

I robotaxi autonomi di Waymo ricorrono alle indicazioni di lavoratori filippini

L'esistenza dei **robotaxi** viene spesso citata come uno degli esempi più lampanti di ciò che l'intelligenza artificiale può offrire alla società, la prova concreta che gli automatismi sono in grado di svolgere mansioni tradizionalmente affidate all'uomo. Eppure, un'udienza al Congresso statunitense ha rivelato che persino **Waymo** - l'azienda considerata più avanzata nel settore - si affida dietro le quinte a un contingente di **lavoratori stranieri incaricati di suggerire alle vetture come comportarsi** quando l'IA non è in grado di gestire autonomamente una situazione. Anche i sistemi a "guida autonoma", insomma, non si rivelano veramente autonomi, appoggiandosi piuttosto alla forza lavoro di Paesi in via di sviluppo.

L'[audizione](#), tenutasi mercoledì 4 febbraio, mirava a raccogliere il punto di vista di accademici, lobbisti e leader del settore per capire come alleggerire quelle "leggi obsolete che rallentano questa tecnologia vitale". Quello che si prefissava come un assist all'industria dell'automotive si è però trasformato in un momento delicato per **Mauricio Peña**, Chief Safety Officer di Waymo, il quale si è trovato a rispondere alle domande del Senatore senatore Ed Markey riguardanti l'utilizzo da parte dell'azienda di veicoli prodotti in Cina e, soprattutto, sul ricorso alla supervisione di lavoratori stranieri per supportare il servizio.

L'informazione non era del tutto inedita: Waymo aveva [già accennato](#) in passato che il software di guida sia solito interfacciarsi con un **operatore umano** per ricevere indicazioni su come gestire situazioni complesse. Tuttavia, l'azienda controllata da Alphabet evita accuratamente di esplicitare questo dettaglio nelle comunicazioni rivolte al grande pubblico, lasciando intendere che sia l'intelligenza artificiale a gestire ogni fase della guida. Questa **scarsa trasparenza** rende difficile valutare la reale portata e le modalità del fenomeno, con il risultato che la testimonianza di Peña ha portato per la prima volta alla luce informazioni finora sconosciute.

Messo alle strette, il CSO ha ammesso l'esistenza di tecnici operativi sia negli Stati Uniti sia all'estero. Sul momento, **non ha fornito cifre** né chiarito se la maggior parte degli operatori si trovi sul territorio americano o fuori dai confini nazionali, tuttavia ha confermato che le collaborazioni internazionali sono concentrate nelle **Filippine**. Successivamente, Waymo ha precisato che il personale è adeguatamente formato e che tutti gli operatori sono in possesso di una patente di guida. Resta però un punto irrisolto: l'azienda non ha specificato se si tratti di una patente statunitense o filippina, lasciando aperto il tema delle possibili discrepanze tra le normative stradali dei due Paesi.

Che gli esseri umani intervengano sulle decisioni delle IA non è di per sé un problema - anzi, spesso è un meccanismo di sicurezza -, ma **l'opacità con cui la pratica è gestita** è stata immediatamente individuata dai politici statunitensi come una **vulnerabilità critica**

I robotaxi autonomi di Waymo ricorrono alle indicazioni di lavoratori filippini

**per la sicurezza nazionale.** A complicare il quadro c'è anche un recente incidente: a [fine gennaio](#) un robotaxi Waymo ha investito un "giovane pedone" davanti a una scuola elementare, alimentando l'indignazione dell'opinione pubblica. La notizia getta inoltre benzina sul fuoco anche per quanto riguarda il fronte economico. La guida autonoma promette di **sostituire un'intera categoria professionale** con sistemi di intelligenza artificiale, tuttavia l'esternalizzazione delle attività di supervisione che è emersa suggerisce un fenomeno di dumping sociale **spostando il lavoro verso Paesi dove i salari sono più bassi**. "È una cosa se un taxi viene sostituito da un Uber o da un Lyft", osserva Markey. "È un'altra quando i posti di lavoro finiscono completamente all'estero".

Pubblicamente, le aziende promuovono con entusiasmo l'idea che robot e sistemi automatizzati stiano entrando nelle nostre vite per assumersi compiti potenzialmente critici. Eppure, continuano a emergere [episodi](#) che mostrano come dietro queste tecnologie operino **lavoratori invisibili**, spesso costretti a ritmi massacranti e a [mansioni degradanti](#) che possono compromettere la loro salute mentale. Mentre l'industria spinge per portare automi in ogni casa, vale forse la pena ricordare che **il termine "robot" si traduce come "servo della gleba"**: un richiamo scomodo al rischio che il nostro desiderio di nuovi "schiavi" finisca per ricadere ancora una volta su esseri umani in carne e ossa, piuttosto che su macchine prive di coscienza.



## Walter Ferri

Giornalista milanese, per *L'Indipendente* si occupa di analisi nel campo della tecnologia, dei diritti informatici, della privacy e dei nuovi media, indagando le implicazioni sociali ed etiche delle nuove tecnologie. È coautore e curatore del libro *Sopravvivere nell'era dell'Intelligenza Artificiale*.