

Tribunale dell'università del Piemonte orientale numero 1 anno 2030

Presidente: nessuno

**Relatore: Sofia Elena Berretta, Lorenzo Franzè, Benedetta Rantica, Pietro Rodini,
Alessandro Sorani**

Data di scrittura: 20/03/2020

Sentenza

sul Ricorso XY/2030 proposto da:

L'associazione RightsForGones rappresentata e difesa dagli studenti: Barbaglia Silvia, Bucci Francesca, Campaci Beatrice, Cerutti Sara, Ferrario Alice, Morganti Rebecca, Rago Matteo, Roman Cristiano, Spinatonda Federico, Tessari Laura

- Attore -

Contro

L'associazione MuoviMilano rappresentata e difesa dagli studenti: Spinelli M., Favaretto M., Biancato C., Russo M., Truosolo G., Pasquini S., Migliardi A., En Nouaimy Z., Balzano S. e Basilicata V.

- Convenuto -

Fatti in causa

- 1.1 L'associazione MuoviMilano ha sviluppato un nuovo servizio navetta autonomo chiamato MilanoFreeRide. Questo servizio consente ai residenti nell'area metropolitana di Milano di beneficiare gratuitamente di 5 viaggi al mese sulla rotta di loro scelta. È sufficiente registrarsi sul sito Web dell'associazione. La navetta preleva i clienti nel luogo indicato nella richiesta di prenotazione che deve essere effettuata con almeno 24 ore di anticipo.
- 1.2 MilanoFreeRide è un servizio offerto in collaborazione con IntelligentMove, che utilizza l'ultima generazione di veicoli autonomi prodotti da Tyrex in combinazione con un sistema di intelligenza artificiale per determinare le rotte degli shuttle.
- 2.1 L'associazione RightsForGones, costituitasi per difendere gli utenti, è stata avvertita da alcuni dei suoi membri di comportamenti discriminatori su questo servizio. In effetti, alcune persone, come il signor Kevin Alberola, hanno cercato invano, più volte, di prenotare. Non una volta il servizio gli ha risposto positivamente.
- 2.2 In particolare, poiché le navette hanno una capacità limitata (massimo 7 persone), non è possibile, secondo MuoviMilano, garantire che una richiesta di prenotazione abbia esito positivo. Inoltre, la navetta ottimizza il suo percorso per evitare troppe deviazioni a causa degli utenti: ha quindi una certa capacità di scegliere i passeggeri che prende.
- 3.1 RightsForGones ha capito che ogni navetta raccoglie una grande quantità di dati operativi, in particolare dati relativi a difficoltà di traffico in determinate strade e rischi per l'integrità della navetta e la sicurezza dei suoi passeggeri, misurata dall'identificazione di tag, scarsa manutenzione e deterioramento dell'arredo urbano.
- 3.2 Di conseguenza, gradualmente, l'intelligenza artificiale associata al servizio sembra escludere determinate aree.
- 3.3 RightsForGones e 5 dei suoi membri hanno chiesto all'associazione MuoviMilano di modificare il funzionamento del servizio "MilanoFreeRide" per evitare qualsiasi discriminazione.
- 3.4 Una volta respinta questa richiesta da parte dell'associazione Muovi Milano, RightsForGones avvia un procedimento dinanzi al Tribunale.

Ragioni della decisione

Capo 1: qualifica delle parti

- Considerati i documenti presentati dalle parti in causa ed attentamente esaminati.
- Al fine di determinare la natura delle parti si consideri l'articolo 3 del Codice del consumo:
 - Sulla natura del ricorrente non vi è alcun dubbio sulla sua natura di consumatore o utente alla luce del comma 1 lettera a.
 - Nascono dei dubbi sulla natura professionale di parte convenuta, in particolare, per quanto concerne gli aspetti lucrativi (o economici), prevista nell'attività imprenditoriale.
- Per dirimere la questione di cui al punto precedente, parte convenuta MuoviMilano è stata considerata da questa Corte in qualità di professionista del settore poiché esiste una natura astratta di guadagno, che, nel caso specifico, si ravvisa nella diffusione e nella pubblicità fatta dagli utenti per l'azienda stessa.
- Considerando l'articolo 2 del Codice del consumo e vedendo rispettate tutte le lettere di cui al comma 2.

Capo 2: responsabilità per danno da prodotti difettosi

- Considerati gli articoli dal 114 al 127 del Codice del consumo, riguardanti la responsabilità per danno da prodotti difettosi, si assume che il prodotto sia perfettamente funzionante e che quindi risulti irrilevante il riferimento a questi articoli. Se si considerano, infatti, sia il servizio offerto da MilanoFreeRide, sia l'algoritmo da esso sfruttato, non si riscontra alcun difetto di funzionamento poiché il caso di specie non rispecchia nessuna delle condizioni di cui all'art. 117, rubricato "Prodotto difettoso", codice del consumo.
- Giova sottolineare che la costruzione di algoritmi precisi e funzionanti dipende strettamente dai dati in input e in output che vengono utilizzati per la programmazione. Per gli algoritmi come quello in esame infatti, vengono utilizzati meccanismi di costruzione detti di *Supervised learning*. All'interno di questa metodologia il programmatore, il quale supervisiona l'operato dell'algoritmo e lo corregge se necessario, conosce già la risposta esatta. Tramite questo meccanismo prima di tutto vengono forniti diversi dati in input e in output. Successivamente viene utilizzato un algoritmo per derivare la funzione che lega le due tipologie di dati. L'algoritmo ha inoltre una mole elevatissima di dati storici a disposizione, in modo da affinare al

meglio la propria capacità di calcolo. Alla fine, viene scelta quella funzione che minimizza il margine di errore nella relazione tra i dati storici. Una volta arrivato alla migliore funzione possibile, l'algoritmo è in grado di predire i futuri valori di output, dati i nuovi valori in input. Trovata la funzione ideale, con i nuovi dati in input, l'algoritmo sarà in grado di fornire in maniera automatica i nuovi dati in output. Oltre a quello supervisionato vi sono altri invece sistemi di implementazione degli algoritmi tramite il machine learning, come l'UnsupervisedLearning, che si differenzia del metodo precedentemente citato in quanto non vi è la possibilità per l'uomo di correggere l'algoritmo, dato che non si conoscono le risposte esatte. Sono presenti solo i dati in input ed il compito dell'algoritmo è studiare a fondo i dati, in modo da scoprire quale sia lo schema che li lega. Data questa premessa, è facile capire il perché l'algoritmo necessita di questo tipo di dati, diversi tra loro ma che tramite un utilizzo congiunto consentono di arrivare al medesimo output, cioè il percorso migliore, quindi breve, al tempo stesso sicuro, con il quale è possibile portare sette passeggeri a partire da un punto A fino ad un punto B.

- A giudizio della Corte, dato il numero limitato di posti a disposizione, in base agli input, l'intelligenza artificiale dovrà operare una selezione dei passeggeri, dal momento che la capacità dei mezzi utilizzati frequentemente non è sufficiente a soddisfare le richieste di tutti gli utenti. La ratio sottesa a questo meccanismo di selezione consiste nell'ottimizzare i percorsi, senza prendere in considerazione dati di differente sensibilità. nel caso di specie alcuni passeggeri potrebbero vedersi negata la domanda di prenotazione e rimanere esclusi dal servizio solo ed esclusivamente per motivi tecnico organizzativi, senza che gli stessi ne siano messi a conoscenza.
- Per questi motivi non sussistono i presupposti per richiedere il risarcimento del danno, come argomentato da parte convenuta. Inoltre, non sarebbe neanche possibile modificare le scelte dell'algoritmo, in quanto bisognerebbe annullare determinati input che sono invece fondamentali per la tutela dei passeggeri, per l'incolumità del mezzo e per l'ottimizzazione del servizio.

Capo 3: responsabilità per violazione delle norme anti-discriminazione

- Come premesso nel capo 2, penultimo punto, è bene ricordare che, l'intelligenza artificiale non esclude mai nessuna persona fisica per principio, infatti l'obiettivo dell'associazione MuoviMilano è soddisfare tutte le richieste finché il tragitto desiderato, il numero dei mezzi e la loro capienza, lo consentono. A riprova del fatto che il servizio non discrimina determinate categorie di persone in quanto tali, si faccia riferimento a ciò che è stato detto nel punto sopra citato.
- Ad avviso della presente Corte, l'algoritmo non esclude sempre i medesimi passeggeri a causa di un pregiudizio discriminatorio in senso negativo, ma opera in tal modo in quanto la soluzione adottata è quella necessaria a massimizzare l'efficienza del servizio, traendo massimo guadagno e soddisfacendo in pieno le necessità del maggior numero di passeggeri possibile.
- Con riferimento alle definizioni di "discriminazione" contenute nella:
 - Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo del 1948.
 - Convenzione internazionale delle Nazioni Unite sull'eliminazione di ogni forma di Discriminazione razziale (New York, 1965- Rat. 1976).
 - Articolo 14 della Convenzione Europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (CEDU), rubricato "Divieto di discriminazione".
 - Direttiva 2000/43/CE sulla parità di trattamento tra le persone indipendentemente dalla razza e dall'origine etnica (Rat. 2003).
 - Articolo 21 della Carta dei diritti fondamentali dell'UE, o "Carta di Nizza".
 - Articolo 3 comma 1 della Costituzione.

Sulla base delle fonti sopra citate, e riportate da parte convenuta, ne consegue che non possa configurarsi una fattispecie di discriminazione così come asserita da parte attrice, in quanto l'algoritmo utilizzato per la selezione dei passeggeri risponde ad input che non possono essere riconducibile ad una discriminazione strettamente connessa a caratteri quali: religione, convinzioni personali, handicap, età, orientamento sessuale, razza, origine etnica, condizioni patrimoniali.

- Ad avviso della Corte, quanto sostenuto da parte attrice non determina una lesione dei diritti della persona, bensì costituisce un atto di protezione rispetto al bene "navetta" e ai consumatori che concretamente usufruiscono dei servizi che la stessa può offrire.

- Parte attrice evidenzia in prima istanza che l'azienda stia mettendo in atto una discriminazione di classe, in quanto statisticamente chi vive in quelle zone ha a disposizione meno risorse. La stessa sottolinea che l'indirizzo di abitazione *“non sia un dato neutro perché può suggerire - pure erroneamente - l'appartenenza a un determinato gruppo etnico o sociale”*. Un'ulteriore prova a sostegno dell'inconsistenza della discriminazione è che, come esplicitato da parte convenuta, i clienti che prenotano non necessariamente devono fornire l'indirizzo della loro abitazione o residenza, bensì sono loro che devono indicare un luogo in cui la navetta passerà successivamente a recuperarli. Il fatto di non dover indicare necessariamente dove si è residenti impedisce all'algoritmo di poter in qualche modo profilare e di conseguenza escludere a priori una persona perché appartenente ad una certa classe sociale.
- Non è da escludere in maniera assoluta che il risultato dell'attività degli algoritmi possa portare a discriminazioni. È necessario però non generalizzare circa la natura e le caratteristiche degli algoritmi. Seppur il mondo dell'intelligenza artificiale e dell'automazione sia vulnerabile e con comprovati difetti, dovuti per lo più ai limiti del presente pensiero umano e delle tecnologie a disposizione, è necessario che ognuno di questi meccanismi venga analizzato nello specifico e valutato caso per caso. Per elaborare delle tesi di discriminazione non è condizione sufficiente porre a fondamento delle stesse casi generali e/o pratici nei quali altri algoritmi si siano dimostrati poco trasparenti e/o discriminatori. La Corte non vede altra soluzione se non quella di rilevare una carenza probatoria e rifiutare l'assunzione della prova ex art 115 del codice di Procedure Civile.
- La Corte trova opportuno fare riferimento ad un recente caso americano¹. Molte persone di colore lamentavano che il servizio di consegna espresso di Amazon Prime fosse discriminatorio nei loro confronti, in quanto non aveva lo stesso livello di efficienza che aveva con il resto della popolazione americana. In maniera non troppo dissimile dal caso in esame, anche il servizio di consegna Amazon si muove secondo degli algoritmi che cercano di minimizzare i costi e di massimizzare l'efficienza. Sebbene la differenza del servizio fosse reale, questa non era la conseguenza di una qualche discriminazione messa in atto dal colosso americano, ma una conseguenza della geografia della città. Molte metropoli degli Stati Uniti sono state modellate per tenere il più possibile lontano la popolazione afroamericana dal resto degli americani. Ad

¹www.nautil.us, “are algorithms building the new infrastructure of racism?”, di Aaron M. Bornstein, il 21 dicembre 2017

esempio, i sottopassaggi dei ponti venivano costruiti più bassi del normale in maniera apposita, in modo da non far passare i bus e tagliare fuori determinate zone della città. Da ciò si evince che sia sempre necessario guardare ai problemi dell'intelligenza artificiale da diverse prospettive, scavando a fondo e valutando caso per caso.

- Viene sottolineato da parte attrice come ci sia una forte probabilità che chi viva in periferia viva in condizioni di povertà assoluta e, per questo motivo, venga escluso dal servizio. La Corte si vede costretta a rigettare tale argomentazione, in quanto il servizio è fornito nell'area metropolitana di Milano, che per comune esperienza comprende al suo interno l'intera area urbana di Milano di, approssimando, 3 milioni di abitanti², che a sua volta comprende la città metropolitana di Milano, con un totale di 133 comuni³, e le province di Monza e Brianza. È difficile quindi immaginare che problematiche legate al degrado urbano, soprattutto per quanto riguarda il dissesto del manto stradale, possa essere accomunato solo ad una particolare zona, soprattutto se consideriamo quanto sia trafficata e popolosa Milano; l'argomentazione, quindi, sarebbe da estendere all'intera area, e quindi risulta essere irrilevante per l'individuazione di qualsivoglia carattere specifico.
- Inoltre, con riguardo allo stesso paragrafo, la parte attrice riporta in nota alcuni dati Istat⁴, i quali si sono rilevati quantomeno errati, in quanto nel 2018 sono state stimate dall'ISTAT : "oltre 1,8 milioni di famiglie in povertà assoluta (con un'incidenza pari al 7,0%), per un totale di 5 milioni di individui (incidenza pari all'8,4%)" dato ben inferiore rispetto a quello riportato nel fascicolo di parte attrice pari al 13% delle famiglie, ed in particolare nel documento portato a prova del fatto, non vi è alcun riferimento alla posizione geografica delle famiglie e/o individui presi in causa, quindi non è possibile accettare questo dato come prova.
- Un ulteriore punto messo in evidenza è riferito a come l'algoritmo scelga quali zone evitare per non mettere in pericolo la sicurezza dei passeggeri. L'accusa presume che il servizio MilanoFreeRide eviti di proposito determinate zone perché associate a quartieri ad alto tasso di criminalità, degradati e/o abbandonati. È necessario però ricordare che le modalità di funzionamento oggettive dell'algoritmo non sono una certezza, ma sono la deduzione ottenuta dall'associazione RightsForGones, senza basarsi su specifici dati o elementi oggettivi. Per cui, a maggior ragione, il fatto che si vogliano evitare certe zone per paura della criminalità del posto

² www.cittametropolitana.milano.it, statistiche aggiornate al 01/01/2019

³ www.cittametropolitana.milano.it, sezione "territorio e comuni"

⁴ <https://www.istat.it/it/archivio/231263>, "La povertà in Italia", ISTAT, 18 giugno 2018

è una presunzione senza fondamenti oggettivi (ed è considerata, da questa Corte, irrilevante ai sensi dell'articolo 116 Codice di Procedura Civile).

- Alla luce degli elementi in possesso della Corte, è chiaro che la possibilità di usufruire del servizio possa risultare particolarmente ardua, ma questo è dato, non da una discriminazione, bensì da una carenza quantitativa della disponibilità di posti del servizio MilanoFreeRide.

Capo 4: In merito all'informativa.

- Considerando il regolamento europeo 181/2011, necessario a regolamentare, in particolare nei considerando 1 e seguenti, la protezione del fruitore di servizi autobus.
- Assumendo, inoltre, altri, ma non nuovi, caratteri rispetto alle possibilità discriminatorie, all'articolo 4 comma 2 del regolamento europeo 181/2011.
- Considerando l'articolo 20 del sopracitato regolamento e l'articolo 1336 del Codice Civile, si rileva una carenza informativa, in quanto non è mai stato comunicato l'esito negativo della prenotazione del servizio, né tantomeno le modalità di scelta del servizio, né il limite temporale per ricevere responso.
- Per quel che riguarda il danno lamentato dalla parte ricorrente, si ravvisa:
 - Un danno patrimoniale non risulta né sotto il profilo del lucro cessante né sotto quello del danno emergente; questo in quanto il servizio, oltre alla scarsità delle prestazioni a titolo gratuito (un totale di 5), non vede, ad oggi, una futura cessazione ovvero un limitato numero di tentativi allo scopo di accedere allo stesso.
 - Si rileva inoltre che sussiste un danno non patrimoniale, per quel che riguarda il turbamento morale derivante dal rifiuto ingiustificato, anche ripetuto nel tempo, ma in conformità con le sentenze di San Martino⁵, si rileva che nel risarcire un danno di quest'entità si andrebbe a risarcire un danno bagatellare, infatti il danno e il pregiudizio non raggiunge una soglia minima di apprezzabilità.
- Riguardo alla natura informatica dell'azienda, la quale accetta e gestisce tramite servizi della società dell'informazione, con mezzi totalmente o parzialmente automatizzati, con riferimento all'articolo 2, risulterà soggetta, seppur in parte, al regolamento europeo 679/2016.

⁵ Sentenze della cassazione sezioni unite 26972 – 26975 del 11 novembre 2008

- Considerando l'articolo 6 del sopracitato regolamento, si evince l'assenza della necessità della prestazione del consenso del soggetto, infatti il trattamento dei dati è ammesso secondo il comma 1 lettera b del suddetto articolo.
- In ultimo ed in osservanza all'articolo 114 del codice di Procedura Civile, se da una parte non si può pretendere che l'azienda metta a disposizione del pubblico la programmazione interna dell'algoritmo in quanto protetto dal diritto della proprietà intellettuale, dall'altra parte, per il principio d'equità, sarebbe utile che venissero rese note, maggiormente nel dettaglio, quelle che sono le modalità di selezione dei passeggeri, non limitandosi quindi a dire che l'algoritmo evita strade trafficate o dissestate, ma esplicitando, caso per caso e in maniera continuamente aggiornata, quali potrebbero essere gli elementi del punto indicato per il ritrovo che compromettono la possibilità di prenotare un viaggio sullo shuttle.

P.Q.M.

La Corte, dopo un attento esame dei fascicoli prodotti da entrambe le parti, dichiara, che, nonostante l'inevitabile selezione dei richiedenti effettuata dall'algoritmo, nessuno può reputare tale atto fonte di illecito sotto alcun aspetto legale, e quindi la discriminazione come intesa da parte attrice non sussiste.

La Corte dichiara che, essendo la perdita e/o la rovina di uno dei mezzi plausibile, considerate le condizioni non ottimali dell'arredo urbano e visti i dati ISTAT riguardanti gli incidenti per la regione Lombardia⁶, essendo la tutela dello stato psico-fisico dei passeggeri già presenti sul vettore prioritaria rispetto agli altri interessi considerati, non si rileva un danno patrimoniale.

Posto a fondamento di questa sentenza l'insussistenza degli elementi per configurare un danno in qualsiasi forma lo si voglia intendere, al fine di evitare l'insorgere di procedimenti analoghi, la Corte ravvisa una carenza informativa da parte dell'associazione MuoviMilano, nonostante non sia necessaria la prestazione del consenso ai fini del trattamento dei dati. La stessa, quindi, esorta parte convenuta a procedere ad un implemento delle modalità e/o contenuti informativi, così da rendere pienamente cosciente il richiedente al momento della scelta di usufruire dei servizi propostigli.

⁶ La regione Lombardia risulta essere la regione con il maggior numero di incidenti su tutto il territorio nazionale, con un totale, considerando l'anno 2018, di 32553 incidenti, la provincia di Milano risulta essere la prima tra le province della regione, con un totale di 13803 casi. <https://www.istat.it/it/archivio/232366>, si fa riferimento non all'articolo stesso ma al file: "2018_tav1_05" presente nei file messi a disposizione in fondo all'articolo sopracitato.

Considerazioni finali

È necessario infine mettere in luce un aspetto molto importante circa l'utilizzo degli algoritmi che vorremmo fosse un monito non solo per la società MilanoFreeRide ma anche per tutte quelle imprese che si affacciano al mondo dell'intelligenza artificiale. Se da una parte è comprensibile l'interesse per gli algoritmi e per la loro potenza di calcolo, che consente di ritrovare schemi e correlazioni tra una mole elevatissima di dati che la mente umana non individuerrebbe mai in un tempo così limitato, c'è un aspetto da non sottovalutare. Gli algoritmi non sono in grado di spiegare il proprio pensiero. Sia agli sviluppatori che ai consumatori, il motivo per cui un algoritmo restituisca un certo output, resta sconosciuto. Per questo essi vengono definiti "Scatole Nere". È difficile capire le motivazioni alla base di un certo comportamento, in quanto questo è il risultato di una serie complessa di elementi e relazioni. La disciplina del "Machine Behavior"⁷ cerca proprio di comprendere il perché di questi comportamenti tramite un'analisi su tre livelli. In prima battuta è fondamentale partire dalle basi dell'algoritmo, quindi la sua struttura interna e il dataset utilizzato per il meccanismo di apprendimento automatico. Due sono i possibili approcci: il primo consiste nel comparare i diversi comportamenti di un software sotto diverse condizioni esterne, mentre il secondo mette in contrapposizione il comportamento di diversi software sotto la medesima condizione dell'ambiente circostante. Lo scopo di queste analisi è principalmente comprendere se vi siano delle costanti nel comportamento degli algoritmi e a cosa queste siano dovute. In secondo luogo, il software viene analizzato nella sua relazione con gli altri algoritmi, per identificare quei comportamenti che hanno senso solo se si utilizza una visione d'insieme. Infine, è necessario analizzare quello che è il comportamento indotto direttamente da noi esseri umani. Oltre ovviamente che dagli sviluppatori, un certo comportamento può essere indotto anche stakeholders come i governi di un paese. Nel momento in cui questi dovessero individuare in un algoritmo un comportamento particolarmente soddisfacente, tutti gli sviluppatori tenderebbero a copiare le sembianze dell'algoritmo definito ideale, determinando al tempo stesso la scomparsa di tutti quei sistemi considerati meno soddisfacenti. Questa disciplina presenta notevoli difficoltà di applicazione. Inoltre, gli algoritmi sono spesso di proprietà esclusiva dell'azienda sviluppatrice e non possono essere analizzati da personale esterno. Infine, data l'estrema complessità dei meccanismi, queste analisi potrebbero essere portate a termine solo tramite un complesso lavoro

⁷ ⁷Rahwan, I., Cebrian, M., Obradovich, N. et al. Machine behaviour. *Nature* 568, 477–486 (2019). <https://doi.org/10.1038/s41586-019-1138-y>

coordinato di esperti appartenenti al mondo dell'informatica, della statistica ma anche di studiosi delle scienze comportamentali. A seguito di questa digressione, è facile che inizino a sorgere dubbi circa la possibilità di avere algoritmi chiari, affidabili e poco rischiosi.

Allo stato attuale delle conoscenze della mente umana e degli strumenti a sua disposizione, ci preme sottolineare quindi quanto sia importante non affidarsi ciecamente ai software. Solo perché ci viene restituito un dato che ci sembra corretto, non vuol dire che ci si debba interrogare e non si debba monitorare in maniera costante il funzionamento di questi strumenti. Come ricordato anche nella “Comunicazione della commissione al parlamento europeo, al consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni”⁸ emanata l'8.4.2019 a Bruxelles dalla Commissione Europea, non vincolante dal punto di vista normativo, ma con lo scopo di costruire maggior fiducia verso l'intelligenza artificiale antropocentrica, che ha come fine ultimo il benessere dell'uomo. Difatti “l'intelligenza artificiale non è fine a sé stessa, ma è uno strumento a servizio delle persone che ha come fine ultimo quello di migliorare il benessere degli esseri umani”⁹ e per questo risulta necessario non solo porre grande attenzione circa i dati utilizzati per costruire ed istruire gli algoritmi, i quali potrebbero essere “incompleti e quindi non affidabili, manomessi a seguito di attacchi informatici, inficiati da condizionamenti o semplicemente errati” ma è necessario al tempo stesso evitare di “Applicare acriticamente la tecnologia man mano che questa viene sviluppata” in quanto questo porterebbe portare “a risultati problematici e a una certa riluttanza da parte dei cittadini ad accettarla o a utilizzarla”. La commissione aggiunge inoltre che “La sorveglianza umana contribuisce a garantire che i sistemi di IA non mettano in pericolo l'autonomia umana o provochino altri effetti negativi. A seconda dello specifico sistema basato sull'IA e del relativo settore di applicazione si dovrebbero prevedere misure di controllo di livello adeguato, comprese l'adattabilità, l'accuratezza e la spiegabilità di tali sistemi”¹⁰. Speriamo che questo intervento possa servire a far acquisire maggior consapevolezza circa i grandi strumenti che le scoperte scientifiche ci hanno portato e di conseguenza quanto sia importante mantenerli con rigore e attenzione, per poter preservare il benessere di noi tutti come individui e come esseri umani.

⁸ Cfr. “Creare fiducia nell'intelligenza artificiale antropocentrica”, Comunicazione della commissione, 8 aprile 2019, Bruxelles

⁹ “Creare fiducia nell'intelligenza artificiale antropocentrica”, Comunicazione della commissione, 8 aprile 2019, Bruxelles, pagina

¹⁰ “Creare fiducia nell'intelligenza artificiale antropocentrica”, Comunicazione della commissione, 8 aprile 2019, Bruxelles, pagina 4, cfr nota 12

