

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La negoziazione è il segreto dei lavoratori per affrontare automazione e Ai

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 22nd, 2026

Col progetto di automazione del più grande terminal container italiano (Psa Genova Pra') [da poco abbozzato](#), il tema del rapporto fra “lavoro portuale, automazione e intelligenza artificiale” è ormai all’ordine del giorno anche fra i lavoratori delle banchine genovesi.

È in quest’ottica che la locale segreteria della Filt Cgil, in collaborazione con la Culmv, il fornitore di manodopera temporanea del porto, ha organizzato un incontro intitolato “lavoro portuale, automazione e intelligenza artificiale”, invitando a partecipare le rappresentanze sindacali dei maggiori scali nordeuropei (FNV Havens di Rotterdam, Abvv-Btb di Anversa, Ver.di di Amburgo), dove l’applicazione di tali tecnologie è in stadio più avanzato, nonché il ricercatore dell’Università di Rotterdam José Luis Gallegos.

Proprio la [presentazione](#) di quest’ultimo ha offerto un quadro di insieme – corroborato dalle testimonianze di chi ci è già ‘passato’ – su quello che dovrebbe essere l’approccio sindacale a un problema che, in sintesi, risiede nella volontà della parte datoriale di ridurre i costi di produzione a parità di output, dato che, come evidenziato da Gallegos, la piena automazione porta il rapporto operatore-mezzo da 1-1 a 1-8 o addirittura 1-10.

Per questo la parola chiave dell’incontro è stata “negoziazione”. Da declinarsi in sei macro-passaggi secondo Gallegos, a partire dalla pretesa di ‘partecipare’ preliminarmente al processo di automazione, onde fissare obiettivi (ad esempio in termini di sicurezza e benessere dei lavoratori) e limiti precisi ad esso, non solo in termini di sostituzione di posti di lavoro ma anche su altri fronti, come ad esempio la raccolta di dati biometrici o psico-comportamentali.

A questo proposito secondo Gallegos la raccolta di dati è elemento da disciplinarsi puntualmente in fase negoziale, così come il riconoscimento dell’addestramento de facto che i lavoratori, con la loro esperienza, prestano agli strumenti di Ai, la supervisione sui processi di apprendimento e di test dei mezzi automatizzati in tutto o in parte, la previsione della possibilità di revisione di tali processi, il mantenimento in loco e della sindacalizzazione dei lavoratori anche qualora non più attivi direttamente in banchina, la chiarezza delle responsabilità dei singoli ruoli.

Non meno importante l’azione che il sindacato può attuare sul decisore pubblico, pretendendo una congrua tassazione delle tecnologie che sostituiscono il lavoro, investimenti pubblici nella

formazione continua e negli istituti di formazione gestiti dai sindacati, rappresentanza sindacale garantita negli enti pubblici di ricerca, regolamentazione dell'intelligenza artificiale sul posto di lavoro.

“La tecnologia non è un destino, ogni sistema riflette scelte umane: riguardo agli obiettivi, alla progettazione, all'implementazione e alla responsabilità. E ognuna di queste scelte può, e deve, essere negoziata” ha chiosato Gallegos, prima della conclusione-monito di Niek Stam (FNV Havens) ai colleghi genovesi: “In quest'ottica di negoziazione è imprescindibile e preliminare a ogni discussione su un progetto di automazione che i lavoratori, i loro rappresentanti e il decisore pubblico pretendano di conoscere i previsti impatti sull'occupazione esistente”. L'antitesi di quanto finora avvenuto a Genova.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, April 22nd, 2026 at 10:30 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.