

Abbandonarsi alla routine è pericoloso – Tanto quanto sopravvalutarsi

Intervista a Markus Hackenfort*

Velocità e telefoni cellulari alla guida, mancato rispetto delle distanze e delle indicazioni di prevenzione: perché molti utenti della strada creano situazioni di pericolo? Le auto a guida autonoma offrono una soluzione? Markus Hackenfort, studioso di questi comportamenti, risponde a tali quesiti.

QAED: *Lei studia i comportamenti nel traffico. Perché si tende a reagire in modo imprevedibile e incontrollato?*

M.H. Spesso ci troviamo in una situazione di totale anonimato, nessuno ci conosce. Se dietro e di fronte a noi ci fossero molti nostri conoscenti ci comporteremmo diversamente. A questo si aggiungono le risorse limitate: lo spazio a nostra disposizione nella circolazione stradale è limitato. Dobbiamo interfacciarci con altri utenti della strada. Le risorse limitate sono sempre una minaccia all'interno di gruppi.

QAED: *Esistono differenze tra donne e uomini, tra automobilisti esperti e giovani conducenti?*

M.H. A livello emotivo le differenze sono poche. Sono tante invece per quanto riguarda la sicurezza, soprattutto tra conducenti più e meno esperti: il rischio è sei volte superiore per automobilisti tra i 18 e i 20 anni. A livello di correttezza, gli studi dimostrano che le persone tra i 30 e i 40 anni guidano in modo più sicuro ma commettono più infrazioni. I conducenti più sicuri, quindi, non sono necessariamente quelli più rispettosi delle regole. Sulla differenza tra uomo e donna posso solo dire che gli uomini tendono statisticamente a commettere più reati e a essere maggiormente sottoposti ad accertamenti psicologici applicati alla circolazione stradale. Ma bisogna anche dire che guidano di più.

QAED: *Perché è interessato al tema della circolazione stradale?*

M.H. Nella psicologia applicata alla circolazione stradale e all'ecologia abbiamo spesso a che fare con errate valutazioni che però scatenano determinate azioni. Sopravvalutiamo le nostre capacità, probabilmente anche il nostro comportamento. Ma analizziamo anche: quale livello di gravità si tende ad attribuire alle conseguenze? Quanto si crede di poter controllare e dominare il rischio di incidente? C'è una correlazione tra la stima del pericolo e il comportamento.

QAED: *Si spieghi meglio.*

M.H. Abbiamo condotto uno studio su ciclisti, rispettivamente che violano o rispettano le regole della circolazione, nella città di Zurigo. Ci siamo chiesti se si differenziano anche nella stima del pericolo. Alla fine è emerso che quelli che si sono attenuti alle regole consideravano le aree di incrocio, dove li abbiamo intervistati, più pericolose rispetto a quelli che hanno violato le regole. È interessante notare come questo si riferisse solo a quella specifica situazione di incrocio. Alla domanda sulla pericolosità dell'andare in bicicletta non sono emerse sostanziali differenze. Sappiamo che esiste una relazione. Ma non siamo ancora riusciti a capire se l'uno sia la causa e l'altro la conseguenza. Se riusciamo a far emergere la pericolosità di una cosa, il comportamento cambia!

QAED: *Può fare un esempio?*

M.H. Prendiamo la guida semi-automatica. Abbiamo conducenti che non si occupano quasi più della guida. Come possiamo riuscire a convincere la persona a non trascurare comunque il suo ruolo di conducente? Come possiamo sviluppare una sorta di consapevolezza situazionale in queste persone? È fondamentale chiedersi: quanto ritengono pericoloso ad esempio il fatto di non doversi curare della guida ma di dovere comunque intervenire spontaneamente all'occorrenza?

QAED: *Sul tema della guida semi-automatica: spesso i sistemi di guida assistita vengono disattivati, come ad esempio lo start and stop. Si preferisce fare tutto da soli?*

M.H. Ci hanno insegnato che prima o poi il motorino di avviamento si inceppa se continuiamo ad accendere e spegnere. Forse però non conosciamo nemmeno quale sia il vantaggio di spegnere l'auto per qualche secondo. Se utilità e costi si equivalgono, il nostro comportamento non cambia; nemmeno se l'utilità è lievemente superiore ai costi. Un aspetto negativo, più o meno fondato, offusca numerosi vantaggi.

QAED: Accantoniamo l'idea di fare tutto da soli: le automobili a guida autonoma sono un tema molto sentito. Anche per lei?

M.H. Tecnicamente saremmo quasi pronti, ma ci sono ancora molti interrogativi: sotto il profilo etico e infrastrutturale. Attualmente cerchiamo di capire cosa vuole veramente l'utente: un veicolo totalmente automatizzato? Le code non sarebbero più un problema per lui. L'utente se ne starebbe tranquillo nell'abitacolo, dove potrebbe telefonare o dormire. E senza problemi di sovraffollamento come in treno.

QAED: Ma «essere trasportati» dall'auto è veramente quello che si vuole? Siamo pronti a un cambiamento del genere?

M.H. Stiamo cercando di capirlo. Le persone vogliono guidare la propria automobile? Preferiscono il car-sharing, quindi condividere l'auto con altri utenti? Oppure il car-pooling: un veicolo che ospita più passeggeri, quindi una sorta di autobus privato? Analizziamo anche se le persone vogliono viaggiare in modo totalmente automatizzato. Ho un'idea di ciò che scopriremo: per i tragitti più scomodi – come quello quotidiano casa-lavoro – si desidera la guida automatica. Ma nel fine settimana si preferisce guidare in prima persona.

QAED: Avremmo quindi meno traffico?

M.H. Se si puntasse sul car-sharing o sul car-pooling, avremmo effettivamente meno traffico. Ma forse l'amore per la propria auto è così forte da non essere disposti a farne a meno. Quindi si guida di più. A questo punto dovremmo temere non solo un minore utilizzo dei mezzi pubblici a favore della circolazione individuale ma dovremmo prepararci ad avere molto più traffico da ricerca di parcheggio. Se più persone optano per la circolazione individuale, abbiamo anche meno parcheggi a disposizione. Per il veicolo automatizzato è indifferente trovare o meno un parcheggio. Può viaggiare ininterrottamente finché non ne ha trovato uno. Avremmo quindi un maggior numero di tragitti percorsi. Oppure nella city si ripeterebbe ciò che già oggi accade con i veicoli UBER: il veicolo continua a viaggiare attorno all'isolato finché non abbiamo terminato i nostri acquisti. Tecnicamente è possibile, chi può impedirlo? Sicuramente non i produttori.

QAED: Come e dove effettua concretamente tutte queste ricerche?

M.H. Intervistiamo la gente sul posto. Ma effettuiamo anche riprese video e contiamo il numero di potenziali incidenti. O mandiamo automobilisti e pedoni nel traffico con occhiali dotati di sensori «eye-tracker» per verificare le velocità di guida e se i loro sguardi sono ben attenti al traffico oppure se sono stressati. Impieghiamo il nostro simulatore per riprodurre situazioni reali di circolazione stradale.

QAED: I partecipanti percepiscono il simulatore come un'«automobile» vera? Voglio dire, hanno reazioni come se si trovassero realmente in strada?

M.H. Hanno bisogno di un po' di tempo per abituarsi. Non ricostruiamo eventi estremi irrealistici ma situazioni piuttosto fedeli alla realtà. Anche in questo caso dobbiamo fare due precisazioni: 1. La routine conta, significa che dobbiamo abituarci al simulatore. Se il partecipante percorre una sola volta un tragitto nel simulatore otteniamo risultati distorti. 2. Le conseguenze negative sono naturalmente diverse nel simulatore. Se si ha un incidente nel simulatore, non ci si scontra ma si passa attraverso l'oggetto della collisione.

QAED: Torniamo alla domanda sull'incurezza del pericolo nel traffico. Perché avviene?

M.H. Perché di solito questo comportamento è efficace: chi guida con un tasso alcolemico elevato ha scarse probabilità di essere scoperto. Molti guidano a velocità elevata e non vengono scoperti. Molti viaggiano a distanza ravvicinata e non vengono scoperti. Questo comportamento è quindi efficace dal punto di vista soggettivo, perché cambiarlo? E questo porta a sopravvalutarsi. Ecco perché i conducenti ritengono di poter telefonare mentre guidano. Abbiamo testato anche questo nel simulatore: abbiamo chiamato continuamente i conducenti e chiesto loro: „Quanto ti senti sollecitato in questo momento?“. Contemporaneamente abbiamo misurato il ritmo cardiaco e la resistenza cutanea. In seguito siamo riusciti a dire esattamente in quale secondo avevamo chiamato semplicemente basandoci sulla rilevazione dell'elevato livello di stress in quel preciso istante. I conducenti, dal canto loro, ritenevano invece di essere completamente rilassati. Sono quindi convinti che il loro comportamento sia efficace e non produca conseguenze negative. La prevenzione deve chiarire loro che questo non è vero!

QAED: Che tipo di prevenzione potrebbe funzionare in quest'ottica

M.H. Dobbiamo sapere su quale aspetto la stima del pericolo sbaglia. Ad esempio, le persone hanno spesso conoscenze errate circa la frequenza degli incidenti. Ma può anche essere che sottovalutino le conseguenze. Bisogna correggere questa conoscenza errata.

QAED: Ci si può rivolgere allo stesso modo a uomini e donne riguardo alla prevenzione?

M.H. No! Serve necessariamente un lavoro di prevenzione specifico, perché ci sono altri aspetti coinvolti. La sopravvalutazione, ad esempio, è molto maggiore negli uomini. Le donne sono spesso stressate alla guida perché durante il tragitto hanno più commissioni da svolgere: fare la spesa, andare a prendere i figli ecc. Inoltre le donne percorrono di norma tragitti più brevi, che sono quelli più pericolosi.

QAED: EcoDrive riduce il consumo di carburante e lo stress, aumenta la sicurezza e il comfort. Perché non viene attuato sistematicamente?

M.H. Bisogna sottolineare con maggiore forza che si può dare un contributo effettivo semplicemente cambiando comportamento. A ciò si aggiunge che le conseguenze negative del mio comportamento come conducente sono poco trasparenti. E quando una cosa non è trasparente, non sono disposto a cambiare il mio comportamento. Quanto è trasparente ad esempio il fatto che la mia automobile emette 130 gr di CO₂ per ogni chilometro percorso? È un dato che agli automobilisti dice poco o nulla. E conoscono altrettanto poco gli effetti di un inutile portasci montato sull'automobile.

QAED: Cosa significa trasparente?

M.H. Con trasparente intendo concretamente immaginabile. Molti non sanno cosa siano le emissioni di CO₂. Se però si comprende quali conseguenze negative ha il proprio comportamento si è certamente disposti a modificarlo. La nostra grande sfida è farlo capire.

QAED: E cosa significa questo per EcoDrive?

M.H. Chiarire quanto siano dannose le emissioni di CO₂ per l'ambiente e come posso attutire le conseguenze negative con il mio comportamento. Ad esempio sono più propenso a prendere un aereo se non so che un volo intercontinentale provoca lo scioglimento di un m² di ghiaccio nell'Antartico, o distrugge i nostri ghiacciai. La prevenzione deve essere semplice e molto concreta. È importante anche collegare sempre causa ed effetto.

QAED: Offerte come EcoDrive secondo lei hanno un senso?

M.H. Abbiamo più che mai bisogno di EcoDrive. L'automatizzazione influenzerà notevolmente l'approccio alla mobilità. I consueti meccanismi di regolamentazione – come i parcheggi in città – non sono ad esempio più efficaci. Serve un affiancamento concreto: come otteniamo una mobilità ecosostenibile che non ci riporti indietro? Anche se si trattasse „solo“ di veicoli elettrici sorgerebbero numerose critiche: con simili sistemi elettrici la gente lamenterebbe un'autonomia troppo breve (ignorando che in molti casi potrebbe effettivamente servire un'autonomia maggiore al massimo 1 o 2 volte l'anno). Le persone devono sapere di più a proposito di questo timore di scarsa autonomia, e anche come condurre al meglio un veicolo elettrico. EcoDrive dovrebbe occuparsi anche di temi sovraordinati: come utilizzo la mobilità? Come utilizzo le diverse forme di mobilità esistenti?

QAED: Cosa chiede a EcoDrive?

M.H. Che EcoDrive si adoperi nelle discussioni sulle tematiche appena menzionate e sostenga determinate soluzioni. EcoDrive dovrebbe anche monitorare l'intero processo delle forme di mobilità e supportare lo sviluppo di conoscenze (anche tramite la ricerca), per comprendere meglio in che modo le persone vogliono e devono utilizzare la mobilità.

Grazie di cuore per il suo intervento.

Intervista: Angela Cadruvi

* Dr. Markus Hackenfort, 44 anni, dal 2009 professore di psicologia applicata alla circolazione stradale, alla sicurezza e all'ecologia presso la Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (scuola universitaria di scienze applicate di Zurigo). Il professor Hackenfort viaggia con il trasporto pubblico e Mobility, è sposato, ha due figli e vive a Winterthur.