

MALAMENTE

NUMERO 28

MAR 2023

RIVISTA ★ DI LOTTA E CRITICA DEL TERRITORIO



Malamente vanno le cose, in provincia e nelle metropoli
Malamente si dice che andranno domani
Malamente si parla e malamente si ama
Malamente ci brucia il cuore per le ingiustizie e la rassegnazione
Malamente si lotta e si torna spesso concitati
Malamente ma si continua ad andare avanti
Malamente vorremmo vedere girare il vento
Malamente colpire nel segno
Malamente è un avverbio resistente
per chi lo sa apprezzare



Malamente Rivista di lotta e critica del territorio

Numero 28 - Marzo 2023

ISSN 2533-3089

Reg. Trib. di Pesaro n. 9 del 2016. Dir. Resp. Antonio Senta

Ringraziamo Toni per la disponibilità offertaci

Pubblicazione a cura dell'Associazione culturale Malamente, Urbino (PU)

Stampato da Digital Team, Fano (PU)

In copertina: Corteo contro il 41-bis, Milano, 15 gennaio 2023

Web: <https://rivista.edizionimalamente.it>

Mail: rivista@edizionimalamente.it

Facebook: malamente.red

Twitter: malamente_red

Instagram: edizionimalamente

LETTERA AGLI INGEGNERI DELL'AUTOMAZIONE AUTOMOBILISTICA

Di Celia Izoard

★ Con le Edizioni Malamente abbiamo recentemente pubblicato il libro di Celia Izoard – giornalista indipendente, redattrice della rivista francese “Z” – dal titolo “Cambiate lavoro, per favore. Lettere agli umani che robotizzano il mondo” (prefazione di Roberto Ciccarelli; traduzione di Luigi Lorato e Michela Rossi). Il libro raccoglie una serie di lettere aperte con le quali l'autrice interroga ingegneri e startupper delle tecnologie digitali per portarli a riflettere criticamente sull'impatto sociale ed ecologico di quello che fanno, invitandoli senza tanti complimenti, per il bene dell'umanità e del pianeta, a “cambiare lavoro”. Pubblichiamo qui, come invito alla lettura del volume, un estratto della prima lettera (in versione ridotta e priva di note) rivolta agli ingegneri che lavorano nel campo dei veicoli senza conducente. Tramite un'accurata analisi e una serie di domande scomode Izoard svela bugie, interessi e connivenze che si celano dietro questo specifico progetto di digitalizzazione delle attività umane.

Buongiorno,

è ormai da anni che siete lanciati su uno dei più grandi progetti industriali del decennio, quello di far andare in giro macchine, bus e camion senza conducente. Niente più umani dietro al volante, questi veicoli prodotti tramite la fusione tra la macchina, il computer e il robot arrivano in un *batter di app* e si conducono da soli, equipaggiati da centinaia di sensori – telecamere per riprodurre la visione in 3D della strada o seguire le strisce sull'asfalto, lidar e radar a lungo raggio per rilevare gli oggetti nelle vicinanze – collegati a un computer centrale che processa decine di gigabyte al minuto.

Oggi, voi mettete tutto ciò che vi rende degli esseri viventi e senzienti al servizio di questo progetto. La vostra energia, il vostro talento, il vostro tempo,

tutto questo vi serve a perfezionare dei sensori, a educare degli algoritmi affinché il sistema non confonda la foglia a terra con il bambino che gioca. Sono cosciente che mandare una lettera, come questa, nel 2020, mentre Waymo si vanta dei venti milioni di miglia percorsi con la Google Car, possa sembrare un po' fuori luogo. Allo stesso tempo, noi, "pubblico", "utilizzatori", "semplici cittadini" siamo stati messi davanti al fatto compiuto. O più precisamente, come succede sempre quando si tratta di nuove tecnologie, il dibattito non è proprio esistito, poiché la tecnologia non dovrebbe essere politica. È solo "il progresso", "l'avanzamento", "l'evoluzione". Non esiste né il luogo, né il momento per dibatterne. Ieri, il veicolo automatico non era che un sogno futurista un po' delirante portato avanti da Google, talmente irrealistico che, ci dicevamo, era una perdita di tempo criticarlo. Oggi, che tutto è avviato, sembra altrettanto futile criticarlo, perché, ad ogni modo, è già qua. Non ci sono neanche dei buoni interlocutori («parlatene ai politici!», dicono spesso gli ingegneri; «non siamo noi a decidere sul progresso della scienza!», dicono i deputati). Se scrivo a voi, è perché i politici non ne capiscono un granché e si accontentano spesso di ripetere ciò che viene detto loro, perché credo più nella vostra buona fede e nella vostra coscienza sociale che in quelle dei dirigenti di società di investimenti e, soprattutto, perché siete voi che fate il lavoro, e che potreste scegliere di non farlo più.



Vi scrivo perché ne va delle vite di noi tutti, della maniera in cui vorremmo vivere domani. Visto che un progetto come quello dei veicoli autonomi non è per niente un dettaglio, c'è bisogno di domandarsi quale sia il rapporto tra questo progetto e la situazione tragica qual è oggi la nostra: il cambiamento climatico, l'estinzione massiva di specie, la rarefazione dell'acqua potabile. C'è bisogno di domandarsi che cosa comporta l'espulsione immediata di milioni di professionisti della guida, destinati a un'ipotetica riconversione nel settore digitale. I veicoli autonomi a cui lavorate miglioreranno la situazione sociale, ecologica e climatica attuale? È certo che non la peggioreranno? Quello che c'è in gioco non è poco, non è qualcosa che si può liquidare con delle formule preconfezionate sulla «mobilità sostenibile e connessa». [...]

Se è questo il progresso, allora il progresso non è altro che il nome che si dà al capriccio dei miliardari della Silicon Valley, che i tecnocrati di tutti i paesi, febbricitanti, non fanno altro che trascrivere all'istante nelle politiche nazionali, in preda al terrore di fare un passo falso lungo il cammino della crescita. E ora che le conseguenze di questo genere di scelte sono manifeste come non lo sono mai state, con delle immediate ripercussioni planetarie, ora che la cosa più necessaria sarebbe prendere tempo per riflettere su quello che facciamo, questo progresso accelera, a causa di una concentrazione di potere e di capitale inedita nella storia umana. [...]

E tutti quanti devono mettersi all'opera. Squadre di esperti sono ormai al lavoro per regolamentare patenti, regimi di responsabilità e polizze assicurative. Bisogna creare un arsenale di leggi e di protezioni destinate a limitare gli eccessi della raccolta dati e i cyberattacchi. Standardizzare le strade dell'Europa intera per renderle più intellegibili alle migliaia di sensori delle macchine e dei camion autonomi. Dispiegare un'infrastruttura di *big data* con decine di migliaia di antenne, di server e computer ai bordi delle strade, per far funzionare a pieno le potenzialità di questa tecnologia mettendo in connessione i semafori, i pannelli informativi, i veicoli tra di loro, eccetera, eccetera.

E insomma, perché? Perché, nel momento in cui il surriscaldamento globale sembra già superare le previsioni più pessimiste dell'IPCC, nel momento in cui la prospettiva dei super-incendi, delle siccità prolungate, anche in climi temperati come il nostro, si avvicinano pericolosamente... perché la prima urgenza sarebbe quella di far girare delle macchine senza conducente? Perché, in un mondo avvelenato da disoccupazione e inquinamento, non c'è niente di più urgente che mobilitare le università e i centri di ricerca più prestigiosi,



e coinvolgere presto la società intera, al fine di compiere questa prodezza: far condurre i veicoli da delle macchine?

In origine, voi lo sapete, i veicoli autonomi sono stati finanziati perché l'esercito americano preferiva mandare dei robot al posto dei *marines* a fare la guerra in Medio Oriente. Era più accettabile per l'opinione pubblica.

E dopo: perché Elon Musk, il proprietario della Tesla, trovava *cool* che lui e i suoi amici non dovessero più perdere tempo al volante quando rimanevano bloccati nel traffico della baia di San Francisco.

E poi: perché Anthony Levandowski, inventore della Google Car, ha questo sogno mistico di un mondo in cui i robot prenderanno il controllo (e ha anche fondato la prima chiesa consacrata al culto di una divinità fondata sull'intelligenza artificiale).

E infine: perché i padroni delle società di trasporti si riempiono di gioia all'idea di non dover più pagare i conducenti.

Ma noi, noi che non siamo né la DARPA, né le società di trasporti, né i CEO miliardari e stralunati della Silicon Valley, noi che ne pensiamo? Cosa rendono possibile i veicoli autonomi a cui voi lavorate? E cosa rendono impossibile? I consulenti del Boston Consulting Group, una delle più grandi società di consulenza al mondo, associata a imprese quali Axa, Uber o EasyMile, hanno

venduto ai dirigenti, tramite le proposte del white paper *Reinventare la mobilità urbana e peri-urbana all'orizzonte 2030*, l'idea che i veicoli autonomi sarebbero fautori di una mobilità sostenibile grazie alla democratizzazione del trasporto *on demand*: «la novità del trasporto autonomo permette, ad esempio, con un risparmio sui costi dal 30% al 50% (sopprimendo il conducente), di democratizzare il trasporto *on demand*», e questo «rappresenta una formidabile opportunità di accelerare la transizione energetica nel settore dei trasporti». In pratica, flotte di veicoli autonomi condivisi controllati da piattaforme tipo Uber dissuaderanno le persone dal possedere la loro macchina di proprietà. I veicoli autonomi faciliteranno il trasferimento modale, permettendo di completare il percorso bus-treno-veicolo autonomo per tornare a casa senza utilizzare un veicolo di proprietà. Il governo includerà nella sua agenda con piacere questa ipotesi, spinta e voluta dal settore privato, sostenendo che «l'arrivo dei veicoli autonomi non è dissociabile da evoluzioni tendenti a mobilità più sostenibili, più accessibili e più connesse».

Ecco il tipico genere di frasi evasive che vengono servite al grande pubblico e nelle quali anche voi dovete sguazzare: elementi di linguaggio che permettono di sostituire ai nessi logici delle vaghe associazioni di idee. Nello specifico, è davvero così sensato accomunare i termini “mobilità sostenibile” e



“mobilità connessa”, in considerazione della quantità di dati da trattare, gestire, stoccare? Abbiamo già un enorme problema con l’esplosione del traffico di dati digitali. Secondo i ricercatori di Shift Project, un *data center* di medie dimensioni consuma in energia l’equivalente di un paese di 10.000 abitanti, e le emissioni di gas serra dovute al digitale aumentano attualmente di circa l’8% l’anno. Ora, un veicolo autonomo potrebbe generare, secondo il capo di Intel, circa quaranta terabyte di dati, ovvero l’equivalente di ottanta hard disk, per otto ore di guida: «circolando, ognuno di questi veicoli produrrà tanti dati quanto 3.000 utilizzatori di Internet». Senza parlare del loro consumo diretto di elettricità, che potrebbe risultare spropositato, perché oltre al motore, le batterie devono alimentare le telecamere, i radar e tutti gli altri sensori necessari alla gestione della guida automatica. In questo caso, qualunque sia l’uso che se ne fa, i veicoli autonomi sono incompatibili con l’idea di andare verso veicoli meno inquinanti – e più ancora se ci si aggiunge il 5G, che funzionerà come una vera e propria calamita per i dati (allo stesso modo in cui le autostrade sono delle cosiddette “calamite per le macchine”).

Mi chiedo anche come il principio stesso di rimpiazzare uno o una conducente, che per guidare non ha bisogno di altro che del suo corpo, con migliaia di sensori, telecamere, lidar, batterie, processori, *data center*, possa essere una risposta ecologica. Questo implica forzatamente l’avvio di una produzione di massa di tutti questi oggetti in aggiunta ai componenti elettronici già presenti nei veicoli attuali. Vista la scala di diffusione prospettata dai produttori



dei veicoli autonomi, queste filiere supplementari avranno innegabilmente un impatto – e quindi degli effetti nocivi – a livello planetario, a partire dalla spinta per un'attività mineraria devastante, fino ad arrivare alle fabbriche di assemblaggio passando per i complessi metallurgici e petrolchimici. [...] Aggiungiamo il problema – negato dai costruttori ma evidente per i meccanici – che l'elettronica accorcerà la durata di vita di una macchina. Sarebbe rassicurante dirsi che tutti i suoi componenti possono essere riciclati, ma è particolarmente caro e difficile recuperare la sessantina di metalli che vi si trovano. Infine, è da dieci anni che si conosce il costo ambientale derivante dall'estrazione di terre rare, e nonostante ciò, a oggi, il neodimio, il lantanio, l'ittrio, il cerio, ecc., contenuti nei veicoli non vengono ancora riciclati.

Inoltre: la maggior parte degli osservatori sono d'accordo sul fatto che i veicoli autonomi, riducendo di circa due terzi il costo di uno spostamento in taxi o sopprimendo la “perdita di tempo” legata alla guida del proprio veicolo, rischiano fortemente di incoraggiare la sovra-mobilità, facendo balzare alle stelle il numero di spostamenti e chilometri percorsi. È la definizione dell'“effetto rimbalzo”, concetto inventato dall'economista e logico Jevonse per chiamare il paradosso che aveva scoperto nel XIX secolo: il risparmio energetico permesso dall'introduzione della macchina a vapore nell'industria, lungi dal dare luogo a un risparmio globale di energia, aveva al contrario intensificato il suo consumo. Perché? Perché questo aveva allo stesso tempo permesso il proliferare di nuove fabbriche. Per testare l'effetto rimbalzo dei veicoli autonomi, un gruppo di ricerca dell'Università di Berkeley ha offerto a più famiglie il servizio di una macchina con conducente sessanta ore a settimana. Questo ha permesso di simulare il comfort portato dal veicolo autonomo, capace di guidarsi e di parcheggiarsi da solo. Risultato: le distanze percorse da queste famiglie sono aumentate di più dell'80%! La cosa non sorprende: sono stati incoraggiati a spostarsi di più dalla possibilità di usare il tempo del tragitto per sé, di non dover cercare parcheggio, di non dover guidare dopo aver bevuto, ecc. [...]

D'altronde, a volerci spingere un po' oltre, anche se ci immaginassimo che i consumatori, resistendo virtuosamente alla tentazione di imitare gli ultra-ricchi a bordo di Tesla automatiche, indifferenti alla pubblicità dei nuovi guisci mobili e connessi, limitassero spontaneamente il loro desiderio di possesso e optassero per dei veicoli autonomi condivisi, o in affitto a lunga durata, che succederebbe? L'effetto rimbalzo non sarebbe meno problematico. Il veicolo autonomo permetterebbe all'alta borghesia di abitare in aree naturali protette a centinaia di chilometri dal loro luogo di lavoro, presso il quale si

recherebbero in macchina cominciando le loro giornate lavorative dalle sette del mattino. La macchina potrebbe anche dar loro voglia di fare un comodo tragitto porta a porta di notte, arrivando a destinazione dopo aver dormito a bordo. Per i meno ricchi, ci sono grosse probabilità che dando a un impiegato qualunque la scelta tra una bici, un autobus affollato o un veicolo autonomo condiviso prenotato su un'app, questi finirà per lasciarsi tentare dal tappeto volante che verrà a raccogliarlo davanti alla porta di casa. Pertanto, i politici possono pure ripetere che i veicoli autonomi non sono che un complemento al trasporto pubblico, per facilitare il trasferimento modale, ma la realtà è che rischiano di fargli concorrenza, esattamente come i taxi Uber a prezzi stracciati nelle grandi città. «Londra sta dimostrando, si legge sul "Financial Times" nel 2016, che una città può aver eliminato tutti i veicoli privati e continuare allo stesso tempo a soffrire di congestioni croniche».

Tutto ciò dà l'impressione che questa storia della mobilità sostenibile e autonoma corrisponda più a un'operazione di accettabilità sociale che a una qualsivoglia realtà. Perché come giustificare di fronte alla società tutti gli investimenti pubblici a favore del veicolo autonomo? Non ci si può accontentare di spiegare alla gente che bisogna aiutare le case automobilistiche e gli industriali francesi a proteggere i loro interessi dalla concorrenza cinese e americana. Non si può neanche far passare come un beneficio per la società il fatto che degli *startupper* di Tolosa o Grenoble potranno, grazie alla commessa pubblica di veicoli autonomi, fare un sacco di soldi. Non si possono nemmeno motivare battaglioni di giovani ricercatori e ingegneri come voi, potenzialmente idealisti, che non hanno alcuna voglia di veder crescere i loro figli su un pianeta a +5 °C, a creare sovrasviluppo tecnologico allo stato puro – eh sì, perché l'accettabilità sociale è tanto indispensabile per indurre *noi* ad accettare, quanto lo è per indurre *voi* a lavorare. Bisogna quindi inventare una storia e, questa storia, è quella del trasporto collettivo ecologico. Gli industriali hanno quindi impacchettato questo mega-progetto industriale con tante belle parole, parole che sono state riprese dai politici prima, e dai giornalisti dopo, come se fossero la cosa più ovvia al mondo. Questi espedienti linguistici, che hanno la capacità di sostituirsi al reale, si manifestano anche sotto forma di oggetti-feticci che non servono ad altro che a simbolizzare un'intenzione. Ad esempio, la navetta a guida autonoma del centro-città. Viaggia a 25 km/h, non trasporta molte persone ed è molto meno utile di un bus. Ma cristallizza, come uno slogan, l'idea che il veicolo autonomo è un mezzo di trasporto collettivo



al servizio dei più – e che arriverà presto nelle nostre campagne e nelle nostre periferie per risolvere tutti i nostri problemi di mobilità.

L'altro argomento a favore dei veicoli autonomi è quello della sicurezza stradale – è lo slogan di Waymo: «Noi creiamo l'autista più esperto di tutti i tempi». Cosa di più necessario, in effetti, che rimediare all'ecatombe che dura, in alcuni paesi, da cinquant'anni? Ma anche i più ferventi sostenitori dei veicoli autonomi sono concordi sul fatto che solamente quando *tutti* i veicoli saranno a guida autonoma e nessuna persona sarà più al volante i benefici sulla sicurezza saranno visibili. Cosa significa questo in pratica? Che quello che ci si prospetta è probabilmente un periodo di una decina d'anni nei quali assisteremo a nuovi tipi di incidenti dovuti al fatto che autisti un po' arrugginiti debbano riprendere il volante, o all'incomprensione tra umani e computer sulla strada: incapacità dei sistemi a percepire o interpretare segnali fatti col capo, le esitazioni, gli sguardi. Durante questo periodo, è molto probabile che gli incidenti saranno sempre imputati a fattori umani e interpretati secondo l'idea che bisogna andare al più presto verso un traffico 100% autonomo. In altre parole, se questo non funziona, è *perchè non si è ancora andati abbastanza lontani*.

Non esiste un modo meno costoso e più semplice di rendere le strade più sicure? Perfino “Wired”, il magazine più emblematico della Silicon Valley, si è servito di un articolo intitolato *Salvare vite grazie a strade più piccole e pianificate meglio, non con i veicoli autonomi*, per denunciare l'ipocrisia di questa argomentazione filantropica. L'articolo ricorda che esistono maniere semplici e a buon mercato per limitare gli incidenti stradali: moltiplicare gli elementi di moderazione del traffico che obbligano le macchine a rallentare, moltiplicare gli attraversamenti pedonali ecc. [...] Conclusione: «attuare queste soluzioni sarebbe molto più facile che insegnare a un robot come interpretare i gesti di un vigile urbano». Soprattutto, si può legittimamente considerare che una politica che favorisca pienamente i trasporti pubblici e la mobilità leggera ridurrebbe considerevolmente il numero di morti su strada.

Torniamo dunque al punto della questione. Molto concretamente, qual è l'utilità principale dei veicoli autonomi che voi sviluppate? È abbassare il costo del trasporto. Visto che la paga degli autisti rappresenta circa il 40% del costo del trasporto merci, le grandi imprese del settore si aspettano da questa innovazione un abbassamento dei prezzi spettacolare, che andrebbe ancora una volta ad avvantaggiare il trasporto su gomma rispetto a quello ferroviario. Questo porterà a far circolare più camion. E quindi più merci. E voi sapete bene, anche, che una delle principali ragioni d'essere dei veicoli autonomi è di offrire una risposta al problema dell'“ultimo chilometro” a gruppi come Amazon, eBay o Alibaba, che cercano a tutti i costi di far abbassare il prezzo delle consegne a domicilio a fine percorso, là dove è più caro, perché



non permette di fare economia di scala. Conseguenza prevedibile, il costo di spedizione dell'*ecommerce* si abbassa, il numero di ordini esplose, la gente acquista con un colpo di polpastrello, ancora più velocemente, ancora più patatine al peperoncino sostenibile del Paraguay, cover del telefono di Jackie Chan o carta igienica che avrebbero potuto comprare al negozio sotto casa. Tutti questi soldi, tutti questi fondi di ricerca speciali sbloccati dall'Unione Europea serviranno a trasportare prodotti con costo minore – quindi prodotti in numero maggiore. Non so voi quanto abbiate riflettuto sul cambiamento climatico, ma si può forse essere d'accordo sul fatto che questo sia probabilmente ciò che di peggio si possa immaginare. [...]

Allora, per tornare alla nostra domanda iniziale: cosa rendono possibile i veicoli autonomi, e cosa rendono impossibile? Le ditte firmatarie del white paper *Reinventare la mobilità urbana e peri-urbana all'orizzonte 2030* e il governo sostengono che i veicoli autonomi potrebbero «favorire la mobilità di persone che oggi non hanno accesso alla mobilità individuale, come le persone anziane o le persone a mobilità ridotta». È anche la storia toccante che (si) racconta Gilbert Gagnaire, CEO della *startup* di navette autonome EasyMile. «La mia principale preoccupazione, spiega ad "Authority Magazine", sono le zone rurali. I trasporti pubblici lì sono inesistenti, e i taxi fin troppo cari per le persone che non possono più guidare, o che non hanno i mezzi per pagarsi una macchina».

Nella campagna dove vivo, dove chiunque dipende dal mezzo privato, i politici hanno già totalmente integrato il concetto. Quando si menziona la necessità di creare trasporti pubblici, rispondono che non bisogna preoccuparsi e ci preannunciano a grandi linee un orizzonte radioso di navette autonome che solcano le colline. E quindi? E quindi tocca attendere. E una navetta *con* autista che solchi la campagna su richiesta, a partire da uno studio dei tragitti esistenti? Ah, è fin troppo caro, irrealistico, e inoltre ci saranno i veicoli autonomi – i quali, al contrario, sembrano perfettamente realistici, malgrado le strade scoscese, non asfaltate, il ghiaccio, i caprioli che attraversano e l'assenza di infrastrutture di *big data*.

Si vede quindi che, ben prima della sua concretizzazione, questo progetto ha già un ruolo: quello di rimandare delle decisioni urgenti a dopo, quello di fagocitare tutte le riflessioni pratiche sulle politiche del trasporto pubblico, quello di ridurre tutti i finanziamenti per la mobilità ecologica. E mentre voi lavorate senza sosta a nutrire degli algoritmi, e a perfezionare dei lidar, le alternative spariscono dall'orizzonte. Le alternative *low-tech*, ma anche le

alternative sociali: per limitare i bisogni di mobilità, la prima cosa da fare sarebbe evidentemente lottare contro l'espansione urbana incontrollata, mantenere gli uffici postali e gli sportelli dei servizi pubblici, favorire i commerci locali rispetto a zone commerciali concentrate nelle periferie delle città. Ma a che pro, visto che tutti questi problemi saranno risolti, forse, un giorno, dallo sviluppo di una tecnologia provvidenziale?

Sono dunque vantaggi sociali ipotetici – *car sharing*, accessibilità, sicurezza – che vengono usati per giustificare la “soppressione” dei conducenti. E anche in questo caso, per motivarvi a passare le vostre giornate lavorando all'automazione della guida, c'è bisogno che vi si racconti delle storie. Non per forza delle belle storie, non siete così ingenui, ma delle storie a mezze tinte. D'altronde, i pranzi di famiglia possono essere duri: «ma alla fine, tu che sostieni i gilet gialli, con la tua storia dei veicoli autonomi, che faranno tutti quei conducenti che avranno perso il loro lavoro? Sono persone che hanno una vita, dei figli, un mutuo sulle spalle». Per aiutarvi a superare simili momenti di vacillamento, società di consulenza e uffici del personale vi preparano risposte pronte all'uso, che non sono altro che una versione attualizzata dell'argomentario dei capitalisti dall'inizio della rivoluzione industriale. Voi contribuite a far scomparire un lavoro monotono e non interessante. Chi vorrebbe trascorrere le sue giornate a fare avanti e indietro su un percorso di dieci chilometri? Voi renderete quelle persone libere di fare lavori potenzialmente più arricchenti. Non ci saranno licenziamenti secchi, piuttosto dei pensionamenti anticipati – tutto questo si svolgerà sul lungo termine, senza violenza.

Per farsi un'idea, la cosa migliore è parlarne direttamente con dei conducenti di autobus, degli autotrasportatori, dei tassisti. In tutti questi mestieri, c'è una cultura professionale forte. Voi magari credete che non siano interessanti. Tuttavia, riuscire a portare cinquanta persone a destinazione in tutta sicurezza, è un mestiere. Gestire i conflitti in un bus, dare indicazioni a persone sparse, reagire a situazioni altamente improbabili che possono verificarsi nel corso di una giornata, è un mestiere. È pagato peggio, ma è senza dubbio socialmente più utile di migliorare un acquisto con un click o perfezionare il riconoscimento di immagini da parte dei droni. Quindi, sì, si potrebbe immaginare che per costruire una società sostenibile sul piano dell'ecologia, una società dove si trasportano meno persone e meno merci, sia necessario sconvolgere questo mestiere. Ma almeno lo si farebbe per delle buone ragioni. Ma si potrebbe anche facilmente immaginare uno sconvolgimento verso un mondo più ecologico dove il veicolo di proprietà sarebbe raro, i trasporti pubblici

di tutti i tipi diventerebbero la norma, e dove professionisti della guida giocherebbero un ruolo cruciale e beneficerebbero di un riconoscimento sociale importante. Ma, ciò che sta succedendo, è che si precarizza e umilia tutta questa classe di professionisti per pompare i profitti delle sette multinazionali che dominano il mercato dei trasporti pubblici.

Forse conoscete Antonio García Martínez? Ex analista finanziario alla Goldman Sachs, ha creato una *startup* acquistata da Twitter e si è fatto assumere da Facebook, prima di piantare tutto in asso (con un bel gruzzoletto in tasca). A proposito della Silicon Valley, in un best-seller intitolato *Chaos Monkeys*, che ne descrive la vita quotidiana, fa questo commento lapidario: «Ogni volta che incontro qualcuno di esterno alla Silicon Valley – qualcuno di normale –, posso trovare dieci società che lavorano come dannate per rubargli il lavoro». E anche se so che non lo direste in questi termini, è proprio quello che state facendo. La tecnologia che sviluppate è lo strumento di una lotta di classe. Una lotta silenziosa nella quale la borghesia imprenditoriale del *tech* opera, nella maggior parte dei casi senza rendersene conto e in buona fede, contro la maggior parte dei lavoratori e delle lavoratrici. [...]



In realtà, non c'è nessuna necessità storica perché la maggioranza dei lavoratori dell'umanità si ritrovi a obbedire all'algoritmo di un software o di una piattaforma. Non c'è un determinismo tecnologico che renda necessaria l'umiliazione sistematica di professionisti, relegati al rango di *clickworkers* o disoccupati. Quel che è certo sono i finanziamenti degli investitori e i finanziamenti pubblici, in larga misura determinati dalla guerra economica. Perfezionare i veicoli autonomi, consiste, consciamente o inconsciamente, nel partecipare a questa guerra tra «le persone che diranno ai computer cosa fare, e le persone a cui i computer diranno cosa fare», per riprendere l'espressione di Marc Andreessen, fondatore del browser pionieristico Netscape.

Voi forse vi direte che è un po' arbitrario colpevolizzare così gli ingegneri, quando ci sono decine di altri attori – banchieri, tecnocrati, politici, consiglieri d'amministrazione – che concorrono a deumanizzare questo mondo con le loro decisioni quotidiane. Ma si dà il caso che voi occupiate in questo dispositivo un posto particolare, che vi rende difficilmente rimpiazzabili. In pratica, nella maggior parte dei casi, voi siete giovani, siete piuttosto protetti socialmente e potreste prendervi dei rischi. [...]

Se siete profondamente mossi dalla vocazione da ingegnere, se sentite un vero piacere a creare delle macchine efficienti, perché non uscite dai vostri ecosistemi per sviluppare oggetti di tutt'altro tipo, attrezzature semplici, ecologiche,



divertenti? Anche con dei finanziamenti molto piccoli, alcuni ingegneri (che forse hanno loro stessi lasciato i loro vecchi lavori, dopo essersi fatti parecchie domande) fanno dei lavori molto validi in *low-tech*, benché sui giornali se ne senta parlare molto meno che delle Google Car. La velomobile, ad esempio, una sorta di bici-auto, su tre o quattro ruote, contornata da una carrozzeria leggera, spesso equipaggiata di un piccolo motore. È più aerodinamica di una bici, raggiunge facilmente i 50 km/h in pianura e permette di fare dei tragitti più lunghi che in bici, il tutto facendo un po' di sport, ma non necessariamente tanto, senza subire le intemperie, grazie alla carrozzeria. Le velomobili sono oggi tanto avanzate quanto i veicoli autonomi, ma molto più sobrie. [...]



Quindi, come potete immaginare, lo scopo di questa lettera è di invitarvi a prendere del tempo per riflettere e domandarvi se i veicoli autonomi, come il 5G e i dispositivi smart, sono veramente quello che volete fare. È veramente là che il vostro talento, le vostre capacità, i vostri desideri saranno impiegati al meglio? Se andaste a esplorare le campagne e le zone periurbane, per discutere con i politici e tutti i tipi di persone per comprendere i bisogni di mobilità, forse non penserete ancora che i veicoli autonomi sono una soluzione realista e adattabile. E anche se fosse, resterebbe indifendibile di fronte a tutte le popolazioni (e tutta la vita animale e vegetale) che subiscono l'industria mineraria e la produzione elettronica. E inoltre: potreste domandarvi quali problemi richiedono soluzioni tecnologiche, e constatare umilmente che alcune questioni, come il surriscaldamento globale o l'assurdità di una gran parte dei lavori del mondo contemporaneo, esigono prima di tutto delle soluzioni politiche, che necessitano di essere dibattute collettivamente.

Cordiali saluti
Celia Izoard

Ogni numero della rivista è disponibile gratuitamente online in pdf dal momento della pubblicazione cartacea del numero successivo

<https://rivista.edizionimalamente.it>

Sostieni un abbonamento per permettere alla rivista di continuare a esistere

Abbonamento annuale (4 numeri): 20€

1 copia 5€

Da 3 copie in poi 3€

Per acquistare online: <https://edizionimalamente.it/catalogo>

Per collaborazioni, proposte di articoli, segnalazioni e suggerimenti:
rivista@edizionimalamente.it



Ridateci la forca! 3



«Quel che rischiamo» 7



Sulla retorica del turismo e dei borghi 17



Tornare per fare insieme 27



Argentina: un futuro italiano? 37



La rivoluzione come freno d'emergenza 49



Il popolo degli Elfi 57



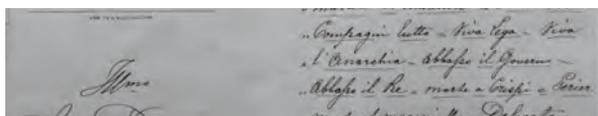
Lettera agli ingegneri dell'automazione automobilistica 69



Il "Viaggio attraverso Utopia" di M. L. Berneri 89



Fine del genere umano? 93



Scritte murali sovversive tra Otto e Novecento 107



Ersilia Palpacelli 119



Meglio un morto in casa che un marchigiano fuori dalla porta 127



Edizioni Malamente: novità e prossime uscite 132