

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## **Pessina (Federagenti): “I porti del futuro li determinerà la domanda, non gli amministratori locali”**

Nicola Capuzzo · Friday, July 3rd, 2026

**Civitavecchia** – Dal palco dell’assemblea annuale di Federagenti, tornata dopo quasi 20 anni a Civitavecchia (grazie a Barbara Carabetti, presidente di Asamar Lazio, che l’ha fortemente voluta), il presidente della Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi ha lanciato un monito e alcune precise linee d’indirizzo sia alla categoria che al mondo politico.

“Non sarà più concesso a nessuno, a meno che non si voglia determinare il collasso di sistemi, non solo sbagliare le scelte, ma anche allungare i tempi decisionali. Le specializzazioni nell’offerta di servizi portuali diventeranno la chiave di lettura per interpretare un Mediterraneo che sarà sempre diverso da sé stesso. Basti pensare alle necessità di ricostruzione di interi Paesi per comprendere ciò di cui comunità, sistemi industriali e produttivi, logistica richiederanno ai singoli porti” ha sottolineato Pessina durante il suo intervento.

Proseguito con alcune cifre relative allo scenario post-bellico in Medio Oriente. “L’Ucraina – ha detto – allo stato attuale prevede di dover investire 588 miliardi di dollari per ricostruire infrastrutture, centrali elettriche, porti, abitazioni. Per la Siria si parla di 216 miliardi di dollari, per il Libano il solo costo del recente conflitto con Israele supera i 14 miliardi; mentre per l’Iran i danni prodotti dai recenti bombardamenti sfiorano quota 350 miliardi”. Qui Pessina ha sottolineato che “dai porti dovranno partire materiali per l’edilizia, carichi eccezionali, centrali elettriche, materiale per gli ospedali. L’Italia, che vanta una tradizione consolidata nell’Engineering, non può farsi trovare impreparata. I porti che sono e che saranno lo determinerà la domanda, non la voglia di amministratori locali di potersi fregiare dell’ennesimo terminal container, più bello e performante di quello di un porto – solo apparentemente concorrente – a meno di 100 km di distanza. I porti dovranno diventare la punta di una lancia di competizione internazionale, dovranno essere sistema per garantire concorrenzialità. Questa è la previsione: meno stabilità, più complessità, ma anche più opportunità per chi sa organizzarsi”.

Rivolgendosi ai suoi colleghi il presidente di Federagenti ha proseguito il suo discorso riconoscendo “alla categoria degli agenti marittimi in questi anni un’eccezionale capacità metamorfica di cambiamento, conquistando – come direbbe un allenatore di calcio – il centrocampio. Possiamo essere mediani o registi, ma in campo ci siamo e ci saremo sempre con un’esperienza professionale che si è trasformata e diversificata, e insieme all’esperienza con una volontà di sfruttare a fondo la nostra straordinaria capacità di intercettare il futuro nelle nuove

rotte, indirizzando le scelte dei gruppi armatoriali che rappresentiamo, e ribaltandone gli effetti sulle banchine, con la stessa determinazione con cui abbiamo operato nel passato, come facciamo oggi adattandoci a un mare sempre diverso, e come continueremo a fare domani”.

Il futuro chiede tre cose molto concrete agli agenti e broker marittimi: “Competitività come tempo: procedure più snelle, digitalizzazione reale, coordinamento tra attori per ridurre attese e incertezze. Resilienza come sicurezza: sicurezza della navigazione, sicurezza portuale, e oggi anche cybersecurity e continuità operativa. Transizione come sviluppo: infrastrutture e servizi che rendano credibile la sostenibilità, senza slogan e senza penalizzare la capacità competitiva del Paese”.

Il presidente di Federagenti nelle sue linee guida ha evidenziato anche il mondo che auspica in futuro non ci sia più, “ovvero il mondo degli slogan, del politically correct che prima o poi, come sta già accadendo, è destinato a impattare con la realtà. La corsa al green alla quale in Europa, in modo disgiunto dal confronto mondiale (caso Ets) apertamente autolesionista, sta facendo seguito una corsa agli approvvigionamenti energetici, fossili prima di tutto. E il caso sanzioni che, come dimostrano i fatti e la capacità (ad esempio attraverso le dark fleet) di aggirarle, creano più danni a chi le impone, rispetto a chi le subisce. Il mondo che verrà – è la conclusione – quello post-bellico, sarà inevitabilmente ispirato e caratterizzato dal massimo pragmatismo, dalla ricerca di soddisfazione di bisogni basilari, e, permettetemi di dirlo, anche da una ricerca di una nuova felicità. Il mondo di domani, che dovrà confrontarsi anche con la ricerca di nuove fonti finanziarie e di nuovi sistemi per investire, richiederà un grandissimo realismo. Le programmazioni, anche quelle infrastrutturali, dovranno essere flessibili e in grado di adattarsi ai continui cambiamenti di scenario”. Ecco perché per i porti “la necessità di concentrare le risorse su poche opere davvero strategiche e di seguire i richiami e gli indirizzi segnati dalla domanda, diventerà elemento caratterizzante”.

**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 Friday, July 3rd, 2026 at 11:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

---

pings are currently closed.