Guida pericolosa: quanto costa in salute

Prof.ssa Alessandra Graziottin
Direttore del Centro di Ginecologia e Sessuologia Medica
H. San Raffaele Resnati, Milano

Ci rendiamo conto di quanto ci costa in salute ogni incidente stradale? Se noi pensassimo alla nostra salute come un capitale, un tesoro da custodire con cura per goderne a lungo, saremmo molto più prudenti e responsabili in ogni aspetto della vita. Guida in primis. Ed educheremmo i nostri figli ad essere molto più prudenti e rispettosi delle regole della strada. Ma anche di comportamenti "salvavita", a cominciare dall'evitamento di alcol e droghe, e dalla pratica regolare di sport, musica e lettura.

L'abitudine al bollettino delle stragi sulle strade sembra aver cancellato dalla mente la percezione delle conseguenze. Col risultato che sapere di morti e feriti per incidenti stradali non modifica i comportamenti individuali alla guida. Solo stop all'alcol, limiti di velocità, multe e cinture di sicurezza, anche per chi è seduto accanto e dietro al conducente, hanno ottenuto qualche risultato. Eppure ogni incidente stradale comporta un prezzo in salute: non solo quello estremo della vita, ma anche quello a lungo termine dei danni mentali e fisici che comporta. Ogni incidente distrugge una quota del nostro tesoro di salute. Per il guidatore imprudente, per i passeggeri e per gli innocenti coinvolti in incidenti in cui non hanno responsabilità alcuna.

Da medico penso in particolare ai traumi alla testa e ai danni neurologici a lungo termine. Non solo quelli clamorosi da evidente emorragia cerebrale, ma anche quelli invisibili con gli attuali mezzi di indagine, come la Risonanza o la Tac, ma visibilissimi a livello microscopico e funzionale. Accelerazioni, torsioni, scontri frontali causano la morte di migliaia di cellule nervose e la distruzione di milioni di collegamenti tra i neuroni di diverse aree del cervello. Causano cefalee invalidanti, ansia e depressione. Disturbi dell'attenzione, della concentrazione, della memoria e, quindi, dell'apprendimento, amputando il futuro a scuola, nella professione e nella vita. Causano vertigini e senso di instabilità. Minano la gioia di vivere, su molti fronti. Causano angoscia e sensi di colpa, se si ha un cuore, quando in un incidente si è causata la morte, o l'invalidità, di un'altra persona.

Quanto riflettiamo su questo, quando ci mettiamo alla guida? Quante volte pensiamo che tutto questo accelerare ci fa correre più rapidi verso il cimitero? O comunque verso una vita oscurata, perché ogni neurone che muore traumaticamente è un quanto di luce in meno nel cervello, nel pensiero e nella nostra vita? Ed è un quanto di luce in meno anche nella quotidianità: per i tempi lunghi di riabilitazione, tanto meno adeguati quanto minori sono le risorse economiche e il livello culturale; per le sequele di dolori da frattura, ossei, articolari e posturali, tanto maggiori quanto più si è avanti con gli anni ed è grave il danno subìto.

Oggi il nostro tesoro di salute ha un nemico in più: i monopattini a motore, e simili, già diffusissimi nelle grandi città dove è allarme rosso per i primi morti. Sabato scorso, 27 luglio, è iniziata la sperimentazione dei mezzi di micromobilità in Italia: monopattini elettrici, monocicli ("monowheel"), e altri mezzi diversi di trasporto personale che combinano informatica, elettronica e meccanica ("segways"). Come annunciato lo scorso 4 giugno dal Decreto del Ministero dei Trasporti, questi mezzi destinati alla mobilità "dell'ultimo miglio" (dove non è possibile arrivare con i mezzi pubblici e i veicoli privati tradizionali) saranno utilizzabili a tutti gli

effetti all'interno dei programmi di sperimentazione che verranno avviati nelle città. Intanto i Pronto Soccorso registrano un aumento vertiginoso di traumi da monopattino, guidati senza casco, senza protezioni e senza regole. Come si fa a dare in mano a un bambino o a un adolescente un monopattino che può superare i 20 chilometri l'ora? Fino a quando si potranno guidare queste anguille elettriche su e giù dai marciapiedi e contromano? Perché si può guidarli senza casco, senza guanti, senza luci di posizione, senza ginocchiere? Certo, lo stesso vale per le biciclette, con pedalata assistita o normali. La strada non è una giostra, ma per molti sembra sia un parco giochi a uso personale, con gli altri, pedoni o ciclisti, usati come birilli.
Con ogni mezzo, dal monopattino all'automobile o al camion, per proteggere il nostro tesoro di salute ci vogliono prudenza, prudenza, prudenza. Consapevolezza e autoprotezione. Per tutti, vale una regola: per fare, e farsi, male, basta un secondo. Per tornare in forma come prima, può non bastare l'intera vita.