

## Recensioni

### David Edmonds **Uccideresti l'uomo grasso? Il dilemma etico del male minore**

Traduzione di G. Guerriero  
Raffaello Cortina, Milano 2014  
Collana: Scienza e idee  
Pagine: xvii-215; € 16,15

In questo libro David Edmonds ripercorre in una piacevole forma narrativa i casi più famosi di esperimenti mentali utilizzati con successo dalla filosofia morale e dalla psicologia sociale riguardanti il problema della “carrellologia” (“*trolleyology*”). La prima versione, che è anche la più nota e discussa a livello scientifico, è il dilemma del “ramo deviato”: un uomo potrebbe deviare un treno impazzito che sta per travolgere cinque persone legate sui binari azionando una leva di scambio che, però, spostando il treno su un altro binario, il cosiddetto “ramo deviato”, travolgerebbe una persona legata sui binari. Il dilemma etico è il seguente: è giusto far morire una persona per salvarne cinque?

L'inventrice della “carrellologia”, con il supporto indiretto delle amiche filosofe Elizabeth Anscombe e Iris Murdoch, è stata Philippa Foot, con il celebre articolo del 1967 dal titolo *The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect*, pubblicato sulla *Oxford Review*. Al di là degli obblighi e dei doveri morali oppure dell'approccio utilitarista, la tesi di fondo delle tre studiose è di considerare buona un'azione in cui è emerso il comportamento di una persona virtuosa.

Nell'articolo Foot prende le distanze dalla *Dottrina del Doppio Effetto* (d'ora in poi DDE), introdotta per la prima volta da Tommaso d'Aquino, che distingue tra intendere e prevedere una determinata azione, come avviene nella pratica medica e nelle regole di guerra in cui si distingue tra l'intenzione “diretta” di fare qualcosa oppure l'intenzione “obliqua” nel caso in cui si prevede un determinato effetto senza avere la precisa intenzione di causarlo.

In ambito medico, per esempio, si può somministrare un trattamento antidolorifico pur sapendo che può accelerare la morte del paziente, ma è vietato somministrare un farmaco che ne provochi direttamente la morte. Un altro caso riguardante la carrellologia proposto dalla Foot

coinvolge un uomo grasso, un caso che ha conosciuto in letteratura diverse varianti.

Nell'esempio dell'articolo del 1967 l'uomo grasso ostruisce l'entrata di una caverna al cui interno è bloccato un gruppo di speleologi che rischia di morire per l'innalzamento delle acque sotterranee, a meno che non usino un candelotto di dinamite per far esplodere l'uomo grasso e aprirsi un varco.

Per quanto riguarda il problema specifico del carrello ferroviario (*trolley*), in un altro esempio si immagina invece che sia il conducente di un treno (nella prima versione di Foot si tratta in realtà di un tram) a dover scegliere se salvare la vita di cinque persone sacrificando quella di un uomo solo oppure no e la prima sembra essere la decisione giusta. Tuttavia, ribatte Edmonds, se fosse un medico a dover decidere se salvare la vita di cinque persone bisognose di cinque organi vitali a scapito di un ignaro uomo sano che fa una visita di controllo in ospedale, non ci sembrerebbe giusto farlo.

Questo avviene perché, secondo Foot, sul piano morale distinguiamo i doveri positivi (aiutare gli altri) da quelli negativi (non interferire nella vita di altre persone) ed è in base a ciò che riteniamo giusto uccidere un uomo per salvarne cinque nel caso del “ramo deviato” ma di non fare altrettanto nel caso del paziente sano in ospedale.

Al problema posto dalla Foot rispose Judith Jarvis Thomson con due articoli sul “problema del carrello”: *Killing, Letting Die and the Trolley Problem* (1976) e *The Trolley Problem* (1985). Nel primo esempio riportato nel libro c'è un uomo molto grasso (che in un esperimento mentale successivo diventa un uomo con un grosso zaino per non reiterare ulteriormente la discriminazione e l'ingiuria alle persone obese) appoggiato alla ringhiera di un cavalcavia che, se spinto giù, con la sua enorme mole potrebbe fermare il carrello ferroviario perdendo la vita ma salvando le solite cinque persone legate sui binari. Si dovrebbe dunque spingere l'uomo grasso?

In base alla DDE è giusto deviare il treno nel “ramo deviato”, ma non dobbiamo spingere l'uomo grasso, in quanto nel primo caso non vogliamo *intenzionalmente* uccidere l'uomo legato sui binari, mentre nel secondo caso dobbiamo *necessariamente* farlo. Secondo Thomson spingere

l'uomo grasso significa violare i suoi diritti, mentre il treno nel "ramo deviato" non viola i diritti di nessuno.

Per prendere le distanze da questa conclusione, un'altra carrellologa, Frances Kamm, nel volume *Intricate Ethics* (2007) introduce il caso *Lazy Susan* (o della "piattaforma girevole"), che Edmonds confronta con il caso del *Loop* (o anello) della Thomson. Nella prima variante è possibile salvare le cinque persone legate sui binari ruotando una piattaforma di 180°, che però inevitabilmente sacrificherà la vita di un solo uomo legato sui binari. Si dovrebbe ruotare la piattaforma?

Nella seconda variante il carrello ferroviario si sta dirigendo verso cinque uomini magri che con la loro massa riuscirebbero a fermarlo perdendo la vita. Anche qui si potrebbe deviare il carrello su un binario laterale in cui perderebbe la vita un uomo grasso che riuscirebbe però con la sua massa a fermarlo, impedendogli di continuare il suo percorso ad anello e di travolgere gli altri cinque. Si dovrebbe deviare il carrello?

Mentre nel "ramo deviato" un'eventuale auspicabile fuga dell'uomo singolo non farebbe morire gli altri cinque, nel caso dell'"anello" la fuga dell'uomo grasso equivarrebbe a una condanna a morte degli altri cinque. Pertanto nel *Loop* non entra in azione soltanto la *previsione* della morte del singolo uomo, ma anche la *necessità* di farlo morire. In questo modo crolla l'impianto della DDE e la difesa dell'imperativo categorico kantiano secondo cui le persone non devono mai essere trattate come un mezzo per un qualsiasi altro fine.

Un'ulteriore variante sofisticata del problema del carrello è la cosiddetta *Dottrina del triplice effetto*, introdotta da Frances Kamm per aggiungere una terza distinzione agli effetti voluti e a quelli prevedibili della DDE. Per esempio nel caso "sei dietro uno" il carrello ferroviario impazzito sta per uccidere cinque persone legate sui binari; si può azionare uno scambio che permetterebbe di deviare il carrello su una linea secondaria che ucciderebbe un uomo grasso legato sui binari che naturalmente lo fermerebbe. Dietro quest'uomo ci sono altre sei persone legate sui binari che si salverebbero.

Anche in questo caso è necessario uccidere l'uomo grasso per salvare la vita degli altri. Abbiamo intenzione di ucciderlo oppure non lo facciamo con questo scopo ma *perché questo causerà* la sua morte e quindi l'atto è moralmente

giusto?

Il problema chiave a questo punto riguarda l'intenzionalità, a proposito della quale nel volume *Intention* (1957) Elizabeth Anscombe riconosce che un'azione può essere intenzionale in base a una descrizione e non esserlo rispetto a un'altra.

Nell'ulteriore variante della "spinta in più", per salvare i cinque uomini legati sui binari e fare in modo che il carrello deviato possa colpire l'uomo grasso che li salverebbe, non dovremmo soltanto azionare la leva dello scambio ma, data l'alta velocità del carrello, dare anche un'ulteriore spinta allo scambio. La stessa cosa accade nel caso del "doppio anello", in cui è possibile deviare il carrello su un anello sgombro, ma poi sarebbe necessario deviarlo una seconda volta su un altro anello e solo in questo caso il sacrificio dell'uomo grasso consentirebbe di salvare le altre cinque vite.

In questi casi non si può più sostenere che non si aveva intenzione di investire e uccidere l'uomo, perché ci troviamo di fronte a una doppia decisione. Secondo Joshua Knobe, da cui prende il nome il noto "Effetto Knobe", il concetto di intenzione non può essere sganciato da giudizi morali, ed è ciò che Edmonds giustifica e condivide nel libro in polemica con l'utilitarismo di Bentham, secondo cui in un'azione bisogna puntare a massimizzare il piacere e a ridurre quanto più possibile il dolore, effettuando il cosiddetto "calcolo della felicità".

Per gli utilitaristi non è rilevante la differenza tra intenzione e previsione, tra doveri negativi e positivi, in quanto ciò che davvero conta è che cosa produce il miglior risultato in un'azione, non chi e come produca quel risultato. Non a caso Peter Singer ritiene che non ci sia differenza sostanziale tra deviare il treno nel "ramo deviato" e spingere l'uomo grasso, e che in entrambi i casi sia giusto fare così.

Un'altra variante del problema del carrello è ripresa da Edmonds da un caso giudiziario realmente accaduto: un uomo sta attraversando la linea ferroviaria e, a causa della pioggia battente e della sua distrazione, non si accorge dell'arrivo di un treno che lo investe riducendolo a brandelli. Un pezzo del suo corpo colpisce una donna in attesa sulla banchina causandole gravi lesioni. È giusto che la donna chieda un risarcimento agli eredi del morto, come ha effettivamente fatto vincendo la causa?

Nel suo già citato libro Frances Kamm introduce ulteriori varianti all'esempio del

carrello. Nel caso del “trattore” i cinque uomini legati sui binari non solo rischiano di essere investiti dal carrello ferroviario, ma anche da un trattore impazzito. Se il treno viene deviato, questi sfiorerà appena una persona senza ferirla ma la spingerebbe verso il trattore che la ucciderebbe, anche se sarà in grado di fermarlo e di salvare quindi gli altri cinque.

In questo esempio vengono messi insieme i casi del “ramo deviato” e dell’“uomo grasso”, e la Kamm ritiene che sia sbagliato deviare il treno. Nel caso del “ruzzolone” invece non è possibile deviare il carrello ferroviario, ma è possibile spostare i cinque uomini legati che, però, rotolando giù da una montagna ucciderebbero una persona sottostante pur rimanendo illesi. Oppure nel caso dello “strumento utile”, il carrello si sta dirigendo verso un’apparecchiatura che potrebbe salvare molte vite. Deviando il carrello si dovrebbe uccidere un uomo. Anche in questo caso per la Kamm non si dovrebbe deviare.

L’accusa principale contro la carrellologia è che i suoi dilemmi sono improbabili e non rispecchiano la realtà. Nella vita reale possiamo disporre di molteplici opzioni e le cose potrebbero prendere una piega imprevedibile: non potrei essere sicuro che la massa dell’uomo grasso fermi il carrello, oppure il guidatore potrebbe riprendere il controllo del treno, o ancora i cinque potrebbero slegarsi e scappare, etc.

A differenza del particolarista morale, che, contro le massime o i principi morali di tipo consequenzialista o deontologico, ritiene ci siano considerazioni morali pertinenti soltanto per ogni singolo caso, Edmonds è convinto che i casi del problema del carrello non siano così fantasiosi da essere del tutto avulsi dalla vita quotidiana. Tuttavia nel libro lascia in sospeso la risposta sui cosiddetti *casi limite*, introdotti per esempio nella carrellologia dai test di Mikhail e colleghi: potrebbe anche essere giusto sacrificare una vita per salvarne cinque, ma se la persona da sacrificare fosse vostro figlio, che fareste? Oppure è giusto azionare lo scambio e uccidere una persona soltanto perché la odiate e non perché vi importa salvare le altre vite?

In realtà a Edmonds interessa mettere in evidenza il risultato più importante dei test di Mikhail (o anche di quelli di Marc Hauser): l’aver dimostrato che gli esperimenti mentali della carrellologia sono accettabili in quanto hanno indicato con certezza che la moralità umana, a

partire dalla DDE di Tommaso d’Aquino, è cablata in noi.

Le abitudini culturali sono differenti, ma sostanzialmente gli esseri umani hanno un innato senso morale universale, come hanno anche dimostrato i famosi test di Daniel Kahneman sull’economia comportamentale (ovvero lo studio di come le persone prendono decisioni economiche nella pratica).

Inoltre sul problema del carrello sono stati condotti numerosi studi dal movimento x-phi (filosofia sperimentale) per esaminare se le intuizioni morali siano condivise dalla maggioranza delle persone di media cultura. In particolare dal 2004 la Harvard University gestisce uno strumento che raccoglie i dati del *Moral Sense Test*, già applicato a migliaia di partecipanti di ogni parte del mondo e che non ha mostrato, secondo Edmonds, differenze significative nelle risposte degli intervistati.

Nonostante le certezze sulla moralità innata, Edmonds riporta alcuni esempi di comportamenti irrazionali (direi anche immorali) tratti da casi giudiziari reali: il 25 luglio 1884 il capitano Dudley uccise il suo assistente di cabina, giovane e debole, e lo mangiò insieme ad altri due compagni che si trovavano su una scialuppa di salvataggio in mezzo all’Atlantico e da molti giorni stavano morendo di fame. Possiamo accettare che in alcune circostanze sia lecito uccidere qualcuno per salvare la propria vita e quella di altri (in questo caso persino mangiandolo)?

In un caso del 2000 una donna in Gran Bretagna diede alla luce due gemelle siamesi, Mary e Jodie, e i medici le dissero che sarebbero entrambe morte se non fossero intervenuti chirurgicamente. Non solo, ma a seguito dell’operazione solo una delle due, Jodie, sarebbe sopravvissuta. I genitori rifiutarono l’assenso all’intervento e solo con l’intervento della corte fu possibile eseguire l’operazione. In realtà, come numerosi studi dimostrano, il nostro comportamento etico sembra legato non soltanto a fattori razionali ma anche e soprattutto irrazionali: lo psicologo Jonathan Haidt, ad esempio, sulla scorta di Hume, ritiene che le emozioni condizionino in gran parte le nostre decisioni morali.

Joshua Green, psicologo e neuroscienziato di Harvard, ritiene che ci sia una specie di lotta libera neuronale tra le parti del cervello che controllano le emozioni. Per esempio, di fronte al dilemma dell’“uomo grasso” intervengono le parti

del cervello situate dietro gli occhi (come l'amigdala, la corteccia cingolata posteriore e la corteccia prefrontale mediale, determinanti per la formazione di sentimenti come la compassione), che ci fanno rifiutare l'idea di spingere l'uomo grasso. Nel caso del "ramo deviato" prevale invece il calcolo utilitaristico della parte calcolante del cervello (la corteccia prefrontale dorsolaterale e quella del lobo parietale inferiore), per cui ci sembra giusto sacrificare una vita per salvarne cinque.

Il rifiuto emotivo di spingere l'uomo grasso è dovuto, secondo Greene, all'effetto "vicino-e-personale", cioè al contatto fisico nello spingere qualcuno. E tuttavia il rifiuto scatta anche quando non c'è un contatto diretto con le mani, come nel caso della "botola", in cui basta tirare una leva e l'uomo grasso precipita dal cavalcavia fermando il carrello impazzito e salvando così i cinque uomini legati sui binari. In ogni caso la maggior parte delle persone ritiene che uccidere l'uomo grasso sia peggio che cambiare la direzione del treno nel "ramo deviato". Greene aggiunge anche, in accordo con la DDE, un'altra spiegazione: le persone in genere accettano maggiormente di fare del male a qualcuno *solo come effetto collaterale* piuttosto che danneggiare qualcuno intenzionalmente.

L'etica umana si basa pertanto su un equilibrio di sistemi neuronali duali: per Greene si tratta dell'opposizione tra emozione e calcolo, per Haidt tra emozione e ragione, per Kahneman tra sistemi veloci e lenti. Questi sistemi duali non sono completamente indipendenti l'uno dall'altro; anzi, come dimostrano studi su psicopatici e su persone con lesioni alla corteccia prefrontale ventromediale (a partire dal celebre caso di Phineas P. Gage descritto e analizzato da Antonio Damasio nel suo celebre libro *Descartes' Error* del 1994) deputata al controllo delle emozioni, quando prevale il calcolo utilitaristico si può essere certi, secondo Edmonds, che l'apparato etico non funziona e che l'approvazione di determinate scelte, come spingere e uccidere l'uomo grasso, sono errate.

La critica all'utilitarismo nel libro è netta, in quanto secondo l'autore le persone non si pongono l'obiettivo di massimizzare la felicità, quanto piuttosto di non danneggiare le persone innocenti come l'uomo grasso.

Un'ulteriore conferma della tesi secondo cui la morale sarebbe innata è il "gioco dell'ultimatum", nato in economia nel 1982. Il gioco standard coinvolge due giocatori, Thomas e Adam. Al primo viene data una somma di cento sterline e può scegliere liberamente di dare una parte di denaro all'altro. Adam può accettare la spartizione oppure rifiutarla, e in quest'ultimo caso nessuno riceve nulla. Sottoposto il test negli Stati Uniti, è risultato che in media quelli nel ruolo di Thomas offrivano il 40% della somma, mentre quelli che impersonavano Adam accettavano in media offerte non inferiori al 25%. Questo dimostra che non è l'interesse l'unica motivazione dell'azione, perché altrimenti anche l'offerta più bassa (una sterlina) sarebbe stata accettata da tutti.

Secondo Edmonds è soprattutto la buona reputazione di onestà e correttezza che facilita le negoziazioni e le transazioni commerciali, per cui il primo giocatore in genere offre più di quanto gli converrebbe dare e il secondo accetta quello che ritiene sufficientemente adeguato alla sua persona. L'autore ritiene che la DDE, con la sottile distinzione tra intenzione e previsione, funziona a livello morale intuitivo, come nella differenza morale emersa nei casi del "ramo deviato" e dell'"uomo grasso".

Infatti nel primo caso prevediamo ma non intendiamo procurare la morte di qualcuno, mentre nel secondo lo facciamo. Per questo nel libro oltre all'utilitarismo viene criticato anche il sofisticato caso dell'"anello" della Thomson che, se mostrato prima anziché dopo il "ramo deviato", dà come risultato che i soggetti tendono a giudicare inammissibile persino deviare il carrello ferroviario. Edmonds non ucciderebbe l'uomo grasso, da critico dell'utilitarismo qual è, ai lettori si dà la possibilità di rifletterci sopra.

La certezza di fare la cosa giusta non l'avremo mai, perché i casi della carrellologia, a differenza di quanto pensa l'autore, sono troppo astratti e generici rispetto alla realtà quotidiana, e sapere chi, come e perché rischia di essere investito da un treno ha un suo peso nella decisione. E gli esempi del carrello non ce lo dicono mai.

Giovanni Coppolino Billè