in particolare per quanto riguarda la verifica della capacità uditiva, all'interno dei principi e delle linee guida presenti nella proposta di legge "Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" (A.C. 4662), di iniziativa di del Presidente della Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, On. Mario Valducci e altri.

Questo aggiornamento della disciplina porterebbe un aumento della sicurezza stradale senza intaccare il livello di spesa sociale nazionale e senza influire negativamente sui vari soggetti presenti sul mercato.

Chi è ANAP

ANAP, l'Associazione Nazionale Audioprotesisti Professionali, nata nel 1965, oggi rappresenta oltre 2500 iscritti, praticamente la totalità dei tecnici audioprotesisti abilitati e in attività.

Il Decreto del 19 giugno 2006 del Ministero della Salute riconosce ANAP quale unica rappresentante ufficiale della categoria degli audioprotesisti nei rapporti con gli Enti e le Istituzioni.

Sin dal 1968, ANAP si è dotata di un Codice Deontologico, rinnovato nel 2000, in linea con l'evoluzione legislativa che pone come cardini del 'campo proprio di attività e di responsabilità dell'audioprotesista' il profilo professionale, l'ordinamento didattico, nonché proprio il 'codice deontologico'.

ANAP è per storia e mission, dalla sua fondazione, il principale punto di riferimento per tutti gli audioprotesisti italiani.

Suo principale obiettivo è quello di promuovere l'immagine, la cultura e la formazione dell'audioprotesista, nonché divulgare nella società civile, presso i medici, le istituzioni e i politici i temi legati all'ipoacusia, le sue cause, i costi della mancata rimediazione, le soluzioni che la tecnologia più avanzata e in continua evoluzione mette a disposizione dell'audioprotesista per la migliore soddisfazione degli utenti.

ANAP, nell'interesse generale degli operatori rappresentati, si prefigge di promuovere e tutelare gli interessi morali, sociali ed economici dei tecnici audioprotesisti nei confronti di qualunque organismo, sia pubblico che privato e sostiene le relazioni tra gli associati per lo studio e la risoluzione dei problemi di comune interesse.

ANAP si impegna inoltre a sensibilizzare l'opinione pubblica, le Autorità ed i mezzi d'informazione sulle problematiche inerenti l'attività del tecnico audioprotesista e del comparto audioprotesico in genere, valutando e risolvendo problemi di carattere organizzativo, economico e sociale.

Per quanto riguarda la formazione, ANAP favorisce e promuove l'aggiornamento professionale dei Tecnici Audioprotesisti nonché la formazione degli operatori del settore, interfacciandosi e collaborando con gli Enti preposti per la formazione professionale dei Tecnici Audioprotesisti.

Le tecniche applicative, i software, le tecniche di valutazione e di riabilitazione e la laurea triennale in Tecniche Audioprotesiche abilitante alla professione di audioprotesista nel nostro Paese sono oggi un modello e un punto di riferimento per tutte le aziende leader di settore in Europa.