

Intervista a Markus Hackenfort

In aprile 2024 il gruppo di ricerca ha avviato il pacchetto di lavoro 1 dedicato all'osservazione del comportamento con l'ausilio di videoregistrazioni. A questo proposito nelle città di Berna, Basilea e Zurigo sono state installate delle telecamere che registravano in forma anonima il comportamento degli utenti di monopattini elettrici. Prima dell'avvio del progetto Markus Hackenfort, responsabile designato, ha risposto a tre domande a riguardo.

1. In tre città elvetiche sono state installate delle telecamere per monitorare gli utenti di monopattini elettrici. Qual era lo scopo di tale monitoraggio?

Spesso si riferisce che i conducenti di monopattini non osservano le regole provocando quindi incidenti. Oppure viceversa che numerosi incidenti con i monopattini elettrici sono dovuti al mancato rispetto delle regole o a una qualche violazione delle misure di sicurezza da parte degli utenti. Ci sono tuttavia soltanto pochissime analisi sistematiche sul tema. E soprattutto non ne disponiamo per le città svizzere e in tempi in cui il rischio per i conducenti di monopattino elettrico è elevato e le osservazioni sono generalmente piuttosto difficili, specie di notte. Il volume dei dati è invece nettamente migliore per quanto concerne altri mezzi di trasporto, ad es. veicoli a motore o biciclette. Per poter organizzare misure di prevenzione, dobbiamo individuare con esattezza la natura del problema e valutarne la diffusione. Per questo motivo intendiamo identificare quale gruppo di persone presenta un comportamento a rischio e in quali fasce orarie.

2. Installare delle videocamere su suolo pubblico è un tema delicato che potrebbe compromettere il rispetto delle norme sulla protezione dei dati, come ha affrontato l'argomento?

Ad onore del vero, oggi giorno le videocamere in spazi pubblici sono già numerose e dunque una realtà oramai assodata. Anche noi in passato abbiamo spesso lavorato con filmati che ci hanno permesso di acquisire numerose nuove conoscenze grazie alle quali è stato possibile aumentare sensibilmente la sicurezza sulle strade in Svizzera. Ma ovviamente ci adoperiamo costantemente affinché vengano rispettati gli elevati requisiti in fatto di protezione dei dati. Per questo richiediamo sempre l'autorizzazione degli incaricati cantonali in materia che garantiscono il rispetto dell'anonimato consentendoci in ogni caso di esaminare e valutare questioni importanti. Alla fine riusciamo sempre a trovare un compromesso soddisfacente, come è nella migliore delle tradizioni elvetiche.

3. Il volume dei dati raccolti è enorme, in che modo e con quali criteri li analizza ora?

Dipenderà dalla qualità del materiale, ossia dei video. L'apprendimento automatico («AI») ci facilita nella valutazione del materiale. Contrariamente al passato, quando passavamo ore e ore a visionare dei filmati, oggi con l'ausilio del software possiamo eseguire molte operazioni in maniera automatizzata: ad es. se con il monopattino elettrico non si circolava contromano, se si era soli o in due oppure se lo scooter elettrico era pubblico o privato. Ciò nonostante molte operazioni vanno ancora «svolte a mano», ad es. l'analisi di variabili per una più accurata descrizione delle persone. Una volta raccolte tutte queste informazioni, siamo in grado di preparare in modo più mirato il sondaggio per questo determinato gruppo di utenti e quindi delineare ancor meglio l'intera problematica.

