

Celia Izoard

Cambiate lavoro, per favore

**Lettere agli umani
che robotizzano il mondo**

Prefazione di Roberto Ciccarelli



EDIZIONI MALAMENTE

Gennaio 2023

ISBN 9791280497109

Edizioni Malamente, Urbino (PU)

edizionimalamente.it

info@edizionimalamente.it

Titolo originale:

Merci de changer de métier. Lettres aux humains qui robotisent le monde

Éditions de la Dernière Lettre, 2020

Licenza Creative Commons

CC BY-NC-SA 4.0

Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo

4.0 Internazionale

consultabile su www.creativecommons.org

Collana: Piume

Traduzione di Luigi Lorato e Michela Rossi

Progetto grafico di Federico Di Crescenzo

Visto che si rivolge principalmente a uomini, e per ragioni di omogeneità e semplicità, l'autrice ha scelto di utilizzare il maschile neutro per tutti i testi.

L'importante è non viaggiare con i poveri

*Roberto Ciccarelli*¹

La nuova terra promessa sarà raggiunta a bordo dell'automobile che-si-guida-da-sola. Ma questo mito dell'automazione digitale totale oggi è in declino negli Stati Uniti. Troppi veicoli che hanno provocato incidenti o falciato pedoni diventati martiri inconsapevoli dell'“innovazione”, troppi tribunali che vogliono rovinare i sogni degli amanti dei mondi distopici. Il successo mediatico che gode questo congegno – un prototipo, non ancora un prodotto per il mercato – è la promessa che regala ai guidatori della classe media: l'essere sollevati dalla fatica di viaggi di ore verso l'ufficio all'altro capo della città, ottenendo in cambio l'accesso allo stile di vita dei ricchi e famosi che possono contare su uno *chauffeur* personale che, ovviamente, è un robot, non un autista in carne e ossa. L'universalismo pubblicitario dell'ideologia californiana – la promessa dell'automazione

¹ Filosofo e giornalista, ha pubblicato, tra l'altro, *Forza lavoro. Il lato oscuro della rivoluzione digitale* (DeriveApprodi, 2018); *Capitale disumano. La vita in alternanza scuola-lavoro* (Manifestolibri, 2018); *Una vita liberata. Oltre l'apocalisse capitalista* (DeriveApprodi, 2022).

à la carte – si ferma davanti alle diseguaglianze: l'importante è non viaggiare con i poveri.

L'accesso alle tecnologie non è distribuito equamente perché esclude i poveri, i non-bianchi e le donne, la parte maggioritaria di popolazione che non può permettersi la tecnologia, una carta di credito e un'assicurazione sanitaria. L'automazione contribuisce alla creazione delle diseguaglianze, non alla loro prevenzione. Queste considerazioni si basano su una rimozione: la vita su una piattaforma digitale è riservata a chi già possiede una carta di credito, un appartamento o, appunto, un'automobile.

L'auto-che-si-guida-da-sola cancellerà la forza lavoro permettendo un contatto “magico” tra l'impresa e il cliente. Lo stesso potrebbe avvenire per gli autisti dei mezzi pubblici, dei taxi, dei treni e – perché no – degli aerei e dei sommergibili. Questa finzione è l'elemento costitutivo del marketing sfolgorante della Silicon Valley. Le ultime previsioni sostengono che la guida automatizzata [*autonomous driving*] sarà realizzata tra il 2025 e il 2030. Rispetto all'iniziale profezia fatta da Sergey Brin, co-fondatore di Google, l'ora X è in ritardo di almeno dodici anni. Nel 2012 era stata fissata allo scadere del 2017. E siamo già nel 2022. Tuttavia, sostengono i più avvertiti, sul mercato dell'innovazione è normale fare previsioni sbagliate e annunci irrealistici: servono a moltiplicare l'effetto *hype* in borsa. La storia della fanta-tecnologia è piena di suggestioni di questo tipo: nel 1968 Marvin Minsky del MIT annunciò entro il 1998 la creazione di macchine come Hal di *2001: Odissea nello spazio*. La profezia non si è realizzata. Sono passati duemila anni dalla promessa della resurrezione, ne possiamo aspettare

altrettanti in attesa che i robot prendano vita e si riproducano nel “miracolo” dell’immacolata concezione raccontata in *Blade Runner 2049*. Un’androide partorisce un’umana dopo un incontro tecno-carnale con il suo cacciatore.

I costruttori di automobili – FCA, BMW, Volvo o General Motors – sfruttano il richiamo della chimera tecnologica, ma si limitano a più modesti livelli di autonomia. La Society of automotive engineers (SAE) ha stabilito una scala da uno a cinque: la maggior parte si ferma all’assistenza in caso di sorpassi o parcheggi (livello due). Sul mercato un’azienda come Tesla dichiara di volere raggiungere il livello cinque, quello dell’automazione totale. In molti altri casi si spendono miliardi di dollari per fare test utili a rilanciare i marchi nei listini di borsa prima di Ferragosto o dopo Natale. L’approccio *hype* all’automazione non fornisce certezze sulla capacità dei sistemi “intelligenti” di produrre meno errori rispetto ai sistemi “umani” che intendono sostituire. Le Google Car hanno fatto quattordici incidenti in sei anni di sperimentazione provocando i primi feriti a causa di un’interferenza dovuta a un altro veicolo guidato da un normale umano. Solo quando non ci saranno più macchine guidate da piloti in carne e ossa l’automazione mostrerà i vantaggi promessi. Vasto è il programma, come si dice in questi casi.

Al fascino della profezia contribuiscono anche gli incubi cinematografici: in un futuro ignoto le Google Car potrebbero essere hackerate trasformandosi nel camion impazzito di *Duel*, il film di Steven Spielberg. Anche il pilota automatico può portare un aereo a sfracellarsi contro una montagna. Lo stesso potrebbe accadere alle quattro ruote

robotizzate per fare la spesa al posto del drone di famiglia. In questa confusione tra immaginario e realtà qualche concretezza può essere individuata. Come tutte le tecnologie, anche le macchine automatiche saranno sottoposte all'obsolescenza programmata: si fermeranno quando il produttore deciderà di collocare un nuovo prodotto sul mercato.

Quando si preannuncia l'automazione totale di qualche bene di consumo per la classe media globale non si descrive mai un altro paradosso: i robot che dovrebbero cancellare il lavoro degli operai dell'industria automobilistica hanno bisogno del lavoro di migliaia di altri lavoratori per svolgere la loro presunta missione. Le imprese che operano in questo settore occupano migliaia di lavoratori nei paesi dell'*outsourcing offshoring* come India e Cina. Le *app* che usiamo sul divano funzionano perché esistono migliaia di ciclisti o autisti che aspettano una chiamata. Le macchine-che-si-guidano-da-sole funzioneranno grazie al lavoro digitale di chi insegnerà ai robot a riconoscere pedoni e ciclisti. Sempre ammesso, ma non concesso, che un automa riuscirà a svolgere un qualsiasi lavoro umano, la possibilità incombente dell'errore produrrà nuovi lavori nei settori del controllo, dei servizi, della programmazione e delle assicurazioni per prevenire o rimediare ai danni prodotti dalla Google Car.

Esistono legioni di *labelling workers* che taggano e categorizzano migliaia di ore di riprese video, fotogramma per fotogramma, registrate da prototipi di macchine automatiche che si aggirano a Pittsburgh o a Phoenix. Anche quando le macchine ci avranno fatto dono dei super-poteri, i *data workers* aiuteranno gli algoritmi a diventare intelligenti e

invieranno i dati a centri di elaborazione per essere riprocessati e stoccati da altri *data workers*. I lavoratori dei dati li ri-processeranno a loro volta, trascrivendo piccole clip audio, taggando foto, inserendo testi destrutturati nei *data base*, moderando commenti, allineando le inserzioni rispetto ai profili degli utenti, guidando gli algoritmi secondo una determinata cultura. Questo lavoro ha permesso di realizzare considerevoli progressi nel potere computazionale e servirà ai robot a distinguere un cespuglio da un cane sull'autostrada.

Gli umani continueranno a rifinire la ricerca degli algoritmi attraverso la guerra per il posizionamento nel *ranking*: i suoi ingegneri si affideranno a lavoratori chiamati *raters* – contrattisti che spesso lavorano ai personal computer nelle loro abitazioni – per valutare la ricerca delle pagine e classificarle. I “classificatori” inquadreranno le pagine come “vitali”, “utili”, “abbastanza rilevanti” o “spam”. Gli ingegneri Google importeranno le valutazioni in Hummingbird, un algoritmo composto da estensioni specializzate: PageRank valuterà le pagine web in base ai link; Panda migliorerà i risultati delle ricerche; Penguin e PayDay combatteranno lo spam; Pigeon migliorerà i risultati di ricerca; Top Heavy abbasserà la classificazione dei siti ricchi di pubblicità; Mobile Friendly premierà le pagine web adattabili agli smartphone; Pirate combatterà le violazioni di copyright. RankBrain, un algoritmo che auto-apprende basato sull'intelligenza artificiale, conoscerà nuove versioni più avanzate. Alla base di questo dispositivo resteranno gli utenti, gli unici a produrre con la loro forza lavoro miliardi

di ricerche riprocessate dall'algoritmo e monetizzate attraverso gli annunci su GoogleAds.

L'occultamento di questo lavoro risponde a una regola generale imposta dal mercato finanziario alle imprese tecnologiche: devono attrarre investimenti e dimostrare di non impiegare forza lavoro. È una legge del mercato dei *venture capital* e riproduce una finzione diffusa nell'economia contemporanea: il "lavoro è finito" perché ora lo produce il Capitale. Per dimostrare questa tesi metafisica si manipolano i dati sull'occupazione: quando si parla di unicorni dal valore superiore al miliardo di dollari, impropriamente definiti *startup*, si contano solo gli occupati diretti, non il personale occupato in maniera intermittente sulle piattaforme e negli indotti. Le piattaforme digitali non hanno bisogno di occupare migliaia di persone perché milioni di utenti lavorano gratuitamente per loro offrendo i profili alle offerte commerciali. In Uber o nelle aziende di consegna di cibo a domicilio esistono centinaia di migliaia di persone che lavorano in maniera non dipendente, mentre sono subordinati a tutti gli effetti. E sono invisibili.

Nell'attesa del giorno in cui auto e biciclette si muoveranno da sole, gli umani continueranno a guidarle perché anche le macchine intelligenti non producono improvvisazione. L'automa non è capace di usare la conoscenza tacita per creare lo sviluppo non programmato di una conoscenza operativa e non incorpora la cultura materiale o la memoria corporea in un processo non definibile a priori. I suoi algoritmi dipendono dall'uso che ne fanno i proprietari e i loro utenti. Da soli, sono inutilizzabili. Vivono nell'interazione tra umano e macchina e nella loro reciproca incorporazione

e individuazione. Il rapporto tra forza lavoro e automazione è immanente. Le incognite sono altre: il costo industriale del lavoro di *machine learning* ad esempio. Nel caso della guida automatizzata la creazione e l'aggiornamento delle mappe per tutte le città statunitensi costerà miliardi di dollari ogni anno. Senza contare gli aggiornamenti per le mappe in 3D necessari per riconoscere oggetti e comportamenti imprevisi. Sarà necessaria una raccolta dati nettamente superiore a quella che ha portato alla creazione di Google Maps. Anche quando le quattro milioni di miglia delle strade pubbliche americane saranno state digitalizzate, si procederà a un continuo lavoro di aggiornamento degli imprevisi a cui è soggetto un percorso: un nuovo semaforo, la neve, la pioggia o un senso unico spuntato dal nulla. Oppure i canguri: questo è il problema dell'auto automatica della Volvo che ha fatto passi avanti con cervi, alci e caribù.

L'automazione non è data semplicemente dalle macchine che svolgono il lavoro degli uomini, ma da un'organizzazione informatizzata che ha bisogno di lavoro vivo in ogni punto della sua rete. Tacere sull'esistenza di milioni di persone che alimentano il fantoccio del capitalismo digitale è il contenuto politico dell'economia delle piattaforme. Un'economia basata sul rovesciamento della centralità della forza lavoro. Il ruolo motore di quest'ultima nell'accumulazione del capitale è invece riconosciuto solo alle macchine. Provate allora a immaginare un mondo senza moderatori e orientatori delle reti sociali. Oppure, senza *riders* che portano a casa la birra al consumatore che lo disprezza chiamandolo "Glovo" o "Deliveroo", con il nome dell'azienda e non con quello di "lavoratore". E ancora, senza autisti

Uber o senza ingegneri che costruiscono algoritmi che poi la forza lavoro diffusa nella rete allena a diventare “intelligenti”. Ecco, si fermerebbe tutto. Ignorare questo aspetto a dir poco evidente è l’orientamento diffuso nella cultura dominante, dunque anche nell’alluvionale produzione saggistica sulla rivoluzione digitale, e significa rimuovere un aspetto altrettanto determinante: l’automazione è accompagnata dalla disintegrazione del salario, mentre la ricerca di un reddito prende strade impensabili. Questa è la realtà materiale del capitalismo delle piattaforme. Pensiamoci quando, nella policrisi capitalistica, parleremo di potere d’acquisto, inflazione e calo dei redditi. A questo esito collabora l’automazione governata in termini capitalistici.

Il libro arioso e affilato, fitto di corrispondenze, scritto da Celia Izoard introduce in questo discorso un elemento decisivo: il rapporto tra chi, come gli ingegneri, pensa e realizza un dispositivo digitale e la società dell’automazione. Un rapporto di natura subalterna al racconto teologico dell’automazione, la cui comprensione è utile per chi sente la necessità di un punto di vista materialista sulla rivoluzione digitale in corso. La domanda rivelatrice di questa condizione è: “Un ingegnere sarebbe una persona che produce qualcosa senza preoccuparsi delle conseguenze di ciò che produce?”.