

# DOPPIOZERO

---

## Cellulare in auto: Sbengh!

Roberto Casati

24 Agosto 2015

Nel 2012 ci sono stati negli Stati Uniti piÃ¹ di 5 milioni e mezzo di incidenti stradali. Il National Safety Council ha calcolato che il 21% degli incidenti, ovvero circa un milione e duecentomila eventi, siano da attribuire a conversazioni al cellulare, in modalitÃ  vivavoce o tenuto in mano. Un ulteriore 5% (280 mila casi) Ã¨ stato causato da interazioni video, come l'invio di messaggi o la consultazione di siti su smartphone. Alcuni studi recenti indicano che la proporzione di incidenti dovuti all'interazione con gli schermi sia in aumento (negli USA, 6% nel 2013), e spiegherebbe per esempio l'inversione di tendenza recente che si registra in Paesi come la Francia: da dieci anni in costante diminuzione, nell'ultimo anno le cifre della mortalitÃ  hanno registrato un'impennata (3412 morti all'anno contro il 3060 â??attesiâ?•).

Tanto le percentuali che i valori assoluti sono semplicemente enormi. Bisogna fare un piccolo esercizio di immaginazione e chiedersi come reagiremmo a numeri paragonabili riguardanti attentati terroristici o rapimenti di bambini (â??Quest'anno sono stati rapiti soltanto 3000 bambini in Italiaâ?•, â??Ancora tremilacinquecento morti negli attentati terroristici sul territorio nazionaleâ?•, ecc.). E l'enormitÃ  Ã¨ sconsolante in quanto gli incidenti dovuti a distrazione telefonica o messaggistica sono perfettamente e *completamente* evitabili, a differenza di altre tipologie di eventi in cui le misure riescono soltanto a erodere le statistiche.

Il governo degli Stati Uniti ha creato un apposito sito, [www.distraction.gov](http://www.distraction.gov), per mostrare che prende assai sul serio la questione. Obama ha vietato l'uso del cellulare ai funzionari federali quando usano un veicolo per lavoro. Guidare e telefonare Ã¨ un reato in alcuni Stati americani ed europei. Ci sono invece meno restrizioni su guidare e leggere su uno schermo. Nel 2009 negli USA Ã¨ stato emanato il Distracted Driving Prevention Act, che perÃ² si limita a proporre incentivi per gli Stati che mettono in atto misure di prevenzione. Come sempre, le leggi seguono a singhiozzo gli sviluppi tecnologici, e la ricerca ci mette del tempo a scoprire che cosa funziona e che cosa non funziona â?? e perchÃ©. Per esempio, molte legislazioni reprimono l'uso del telefono alla guida se tenuto in mano, ma autorizzano il vivavoce; e, di fatto, hanno autorizzato il vivavoce dopo aver visto che l'uso del telefono creava incidenti, e dopo aver immaginato, senza evidenze a sostegno, che fosse il tenere le mani lontano dal volante a aumentare il rischio. Ma si sa ormai da anni che il vivavoce Ã¨ altrettanto pericoloso del telefono in mano.

Serve dunque buona ricerca, e serve ricerca traslazionale per trasferire i risultati della ricerca al pubblico, che puÃ² decidere da sÃ©, e alle autoritÃ , che devono decidere con un occhio al bene di tutti. In quanto segue passerÃ² in rassegna alcuni dei dati piÃ¹ interessanti (alcuni dei quali sono sorprendenti, il che Ã¨ di per sÃ© sorprendente) sulla guida distratta che emergono dalle pubblicazioni degli ultimi dieci anni. Alla fine suggerirÃ² alcune iniziative che sembrano funzionare.

1. 1) Quanto a capacità di distrazione, il vivavoce non è meglio del portatile tenuto in mano (Drews et al. 2008), ed entrambi sono peggio che ascoltare un testo parlato (per esempio alla radio) (Just et al. 2008, uno studio in fMRI) e conversare con un compagno di viaggio. Se conversate con un compagno di viaggio, da un lato anche lui è attento alla strada e vi invia dei segnali (la conversazione rallenta, ecc.), e d'altro lato la vostra conversazione è meno complessa e avete più risorse per concentrarvi sulla strada. Non telefonate ai vostri amici, date loro un passaggio!
1. 2) Durante la guida distratta (usando un vivavoce) l'attivazione cerebrale si sposta in maniera massiccia dalle aree visuo-spaziali posteriori alla corteccia prefrontale, con sacrificio di risorse indispensabili per dare risposte rapide tipiche delle situazioni di guida (Schweizer et al. uno studio in fMRI con un simulatore realistico che include volante e pedaliera).
2. 3) Zhang et al. 2006, un test comportamentale: i tempi di frenata in un simulatore aumentano all'aumentare del numero di parole su uno schermo che il conducente guarda. Un altro effetto è la deviazione dalla direzione di guida con conseguente rischio di salto di carreggiata.
3. 4) Il Pew Report (Madden e Lehnart 2009), basato su uno studio a campione, parla di un 66 per cento di guidatori che dichiarano di non inviare messaggi quando guidano, ma soltanto di un 52% di passeggeri che non avrebbero assistito all'invio di messaggi da parte del guidatore. Nelle interviste individuali risulta peraltro che questi passeggeri tendono a protestare se il conducente invia messaggi. Hanno ragione, e fatelo anche voi!
4. 5) Chi invia messaggi mentre guida lo fa anche senza pensarci, in modo del tutto automatico (Bayer, Campbell 2012). Non c'è niente di meglio per iniziare a fare lo zombie che essere già uno zombie!

Questi alcuni dei dati, che convergono tutti sull'assurdità palese di guidare e leggere o inviare messaggi a un tempo, come se non bastasse il buon senso. Come agire? È stato mostrato più volte che le campagne di informazione non sono particolarmente efficaci; contano invece le misure. Le campagne sull'uso della cintura di sicurezza non hanno spostato di un millimetro il comportamento dei guidatori e dei passeggeri; l'obbligo di allacciare la cintura ha fatto la differenza. Le campagne sulla riduzione della velocità non intercettano quella frazione minima e pericolosa di guidatori che pensano che la strada sia tutta loro: le multe salate, il tutor e la patente a punti invece funzionano egregiamente e non innervosiscono certo il 95% degli utilizzatori prudenti e rispettosi. Al tempo stesso le campagne servono a rendere più accettabili le misure. Ecco quindi un insieme di idee per informare campagne e misure. E anche per darci qualche arma nelle interazioni individuali, per esempio quando da passeggeri ci accorgiamo che il conducente allunga meccanicamente la mano verso lo smartphone.

- a) Si deve decretare per legge molto rapidamente il divieto di fare altro mentre si guida. La guida è un'attività che richiede tutta la nostra attenzione. E il decreto deve mirare specificamente l'interazione con gli schermi. Vietato inviare messaggi quando l'auto è in movimento. Vietato leggerli.
- b) I navigatori basati sul GPS dovrebbe avere per default l'interfaccia vocale; lo schermo dovrebbe essere attivabile solo su richiesta, e solo ad auto ferma.
- c) Le assicurazioni dovrebbero rifiutarsi di coprire i danni causati da guidatori che stanno inviando messaggi o usando il telefono.
- d) Le compagnie telefoniche potrebbero con molta facilità sapere se una persona sta guidando (usando dati del GPS, per esempio, incrociati con altri elementi rilevati dai sensori ambientali), e disattivare automaticamente le funzionalità telefoniche in viaggio, o quantomeno proporre questa come opzione di default agli utenti. (E le assicurazioni premiare gli utenti che lo fanno sistematicamente.)

e) Si d'Ã per scontato che si debba sempre e soltanto parlare dei conducenti e dei danni che essi subirebbero. Va invece introdotto un cambiamento di prospettiva, si provi a prendere il punto di vista di chi subisce un incidente. Quando attraversate la strada spingendo un passeggino, vi fa piacere sapere che ci sono degli zombie al volante che non vedranno il rosso o le strisce pedonali? O si prenda il punto di vista del conducente che provoca un danno. Il messaggio che state per inviare cos'Ã urgentemente (Ã?Arrivo, butta la pasta?) vale veramente la vita del bambino che sta attraversando la strada e che non vedrete?

f) Proporre una messa in scena rovesciata: non chiedere: manderesti messaggi mentre guidi, ma adesso che sei seduto al bar a inviare messaggi, ti immagneresti di guidare? Non peggiorerebbe la qualitÃ dei tuoi messaggi?

g) Dare modelli positivi: non parlare mai di quanti sono quelli che leggono messaggi quando guidano, ma sempre di quanti sono quelli che *non* lo fanno e non hanno intenzione di cominciare. (Come ho fatto sopra con i dati dello studio del Pew center.)

f) Dare l'esempio: Ã?sii il guidatore che volessi che i tuoi figli fossero. Guida come vorresti che guidasse tua figlia quando rientra tardi?•

i) Stipulare dei contratti di buona guida (sulla falsariga di quanto propone la Toyota in collaborazione con l'UniversitÃ del Michigan). Impegnarsi con un contratto con se stessi, o con terzi, Ã efficacissimo.

j) Creare delle campagne di opinione indirizzate non ai guidatori, ma ai governanti. Visto che non possiamo imporre misure a chi ci governa (per definizione, sono loro che le impongono a noi), possiamo quantomeno cercare di influenzare le loro scelte. Per esempio non sarebbe male rendere pubblicamente noto chi sono i parlamentari con una patente a punti specchiata.

Questo articolo Ã giÃ uscito su Ã«Il sole 24 oreÃ»

#### **Bibliografia:**

<http://www.nsc.org/DistractedDrivingDocuments/Attributable-Risk-Estimate.pdf>

*Passenger and cell phone conversations in simulated driving.*

Drews, Frank A.; Pasupathi, Monisha; Strayer, David L. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, Vol 14(4), Dec 2008, 392-400.  
<http://dx.doi.org/10.1037/a0013119>.

*Brain activity during driving with distraction: an immersive fMRI study*

Tom A. Schweizer, Karen Kan, Yuwen Hung, Fred Tam, Gary Naglie and Simon J. Graham. *Front. Hum. Neurosci.*, 28 February 2013 |  
<http://dx.doi.org/10.3389/fnhum.2013.00053>

<http://www.pewinternet.org/2009/11/16/teens-and-distracted-driving/>

<http://www.pewinternet.org/2010/06/18/adults-and-cell-phone-distractions/>

<http://www.toyota.com/csrc/teen-driver-distraction-study-release.html>

Joseph B. Bayer, Scott W. Campbell, *Texting while driving on automatic: Considering the frequency-independent side of habit.*

Computers in Human Behavior Volume 28 Issue 6, November, 2012, 2083-2090.

Just MA, Keller TA, Cynkar J., *A decrease in brain activation associated with driving when listening to someone speak.* Brain Res. 2008 Apr 18;1205:70-80. doi: 10.1016/j.brainres.2007.12.075.

---

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio " grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.  
Torna presto a leggerci e [SOSTIENI DOPPIOZERO](#)

---

