

A man in a grey suit and tie is sitting in the driver's seat of a car, reading a book. The car is moving, as indicated by the blurred background. The man is looking towards the right side of the frame.

## Quale etica della guida per i veicoli senza conducente?

Ora che i costruttori di veicoli sono vicini a creare delle auto capaci di viaggiare da sole, si comincia a parlare di un'etica della guida da inserire nella programmazione delle vetture. Una ricerca del MIT di Boston dimostra che non esiste un sentire comune a riguardo. Bisognerà programmare le auto diversamente in funzione dell'area del mondo dove dovranno circolare?

# U

ltimamente si è attenuato il clamore mediatico intorno agli studi in corso sulle auto a guida automatica; che proseguono. Recentemente anzi, sono iniziati i primi test in Italia, a Torino. E anche il nostro Paese – finalmente! - sta entrando in questa corsa ai veicoli senza conducente.

Mano a mano che i tecnici si avvicinano all'obiettivo di ottenere veicoli programmabili per circolare autonomamente, cresce l'esigenza di capire che tipo di istruzioni mettere a punto per gestire quelle situazioni nelle quali il guidatore umano prende decisioni che hanno risvolti etici.

L'esempio classico è quello dell'auto che in una situazione di freni rotti deve scegliere se investire un gruppo di pedoni o un singolo pedone. Ma si può andare molto oltre, perché le situazioni potenzialmente di questo tipo sono frequentissime. Ad esempio, quando si superano uno o più ciclisti, ci si allarga per passare lontano da loro, aumentando così i rischi d'urto con veicoli che provengono dalla parte opposta. Per questo i guidatori umani di solito mediano tale scelta nelle situazioni di scarsa visibilità o imprevedibilità di veicoli che sopraggiungono nell'altro senso. Un domani che le auto saranno tutte automatizzate, aumenteranno i rischi di urto frontale legato a queste situazioni? O si riuscirà a istruire le auto per mediare eticamente questa scelta volta per volta?

Dell'argomento si stanno occupando diverse università nel mondo, e nel 2016 ha fatto molto

parlare il risultato di uno studio internazionale condotto da diversi atenei e coordinato dal prof. Iyad Rahwan del MIT (Massachusetts Institute of Technology) di Boston. La maggior parte delle persone nel mondo ritengono che i veicoli a guida automatica, dovendo scegliere fra l'incolumità dei loro passeggeri e quella delle altre persone sulla strada, dovrebbero privilegiare queste ultime. Però, gli stessi intervistati non sarebbero disposti a viaggiare su auto automatiche così programmate. Un paradosso, del quale parla il numero 352 della rivista Science (sciencemag.org).

Rahwan nel frattempo è divenuto direttore del progetto Scalable Cooperation del MIT, un gruppo di lavoro aperto che "ridisegna la cooperazione umana nell'epoca dei social media e dell'intelligenza artificiale". E in questo ambito ha creato, insieme a un pool di altri 7 ricercatori, il sito [moralmachine.mit.edu](http://moralmachine.mit.edu). Un sito multilingua al quale chiunque può accedere per rispondere a 13 quesiti etici su come dovrebbe comportarsi un veicolo a guida automatica.

All'indagine al momento hanno partecipato oltre 3 milioni di persone, per complessive 40 milioni di risposte, in rappresentanza di 233 paesi del mondo. La rivista Nature ha anticipato un sunto dei risultati, costruito prendendo in esame il materiale raccolto da quei paesi (130) che hanno totalizzato almeno 100 partecipanti all'indagine.

#### Non esiste un senso etico univoco nel mondo

Solo su due punti si sono trovate d'accordo la maggior parte delle persone dei vari paesi: meglio salvare gli esseri umani piuttosto che gli animali e meglio salvare un gruppo piuttosto che un singolo individuo. Per il resto, il disaccordo è forte, e i ricercatori, per inquadrare le risposte in un ambiente socioculturale, hanno diviso il campione dei rispondenti in 3 grandi macroaree.

La prima è quella **Occidentale**: Nord America e parte dell'Europa, dove il Cristianesimo è la religione dominante.

La seconda è l'**Orientale**: Giappone, Indonesia, Pakistan, e ovviamente Cina, dove le religioni più diffuse sono il confucianesimo e l'islamismo.

La terza, chiamata **Meridionale**, in realtà non ha una vera connotazione legata ai punti cardinali né alla religione. È costituita dall'America Centrale e Meridionale, ma anche dalla Francia e dalle Colonie Francesi.

Una prima differenza sorge di fronte al quesito se le auto a guida automatica in una situazione d'emergenza che implica una scelta debbano **operare tale scelta o non fare nulla**. E mentre nei paesi occidentali si pensa che i veicoli debbano essere programmati per prendere tali decisioni, in quelli meridionali si pensa che non debbano fare nulla. E il disaccordo è percentualmente molto forte.

**Salvare i pedoni piuttosto che gli occupanti?** Come detto, i giudizi convergono in favore dell'opportunità di salvare i pedoni; con gli orientali più convinti e gli occidentali dove ci sono importanti fette della popolazione che preferirebbero tutelare maggiormente gli occupanti dell'auto.

**Salvare le donne piuttosto che gli uomini?** Schizzano in alto i sì dei meridionali, mentre scendono molto i voti di occidentali e orientali. Probabilmente anche per motivi differenti. In alcuni paesi infatti culturalmente non ci sono

più grandi disparità di trattamento fra generi, mentre altri danno poca importanza sociale alle donne.

**Salvare le persone in forma fisica piuttosto che gli obesi?** Sì, c'era anche questa domanda, e mentre i meridionali (e anche gli occidentali) hanno detto sorprendentemente che sarebbe giusto, gli orientali hanno detto in massa di no.

**Salvare quelli che non violano le regole, ad esempio attraversando sulle strisce piuttosto che dove non è consentito?** Qui le risposte sono state convergenti sul sì in tutto il mondo, con una predominanza degli orientali.

**Salvare quelli di elevato status sociale piuttosto che i poveri?** Schizzano in alto i sì dei meridionali, ma a sorpresa (per qualcuno) i giudizi più negativi non arrivano dagli occidentali, che comunque sposano poco questa opportunità, ma dagli orientali.

**Salvare i giovani?** Sono ancora i meridionali quelli più convinti, con un buon seguito degli occidentali. A zero addirittura il gradimento di tale opzione in Oriente!

**Salvare i gruppi di persone?** Giudizio positivo convergente di occidentali e meridionali, mentre gli orientali sono rimasti freddi rispetto a questa scelta.

**Salvare gli esseri umani piuttosto che gli animali?** Giudizi positivi da parte di occidentali e orientali, meno da parte dei meridionali.

Ma perché queste differenze? Qui probabilmente si innesteranno ulteriori ricerche di altre facoltà universitarie. Quello che si è già notato è la correlazione fra i fattori socioeconomici di una nazione e le risposte date dalla sua popolazione. In paesi dove ci sono istituzioni forti, come la Finlandia e il Giappone, si è scelto frequentemente di investire le persone che stavano attraversando la strada dove non era consentito; al contrario di paesi dove la vita è meno regolamentata, come Nigeria o Pakistan.

Ancora in Finlandia, dove c'è un diffuso benessere economico, non si è fatta differenza nello scegliere se investire una persona ricca o un homeless. Al contrario, in Colombia, dove le disuguaglianze sociali sono profonde, si è optato nettamente per tutelare i ricchi. E c'è chi ha commentato sottolineando che i popoli dei paesi più ricchi sembrano essere d'accordo con le politiche egalarie dei loro governi, mentre quelli dei paesi dove ci sono disparità sociali sono in qualche modo d'accordo con le politiche dei governi che spingono in quella direzione.

Sicuramente in parte è vero, ma un dubbio sorge: non è che nei paesi poveri quelli che hanno partecipato al sondaggio sono prevalentemente i ricchi, che hanno facile accesso alla cultura e a Internet?

Tornando alle auto, e al tema originario di questo studio, fra i costruttori quello più attento a tale tematica sembra essere il Gruppo Audi-Volkswagen. Ma di certo anche gli altri, sebbene siano rimasti silenziosi, stanno ragionando sui problemi etici che dovranno risolvere con i loro futuri veicoli a forte automazione. ■

**\*Fondatore e direttore di Netbikers.eu**