

Quali standard tecnici internazionali per il metaverso?

L'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni (Itu) ha istituito un gruppo di esperti per lavorare alla definizione di standard tecnici internazionali per il metaverso. Il gruppo di lavoro offre una sede per iniziare a gettare le basi di standard tecnici che possano contribuire a creare un ecosistema tecnologico e commerciale di base che incoraggi l'ingresso nel

mercato, l'innovazione e l'efficienza dei costi in un settore che, secondo alcuni analisti industriali, dovrebbe crescere fino a raggiungere un valore di quasi 800 miliardi di dollari entro il 2024. «Il metaverso e i suoi strati tecnologici possono contribuire allo sviluppo e al progresso umano», spiega il segretario generale dell'itu Doreen Bogdan-Martin. «Il lavoro di questo gruppo è il



primo passo per garantire che queste tecnologie funzionino bene e per tutti. I benefici del metaverso devono essere condivisi in modo ampio ed

equo, mentre i rischi devono essere ben compresi e affrontati». Il nuovo gruppo di lavoro mira a sviluppare una tabella di marcia per la

definizione di standard tecnici che rendano interoperabili i servizi e le applicazioni metaverse, consentano un'esperienza utente di alta qualità, garantiscano la sicurezza e proteggano i dati personali. Il focus group sul metaverso sarà attivo per un anno e condurrà un lavoro di «pre-standardizzazione» come base per lo sviluppo di nuovi standard itu. Per stimolare lo sviluppo coeso di standard sul metaverso, si propone di elaborare termini e definizioni comuni e di promuovere la collaborazione tra gli enti

normativi competenti. «Lo sviluppo degli standard deve essere guidato da tutti coloro che faranno affidamento sugli standard risultanti», dichiara Seizo Onoe, direttore dell'Ufficio di standardizzazione delle telecomunicazioni dell'itu. «Questo gruppo di lavoro sosterrà il nostro lavoro comune per immaginare i casi d'uso della tecnologia per il metaverso, determinare i requisiti tecnici associati e sviluppare standard che aiutino a soddisfare questi requisiti su scala globale».

R.V.

APOSTOLATO **a** DIGITALE

condividere codici di salvezza

ANALISI - LE CAUSE DELLA ROBOFOBIA CHE CI CONDIZIONA NELL'USO DELLE TECNOLOGIE

Perché i robot ci fanno paura?

Avale di commenti più o meno consapevoli sulla notizia di una Intelligenza Artificiale «cosciente», la cui

rivelazione sarebbe costata il posto ad un ricercatore di Google, a capo di questo progetto, denominato Lamda, trovo utile e fertile, per la riflessione, questo lungo articolo di Andrew Keane Woods, professore di diritto all'Università dell'Arizona, che ha un titolo che è tutto un programma: «Robofobia».

Punto di partenza, di questa corposa disamina, è un assioma quanto mai veritiero, ovvero che ad oggi, troppo spesso ci occupiamo dei pregiudizi che le macchine possono avere verso gli esseri umani e molto meno del contrario, ovvero dei pregiudizi che noi umani abbiamo verso le cosiddette macchine artificiali, non in senso deontologico, quanto nel senso più pratico del termine, in quanto, come il Professore afferma: «di solito preferiamo esseri umani con prestazioni peggiori rispetto a robot con prestazioni migliori». Proprio questo è quello che l'autore chiama «robofobia», ovvero poniamo richieste irragionevoli al robot o al sistema decisionale, creando una sorta di diffidenza verso le decisioni algoritmiche, rispetto a quelle umane, sebbene talora più fallaci. Lo si riscontra in ambito sanitario, dove spesso si preferisce un consulto esclusivamente umano, piuttosto che coadiuvato da strumenti di IA, o in ambiti aziendali ove normative sempre più stringenti «chiudono» all'utilizzo di macchine.

Secondo Woods, viviamo in una perpetua e continua lotta tra l'accoglimento delle nuove tecnologie, e la costruzione di barriere per limitarle o abatterle (non solo in riferimento all'IA n.d.r.).

Woods non vuole fare una crociata a favore dei cosiddetti robot, ma suggerisce un approccio più equilibrato e cauto, che sappia «valoriz-

zare» le molteplici attitudini della tecnologia e che aiuti a comprendere come le «macchine» svolgano alcuni compiti, soprattutto quelli ripetitivi e «meccanici», molto meglio della controparte umana.

Nella seconda parte, Woods elenca i 4 tipi di robofobia: essi si distinguono, anzitutto in due macrocategorie, i pregiudizi antirobot in generale e quelli invece codificati in leggi e regolamenti. Per l'autore tutto si riduce a un problema fondamentale: «uso improprio umano di attori non umani», che si presenta sotto varie forme. Da sempre la letteratura ci ha mostrato i robot come creature create dall'uomo che finiscono a p e r ribellarsi al loro creatore e distruggerlo, e proprio in virtù di questo mito che è nato, quello che Woods definisce il complesso di Frankenstein, che incarna la «paura che l'uomo si introduca, attraverso la tecnologia, nel regno di Dio e non sia in grado di controllare le proprie creazioni». Anche nel mainstream, la robofobia non fa altro che fortificare e rafforzare il senso di incertezza e «non sicurezza» del futuro tecnologico rispetto allo stato attuale, creando quindi un pregiudizio al contrario.

Ma il problema è un altro: «un cattivo algoritmo moltiplicato su milioni di decisioni farà più danni di un singolo cattivo decisore umano.

Chiaramente, in entrambi gli scenari, dobbiamo valutare attentamente i rischi prima che queste macchine siano destinate all'uso previsto». In tutti i casi che questo bel paper riporta, appare evidente come gli standard che vengono richiesti ai cosiddetti robot, siano molto più elevati rispetto a quelli che si richiederebbero ad un essere umano nelle medesime condizioni, addirittura rasentano la richiesta di perfezione. E anche a livello di fiducia, si tende a credere alla performance della macchina fino a che non sbaglia, per essere poi pronti a togliergli quella stessa fiducia, in maniera più forte e molto più duramente rispetto ad un errore commesso da un uomo alle stesse condizioni.

La terza parte, spiega il perché della robofobia, che potremmo sintetizzare nei punti seguenti: paura dell'ignoto; paura per la mancanza di trasparenza delle decisioni algoritmiche;

perdita di controllo (qui mi sento di suggerire di andarsi a rivedere War Games, il film del 1983); ansia per il lavoro; disgusto; azzardo sulla decisione «Ciò si riferisce all'idea di 'negligenza dell'unicità', la paura che l'intelligenza artificiale non spieghi adeguatamente l'unicità di ogni individuo»; eccessiva fiducia nelle decisioni umane.

Nella quarta parte, l'autore dà una equilibrata panoramica dei giustificati motivi di questo fenomeno della robofobia: preoccupazioni per l'uguaglianza; l'economia politica dei robot, per la quale lo sviluppo di un algoritmo in mano alle cosiddette Big tech potrebbe far derivare la seguente fenomenologia: «l'uso diffuso potrebbe dare al proprietario dell'algoritmo troppa potenza con poca responsabilità»; bias pro-macchina, o pregiudizio di automazione, per cui anche i giudici tendono a ritenere più validi dei risultati algoritmici rispetto a quelli umani, per una preconcetta idea che i sistemi di IA siano infallibili.

Nella quinta parte, Woods conclude con questa affermazione: «Dovremmo valutare le loro prestazioni in modo comparativo, di solito confrontando i robot con il decisore umano che sostituirebbero, e dovremmo preoccuparci dei tassi di miglioramento».

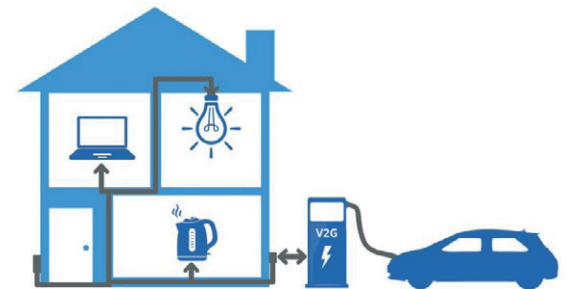
La conclusione di questo bellissimo viaggio compiuto da Woods, non vuole indicarci una destinazione, vuole solo farci orientare sempre meglio, in un futuro in cui la convivenza uomo-macchina sarà sempre più presente, e in cui l'abbattimento dei pregiudizi dovrà passare da un reset completo e totale, che consenta a coloro che ideano e sviluppano la tecnologia, di permetterle di apprendere sempre di più, per migliorarne le prestazioni, ma anche di valutare sempre, con la maggiore obiettività possibile, i vantaggi sia dell'uomo, sia della macchina e soprattutto del connubio uomo-macchina.

Raffaella AGHEMO
Avvocato

NON SOLO PER IL TRASPORTO

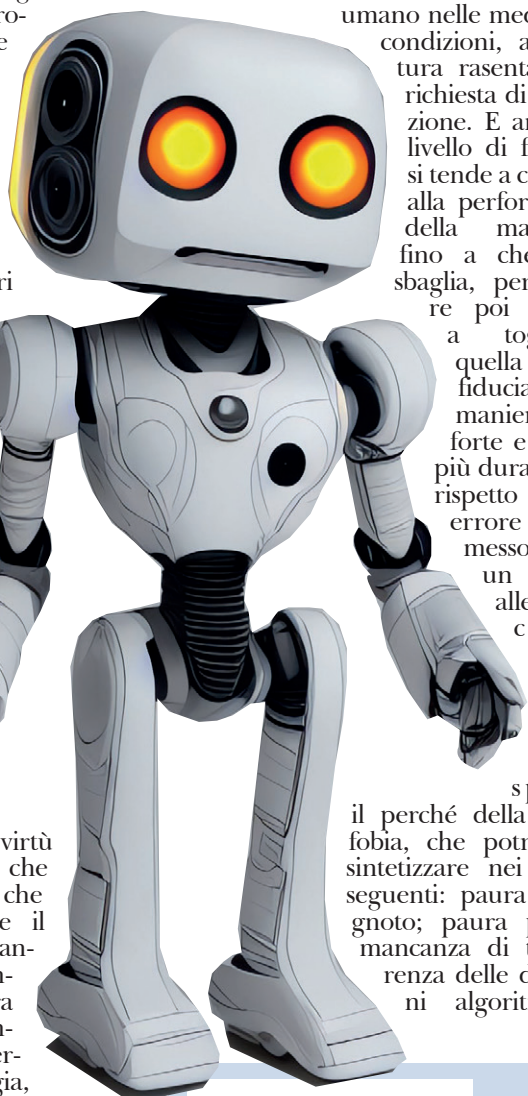
Con V2G l'auto accumula energia rinnovabile

Vehicle-to-Grid (V2G): così si chiama l'innovativa tecnologia dietro cui si nasconde una potenziale soluzione per supportare la transizione energetica. Di fronte allo scenario secondo cui entro il 2050 l'80% delle auto nell'Unione europea sarà completamente elettrico, sono infatti numerose le sfide che si aprono per i consumatori, le comunità e la stabilità delle reti elettriche locali. Ecco dunque la necessità di orientarsi su soluzioni innovative come, appunto, il V2G, che può sfruttare l'energia



derivata da fonti rinnovabili immagazzinata nelle batterie dei veicoli elettrici re-immettendola nella rete elettrica nei momenti di picco della domanda, portando benefici sia ai proprietari di veicoli elettrici, sia all'intera società. L'idea prevede di sfruttare le potenzialità dei veicoli elettrici facendoli diventare a tutti gli effetti unità di accumulo per l'energia rinnovabile. Infatti, collegate alla rete, le batterie dei veicoli elettrici con tecnologia V2G potranno essere utilizzate come riserva quando necessario. I veicoli in questo caso possono reimmettere in rete l'energia rinnovabile, precedentemente immagazzinata, nei momenti in cui l'energia solare o eolica non può essere generata, come ad esempio nelle ore serali o in assenza di vento, come anche nei momenti di maggior consumo in cui sarebbe altrimenti necessario ricorrere a fonti non sostenibili. «La tecnologia V2G darà ai veicoli elettrici uno scopo secondario al di fuori del trasporto passeggeri. La loro energia può essere reimpressa in rete per essere utilizzata dalle aziende locali di distribuzione dell'energia, mentre le loro batterie possono essere utilizzate per immagazzinarla, aiutando i distributori a stabilizzare la rete», afferma Yukihiko Maeda, Head of Cross-carline di Hyundai Motor Europe. «Oltre a gestire la fornitura di energia nei momenti di picco e a contribuire alla decarbonizzazione del sistema elettrico, questa tecnologia può anche generare vantaggi finanziari per gli automobilisti e i distributori di rete, fornendo al contempo un beneficio significativo per l'ambiente».

Jasmine MILONE



Anima digitale

La Chiesa alla prova dell'Intelligenza Artificiale.