



Relazione del Presidente

RICCARDO MORELLI

Assemblea 2026

Sorrento, 3 luglio



Autorità, ospiti, care colleghe e cari colleghi.

Benvenuti alla nostra Assemblea.

Benvenuti a Sorrento.

Lasciatemi iniziare dal luogo in cui siamo.

Abbiamo scelto Sorrento non solo per la sua bellezza — anche se la bellezza, in Italia, non è mai un dettaglio.

L’abbiamo scelta perché guarda il mare.

E il mare, da sempre, racconta una cosa sola: che niente sta fermo. Che tutto si muove.

Le merci, le persone, l’economia di un Paese.

Noi siamo quelli che fanno muovere le cose. Ogni giorno. In ogni angolo d’Italia. E oggi siamo qui per parlarne.

CINQUE IMMAGINI

Vorrei cominciare con cinque immagini che ci hanno accompagnato in queste settimane per raccontare cosa significa il trasporto per i cittadini e le imprese.

Uno scaffale di supermercato, pieno. Un bambino che apre lo zaino e ci trova il libro di scuola. Un cantiere che avanza perché i materiali sono arrivati puntuali. La precisione di una linea di produzione grazie ai componenti che arrivano e ai prodotti che partono. Un farmaco che raggiunge un ospedale in tempo.

Cinque immagini di vita. Cinque cose che diamo per scontate. Eppure, dietro ciascuna c'è un camion, un autista, un'impresa di trasporto. Un'impresa che ha pianificato il viaggio, ha gestito un imprevisto, ha consegnato in orario.

Noi siamo quelli che fanno funzionare queste immagini. Ogni giorno.

Lo facciamo perché è il nostro mestiere, perché le nostre famiglie lo fanno da generazioni, perché senza di noi questo Paese, semplicemente, non funziona.

Lo dicono in tanti, finalmente: chi questo mondo lo vive tutti i giorni come cliente o come fornitore, i gestori delle infrastrutture, le Istituzioni, la collettività.

Lo abbiamo ascoltato anche agli Stati generali del trasporto e della logistica di Confindustria di qualche giorno fa – e per questo ringrazio ancora il Presidente Destro che li ha fortemente voluti.

Lì è stato riconosciuto che senza di noi, senza il trasporto e la logistica, il sistema si blocca.

È stato detto che il nostro settore non va visto come un costo, ma come componente essenziale del sistema economico del Paese, che la logistica va considerata produttività applicata.

È stato detto, in sintesi, che investire nei trasporti e nella logistica significa investire nella crescita.

I L P E S O R E A L E

Avete appena visto un video che racconta questa realtà. Ora vi chiedo di guardarla con gli occhi dei numeri.

Noi muoviamo merci per un valore che supera i 38 miliardi di euro l'anno.

Connettiamo le filiere produttive del Paese, dall'agroalimentare alla meccanica, dalla chimica al tessile, dall'edilizia alla farmaceutica.

Garantiamo che i prodotti italiani raggiungano i mercati europei e mondiali.

Facciamo funzionare le catene di approvvigionamento da cui dipende la vita quotidiana di sessanta milioni di persone.

Il trasporto merci, che rappresenta la spina dorsale della rete logistica, non è semplicemente uno dei tanti settori dell'economia italiana: è l'infrastruttura che rende possibile il funzionamento di tutti gli altri settori e contribuisce alla crescita, all'innovazione e alla competitività del sistema Paese.

Per questo motivo l'autotrasporto non può essere più considerato soltanto un comparto economico da sostenere: deve essere riconosciuto come una vera infrastruttura strategica del Paese, al pari delle reti energetiche, delle telecomunicazioni e delle grandi opere di collegamento.

Quando il trasporto funziona, funziona l'economia; quando il trasporto incontra ostacoli, rallentamenti o inefficienze, l'intero sistema produttivo ne subisce le conseguenze.

In altre parole, il trasporto e la logistica non creano un prodotto, ma fanno sì che tutto il sistema lavori meglio, più velocemente e con meno sprechi.

Investire nel trasporto merci significa rafforzare la capacità dell'Italia di creare valore, occupazione e sviluppo.

Più tardi il contributo del Centro Studi di Confindustria ci aiuterà a comprendere in dettaglio le dimensioni del nostro settore e le interconnessioni con le altre filiere produttive.

LE SFIDE

L'Italia è al centro delle grandi rotte commerciali che connettono l'Europa al Mediterraneo e al mondo. È un privilegio geografico che dobbiamo sfruttare al massimo. Corridoi logistici, intermodalità, porti, interporti, aeroporti, piattaforme digitali: sono investimenti necessari per creare un unico sistema.

E poiché ogni filiera produttiva passa su una strada - sempre più integrata con altre modalità - attraversa un magazzino, sale su un camion, mi sento di dire che la catena del valore non comincia in fabbrica: comincia sulla strada.

Per il nostro settore, in quanto componente di un unico ecosistema nazionale della mobilità, della produzione e della sicurezza economica, è necessario superare una logica esclusivamente amministrativa o emergenziale, per adottare una visione strategica di lungo periodo.

Abbiamo apprezzato l'impegno del Governo per far fronte all'emergenza legata alla crisi del Medioriente e alla prevista

misura che dovrà compensare gli effetti del taglio delle accise, che ci auguriamo possa trovare concreta applicazione in tempi brevi.

Su questo punto è opportuno fare chiarezza. Abbiamo già detto che restituire quanto le imprese hanno perso negli ultimi mesi per il mancato rimborso delle accise è un atto dovuto, un atto di giustizia.

Dobbiamo dire con altrettanta chiarezza che questo intervento dello Stato nulla ha a che fare con l'applicazione della clausola *fuel surcharge*. Tale clausola, che la legge riconosce come elemento essenziale del contratto, fissa le regole per consentire alle imprese di adeguare il corrispettivo dei servizi di trasporto alle variazioni in aumento o in diminuzione del prezzo del gasolio.

Al netto dello *shock* petrolifero, non dobbiamo mai dimenticare che le nostre imprese stanno affrontando una transizione energetica e digitale che non ha precedenti.

Investono in nuove flotte e in carburanti alternativi, cercano tecnologie sostenibili e neutralità tecnologica, investono nella digitalizzazione dei processi operativi, nell'integrazione dei dati lungo la catena logistica, guardano con fiducia all'intelligenza

artificiale ma chiedono certezza normativa e un ambiente economico sostenibile e favorevole.

Molte di loro hanno colto le opportunità del bando LogIn Business, che per quanto ci riguarda ha dato ottimi risultati e ringrazio la struttura di RAM e del MIT per l'eccellente lavoro svolto. Dobbiamo continuare su questa strada facendo tesoro di ciò che non ha funzionato per rendere ancora più efficaci le misure di incentivazione.

Ma affinché questo salto di qualità produca effetti reali non basta che le singole imprese siano digitalizzate.

Serve interoperabilità.

Serve che imprese e committenti siano in grado di dialogare attraverso sistemi e linguaggi comuni, coinvolgendo anche i nodi logistici.

La vera prova è dunque creare le condizioni affinché le innovazioni, tecnologiche e digitali, possano essere adottate su larga scala dalle aziende.

Parliamo di sfide che richiedono imprese in grado di sostenere rilevanti investimenti.

Dobbiamo quindi favorire la crescita delle imprese in un settore estremamente frammentato anche facendo ricorso a forme di agevolazione fiscale e dobbiamo rafforzare la loro capacità di investimento attraverso un adeguato intervento economico pubblico.

Non si tratta solo di incentivare il processo di sostituzione delle flotte come previsto dal decreto di cui attendiamo ancora l'emanazione, ma più in generale di sostenere gli investimenti delle imprese di trasporto che vanno considerati alla stregua di tutti i settori produttivi.

C'è una domanda che ci facciamo da tempo: perché il trasporto è escluso dalle agevolazioni per le ZES e le ZLS? Perché siamo rimasti fuori da Industria 4.0, da Transizione 5.0, dall'Iperammortamento? Sono domande a cui chiediamo risposte.

Come già detto, si può innestare un circolo virtuoso per la crescita delle imprese solo all'interno di un ambiente normativo favorevole.

La semplificazione normativa e regolamentare in Italia continua ad essere una delle principali priorità, ma la vera urgenza è superare gli approcci ideologici e burocratici che oggi caratterizzano la produzione normativa europea.

È paradossale immaginare quote obbligatorie di veicoli elettrici per le flotte aziendali, così come è paradossale estendere l'ETS al trasporto stradale quando già con l'ETS marittimo abbiamo registrato un incremento dei costi del trasporto senza effetti positivi sull'ambiente.

E se l'impegno per la sostenibilità ambientale va considerato un pilastro della politica europea, è necessario che venga affrontato con realismo, compensando anche i possibili effetti negativi che si possono determinare per alcuni settori economici, tra cui il nostro. Non parliamo unicamente di risorse economiche destinate a favorire le transizioni in corso, ma anche di tempistiche e modalità attuative coerenti con i tempi del mercato.

Per questo è fondamentale la nostra presenza a Bruxelles, dove abbiamo consolidato i rapporti con le Istituzioni e con le altre Associazioni europee, con cui portiamo avanti progetti e collaborazioni.

Anche il recente ingresso nel network "Iniziativa Italiana", che raggruppa, tra le altre, imprese con una forte proiezione internazionale, ci permette di intensificare quotidianamente le relazioni, funzionali a rendere più efficace il nostro lavoro.

E poi c'è il problema che viene prima di tutti gli altri: le persone. Mancano autisti in tutta Europa. Il ricambio generazionale è fermo. Il mestiere fatica ad attrarre.

Ma questa mattina, qui a Sorrento, abbiamo ascoltato giovani imprenditori e giovani innovatori che ci hanno detto il contrario.

Il trasporto attrae, se sa raccontarsi.

Attrae, se offre un futuro, non solo un impiego.

Attrae, se un'Associazione come la nostra ci crede davvero — e oggi ci abbiamo creduto, lanciando il Programma Giovani ANITA.

Attrae se ha la capacità di adeguarsi ai cambiamenti grazie ad un quadro normativo al passo con i tempi e non penalizzante. Basti pensare alla complessità della normativa sulla CQC, che va semplificata e adeguata ad un mercato del lavoro che è profondamente cambiato.

Come è possibile che nel 2026 non si possa sostenere l'esame in lingua inglese? O che il programma di esame sia in parte sovrapponibile con quello della patente o, ancora, che non sia possibile la formazione a distanza per la parte teorica?

Attrae se la costante crescita delle complessità aziendali viene accompagnata da un rafforzamento della governance, della pianificazione e controllo, della visione strategica e della gestione delle risorse umane.

Il trasporto attrae se ha un sistema di relazioni industriali moderno e innovativo per quanto riguarda la tutela e le condizioni di lavoro.

Il nostro contratto collettivo rappresenta uno standard molto elevato se confrontato con altri settori produttivi.

La retribuzione, per quanto riguarda gli autisti, ha raggiunto livelli significativi e resta fondamentale un intervento dello Stato che consenta di contenere il costo aziendale senza aumentare la pressione fiscale per il lavoratore. A partire dall'ormai indispensabile adeguamento del tetto di esenzione, fermo agli anni '90, fino a forme di esenzione, fiscali e contributive, per altre componenti aggiuntive che fanno parte della struttura retributiva.

Certamente possiamo fare di più soprattutto in termini di flessibilità e welfare e nel prossimo rinnovo dobbiamo essere in grado di alzare l'asticella ancora un po'.

Molto si può fare a livello di contratti aziendali perché la produttività non può che trovare il proprio punto di riferimento a livello della singola impresa.

Adeguare le condizioni di lavoro a livello aziendale può rappresentare al tempo stesso una leva per l'impresa per aumentare efficienza e competitività e riconoscere benefici economici ai nostri collaboratori.

ANITA è fortemente impegnata in questa direzione. Per questo abbiamo messo a disposizione degli associati un'analisi sindacale gratuita della gestione del personale — uno strumento concreto per avere un quadro chiaro degli interventi possibili.

E ancora, un mercato improntato a criteri di legalità, di corretta concorrenza e di valorizzazione delle imprese che rispettano le regole contribuisce a rendere il settore del trasporto più attrattivo e competitivo.

In questi anni si è diffusa una narrativa che solo parzialmente corrisponde al vero.

Certamente tutti i fenomeni di irregolarità vanno repressi e adeguatamente sanzionati, ma siamo in presenza di imprese che in larghissima parte svolgono la propria attività rispettando norme, contratti e regolamenti. Queste stesse imprese sono

danneggiate da chi opera al limite della legalità e può utilizzare un vantaggio competitivo sia sul versante dei costi che della flessibilità.

Serve ristabilire la certezza del diritto sia estromettendo dal mercato le imprese irregolari, sia tutelando quelle regolari.

Dobbiamo chiedere che anche i committenti condividano questo indispensabile principio di legalità attraverso un'attenta valutazione dei loro fornitori di servizi, che privilegi le imprese sane e regolari. Nei rapporti contrattuali i committenti dovranno considerare diversi elementi qualificanti: qualità del servizio, sostenibilità ambientale, livello di digitalizzazione, così che la scelta non sia basata esclusivamente sul prezzo.

Infine, non meno fondamentale è continuare a rafforzare la cultura della sicurezza stradale.

Un valore imprescindibile per chi fa il nostro mestiere non solo per tutelare la sicurezza dei nostri autisti, ma più in generale per la responsabilità che abbiamo nei confronti della collettività. Strade più sicure significa anche invertire una narrazione che vede nel trasporto pesante un potenziale pericolo piuttosto che un valore aggiunto. Anche per questo motivo oggi premiamo l'autista dell'anno e faremo una menzione speciale ad un autista che si è distinto per aver salvato delle vite umane.

Cercheremo di approfondire questi temi e le sfide che le imprese dovranno affrontare nei prossimi anni grazie all'intervento dei nostri qualificati ospiti e ai rappresentanti del Governo e delle Istituzioni, che hanno la responsabilità di tradurre le analisi in decisioni.

Queste sono le sfide. Ma le sfide si affrontano solo se c'è qualcuno che le tiene insieme, che le traduce in posizioni, in proposte, in azione. Questo qualcuno è ANITA.

IL RUOLO DI ANITA

ANITA ha più di ottant'anni. Otto decenni di lavoro, competente, serio. Ci siamo confrontati con tutti: Governo, Istituzioni, parti sociali, stakeholder.

La competenza tecnica e normativa non ci è mai mancata. Le relazioni istituzionali le abbiamo costruite nel tempo, con pazienza e con costanza.

ANITA ora deve fare un ulteriore passo in avanti partendo dai punti di forza che abbiamo sviluppato negli anni.

Per interpretare meglio le esigenze delle imprese, abbiamo ascoltato direttamente i nostri associati con un percorso che

domani mattina restituiamo nell'assemblea privata. Abbiamo lanciato un programma per i giovani del settore.

E abbiamo provato a portare nell'Assemblea questi segnali di cambiamento per costruire un'Associazione ancora più forte e aperta al futuro.

Apertura significa anche intensificare la collaborazione con altre Associazioni su tematiche comuni per individuare interventi e soluzioni tali da realizzare nel nostro Paese una vera e propria politica dei trasporti. Un percorso già consolidato in Federtrasporto dove, anche grazie alla visione della presidenza, è stato attivato un efficace dialogo e integrazione con le altre componenti del trasporto: ferro, mare, aria.

Apertura significa anche rafforzare il dialogo con i committenti. Il ruolo di Confindustria in questo ambito è determinante perché può fare da volano per garantire relazioni positive tra le parti.

Un'Associazione più forte significa anche individuare gli obiettivi strategici per un settore più moderno, sostenibile e competitivo.

Al termine di questa giornata presenteremo quindi l'Agenda di Sorrento: le priorità concrete che porteremo nelle sedi istituzionali e agli stakeholder nei prossimi mesi.

C H I U S U R A

Torno ora alle cinque immagini con cui ho cominciato.

Lo scaffale pieno. Lo zaino del bambino. Il cantiere che avanza. La linea di produzione. Il farmaco che arriva. Dietro ognuna di queste immagini ci siamo noi. Ci sono le nostre imprese. Ci sono le persone che ogni giorno salgono su un camion perché l'Italia funzioni.

C'è un'idea che tiene insieme tutto ciò di cui abbiamo parlato. Il latte nel frigorifero e un sistema industriale competitivo ed efficiente.

Le persone che guidano ogni giorno e le rotte commerciali del Mediterraneo.

L'Italia che muove: un gesto quotidiano e lo sviluppo del Paese.

Un'idea semplice, che diventa la nostra bandiera.

ANITA.

Dove il trasporto diventa strategia.

