

28 gennaio 2026

Governare con intelligenza artificiale? L'amministrazione Trump prevede di redigere regolamenti utilizzandola

di [Redazione](#)

Il Dipartimento dei Trasporti, che sovrintende alla sicurezza di aerei, automobili e oleodotti, prevede di utilizzare Google Gemini per redigere nuove normative. "Non abbiamo bisogno della norma perfetta", ha affermato il principale avvocato del Dipartimento dei Trasporti. "Vogliamo che sia sufficientemente buona".

Secondo i documenti del Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti e le interviste con sei membri dello staff dell'agenzia, l'amministrazione Trump sta pianificando di utilizzare l'intelligenza artificiale per redigere le normative federali sui trasporti.

Il piano è stato presentato al personale del DOT il mese scorso durante una dimostrazione del "potenziale dell'IA di rivoluzionare il modo in cui redigiamo le normative", ha scritto ai colleghi l'avvocato dell'agenzia Daniel Cohen. La dimostrazione, ha scritto Cohen, avrebbe messo in mostra "nuovi entusiasmanti strumenti di IA a disposizione dei redattori delle normative del DOT per aiutarci a svolgere il nostro lavoro meglio e più velocemente".

La discussione sul piano è proseguita tra i vertici dell'agenzia la scorsa settimana, secondo gli appunti della riunione esaminati da ProPublica. Gregory Zerzan, consigliere generale dell'agenzia, ha dichiarato in quella riunione che il presidente Donald Trump è "molto entusiasta di questa iniziativa". Zerzan sembrava suggerire che il Dipartimento dei Trasporti fosse all'avanguardia di un più ampio sforzo federale, definendo il dipartimento "la punta di diamante" e "la prima agenzia pienamente abilitata a utilizzare l'intelligenza artificiale per redigere le norme".

Zerzan sembrava interessato principalmente alla quantità di regolamenti che l'IA avrebbe potuto produrre, non alla loro qualità. "Non abbiamo bisogno della regola perfetta su XYZ. Non abbiamo nemmeno bisogno di una regola molto buona su XYZ", ha affermato, secondo gli appunti della riunione. "Vogliamo che siano abbastanza buoni". Zerzan ha aggiunto: "Stiamo inondando la zona".

Questi sviluppi hanno allarmato alcuni membri del DOT. Le norme dell'agenzia toccano praticamente ogni aspetto della sicurezza dei trasporti, comprese le norme che impediscono agli aerei di volare, impediscono l'esplosione dei gasdotti e impediscono ai treni merci che trasportano sostanze chimiche tossiche di deragliare dai binari. Perché, si sono chiesti alcuni membri dello staff, il governo federale avrebbe esternalizzato la stesura di standard così critici a una tecnologia nascente, nota per i suoi errori? La risposta dei sostenitori del piano è semplice: velocità. Scrivere e rivedere complesse normative federali può richiedere mesi, a volte anni. Ma con la versione di Google Gemini del Dipartimento dei Trasporti, i dipendenti potevano generare una proposta di norma in pochi minuti o addirittura secondi, come ricordano due membri dello staff del Dipartimento dei Trasporti che hanno partecipato alla dimostrazione di dicembre, affermando il relatore. In ogni caso, la maggior parte di ciò che compare nei preamboli dei documenti normativi del Dipartimento dei Trasporti è solo "insalata di parole", come ricorda un membro dello staff, secondo il relatore. Google Gemini sa fare l'insalata di parole.

Zerzan ha ribadito l'ambizione di accelerare l'elaborazione delle normative con l'intelligenza artificiale durante l'incontro della scorsa settimana. L'obiettivo è quello di ridurre drasticamente i tempi di elaborazione delle normative sui trasporti, in modo che possano passare dall'idea iniziale alla bozza completa, pronta per la revisione da parte dell'Office of Information and Regulatory Affairs in soli 30 giorni, ha affermato. Ciò dovrebbe essere possibile, ha aggiunto, perché "non dovrebbero volerci più di 20 minuti per ottenere una bozza di norma da Gemini".

Il piano del Dipartimento dei Trasporti (DOT), di cui non si era parlato in precedenza, rappresenta un nuovo fronte nella campagna dell'amministrazione Trump per integrare l'intelligenza artificiale nel lavoro del governo federale. Questa amministrazione non è la prima a utilizzare l'IA; le agenzie federali hanno gradualmente integrato la tecnologia nel loro lavoro [per anni](#), anche per tradurre documenti, analizzare dati e categorizzare i commenti pubblici, [tra gli altri usi](#). Ma l'attuale amministrazione si è dimostrata particolarmente entusiasta della tecnologia. Trump ha [emesso diversi ordini esecutivi](#) a sostegno dell'IA lo scorso anno. Ad aprile, il direttore dell'Office of Management and Budget, Russell Vought, ha [diffuso un promemoria](#) che chiedeva di accelerarne l'utilizzo da parte del governo federale. Tre mesi dopo, l'amministrazione ha pubblicato un ["Piano d'azione per l'IA"](#) che conteneva una direttiva simile. Nessuno di questi documenti, tuttavia, richiedeva esplicitamente l'utilizzo dell'IA per redigere regolamenti, come il DOT sta ora pianificando di fare.

Questi piani sono già in atto. Il dipartimento ha utilizzato l'intelligenza artificiale per redigere una norma della Federal Aviation Administration (FAA) ancora inedita, secondo un membro dello staff del DOT informato sulla questione.

Gli scettici sostengono che non si dovrebbe affidare ai cosiddetti modelli linguistici di grandi dimensioni come Gemini e ChatGPT le complesse e complesse responsabilità di governance, dato che tali modelli sono soggetti a errori e incapaci di ragionamento umano. I sostenitori, invece, vedono l'intelligenza artificiale come un modo per automatizzare compiti inutili e spremere l'efficienza da una burocrazia federale lenta.

Tale ottimismo è stato messo in mostra in una sala conferenze senza finestre nella Virginia settentrionale all'inizio di questo mese, dove i funzionari federali addetti alla tecnologia, riuniti per un summit sull'intelligenza artificiale, hanno discusso dell'adozione di una "cultura dell'intelligenza artificiale" nel governo e della "formazione" della forza lavoro federale per l'utilizzo della tecnologia. Tra i rappresentanti federali c'era Justin Ubert, responsabile della divisione per la sicurezza informatica e le operazioni presso la Federal Transit Administration del Dipartimento dei Trasporti, che ha parlato in un panel sui piani del Dipartimento dei Trasporti per una "rapida adozione" dell'intelligenza artificiale. Molti vedono gli esseri umani come un "punto di strozzatura" che rallenta l'intelligenza artificiale, ha osservato. Ma alla fine, ha previsto Ubert, gli esseri umani torneranno a svolgere un ruolo di mero controllo, monitorando le "interazioni tra IA". Ubert ha rifiutato di rilasciare dichiarazioni ufficiali a ProPublica.

Un atteggiamento altrettanto ottimista sul potenziale dell'intelligenza artificiale ha permeato la presentazione al DOT di dicembre, a cui hanno partecipato oltre 100 dipendenti del DOT, tra cui responsabili di divisione, avvocati di alto livello e funzionari pubblici degli uffici normativi. Pieno di entusiasmo, il relatore ha affermato che Gemini può gestire dall'80% al 90% del lavoro di redazione dei regolamenti, mentre il personale del DOT può fare il resto, come ha ricordato un partecipante. Per illustrare questo concetto, il relatore ha chiesto al pubblico di suggerire un argomento su cui il DOT potrebbe dover redigere un Avviso di Proposta di Normativa, un documento pubblico che illustra i piani di un'agenzia per introdurre una nuova regolamentazione o modificarne una esistente. Ha quindi inserito le parole chiave dell'argomento in Gemini, che ha prodotto un documento simile a un Avviso di Proposta di Normativa. Sembrava, tuttavia, che mancasse il testo effettivo del Codice dei Regolamenti Federali, ha ricordato un membro dello staff.

Il relatore ha espresso scarsa preoccupazione per il fatto che i documenti normativi prodotti dall'intelligenza artificiale potessero contenere le cosiddette allucinazioni – testo errato spesso generato da modelli linguistici di grandi dimensioni come Gemini – secondo tre persone presenti. In ogni caso, è qui che entra in gioco il personale del DOT, ha detto. "Sembrava che la sua visione del futuro della regolamentazione al DOT fosse che il nostro lavoro sarebbe stato quello di correggere le bozze di questo prodotto meccanico", ha detto un dipendente. "Era molto emozionante". (I partecipanti non ricordavano chiaramente il nome del relatore principale, ma tre hanno affermato di credere che fosse Brian Brotsos, responsabile ad interim dell'intelligenza artificiale dell'agenzia. Brotsos ha rifiutato di commentare, rimandando le domande all'ufficio stampa del DOT.).

Un portavoce del Dipartimento dei Trasporti non ha risposto alla richiesta di commento; anche Cohen e Zerzan non hanno risposto ai messaggi che chiedevano un commento. Un portavoce di Google non ha rilasciato dichiarazioni.

La presentazione di dicembre ha lasciato alcuni membri del personale del DOT profondamente scettici. L'elaborazione di normative è un lavoro complesso, hanno affermato, che richiede competenza nella materia in questione, nonché negli statuti, nei regolamenti e nella giurisprudenza esistenti. Errori o sviste nelle normative del DOT potrebbero portare a cause legali o persino a infortuni e decessi nel sistema dei trasporti. Alcuni redattori di normative vantano decenni di esperienza. Ma tutto ciò sembra essere stato ignorato dal relatore, hanno affermato i partecipanti. "Sembra assolutamente irresponsabile", ha detto uno di loro, che, come gli altri, ha chiesto l'anonimato perché non autorizzato a parlare pubblicamente della questione.

Mike Horton, ex responsabile ad interim dell'intelligenza artificiale del Dipartimento dei Trasporti, ha criticato il piano di utilizzare Gemini per scrivere i regolamenti, paragonandolo ad "avere uno stagista del liceo che si occupa di elaborare le normative". (Ha affermato che il piano non era in fase di elaborazione quando ha lasciato l'agenzia ad agosto). Sottolineando la posta in gioco, di vita o di morte, delle normative sulla sicurezza dei trasporti, Horton ha affermato che i leader dell'agenzia "vogliono agire rapidamente e rompere le cose, ma agire rapidamente e rompere le cose significa che le persone si faranno male". Accademici e ricercatori che monitorano l'uso dell'IA nella pubblica amministrazione hanno espresso opinioni contrastanti sul piano del Dipartimento dei Trasporti. Se i responsabili della redazione delle norme dell'agenzia utilizzassero la tecnologia come una sorta di assistente alla ricerca, con ampia supervisione e trasparenza, potrebbe essere utile e far risparmiare tempo. Ma se delegassero troppe responsabilità all'IA, ciò potrebbe portare a carenze nelle normative critiche e violare il requisito secondo cui le norme federali si basano su un processo decisionale ragionato.

"Solo perché questi strumenti possono produrre molte parole non significa che queste parole si sommino a una decisione governativa di alta qualità", ha affermato Bridget Dooling, professoressa presso l'Ohio State University e studiosa di diritto amministrativo. "È molto allettante cercare di capire come usare questi strumenti, e penso che avrebbe senso provarci. Ma credo che andrebbe fatto con molto scetticismo".

Ben Winters, direttore dell'intelligenza artificiale e della privacy presso la Consumer Federation of America, ha affermato che il piano è particolarmente problematico, dato l'esodo di esperti in materia dal governo a seguito dei tagli al personale federale operati dall'amministrazione lo scorso anno. Il Dipartimento dei Trasporti ha subito una perdita netta di quasi 4.000 dei suoi 57.000 dipendenti da quando Trump è tornato alla Casa Bianca, inclusi oltre 100 avvocati, [secondo i dati federali](#). Il Dipartimento per l'Efficienza Governativa di Elon Musk è stato uno dei principali sostenitori dell'adozione dell'IA nella pubblica amministrazione. A luglio, il Washington Post ha [riportato](#) la notizia di una [presentazione trapelata del DOGE](#) che chiedeva di utilizzare l'IA per eliminare metà di tutte le normative federali, e di farlo in parte facendo redigere all'IA i documenti normativi. "La scrittura è automatizzata", si leggeva nella presentazione. Il programma di IA del DOGE "redige automaticamente tutti i documenti da presentare affinché gli avvocati li modifichino". Il DOGE e Musk non hanno risposto alle richieste di commento.

La Casa Bianca non ha risposto alla domanda se l'amministrazione stia pianificando di utilizzare l'IA anche nella regolamentazione di altre agenzie. Quattro alti funzionari tecnologici dell'amministrazione hanno dichiarato di non essere a conoscenza di alcun piano del genere. Per quanto riguarda l'affermazione del Dipartimento dei Trasporti "punta di lancia", due di questi funzionari hanno espresso scetticismo. "Si sta diffondendo l'atteggiamento del tipo 'Vogliamo apparire leader nell'adozione dell'IA a livello federale'", ha detto uno. "Penso che sia in gran parte una questione di marketing".

(Jesse Coburn su ProPublica del 26/01/2026)

CHI PAGA ADUC

l'associazione non percepisce ed è contraria ai finanziamenti pubblici (anche il 5 per mille)

La sua forza economica sono iscrizioni e contributi donati da chi la ritiene utile

[DONA ORA](#)