

Sabato 23 maggio 2026

# mondo ... business

Il magazine per le imprese del territorio

Cremona - Crema - Casalmaggiore

175  
2026



# AUTOTRASPORTO SOTTO PRESSIONE

Prezzi dei carburanti alle stelle, redditività in calo, imprese troppo piccole e carenza di personale i nodi di un settore in grande difficoltà: e in provincia di Cremona in quindici anni le aziende sono diminuite di quasi il 30%

# O Così.



# O Pomì.



Solo pomodori italiani da filiera certificata.

**Pomì**  
O Così. O Pomì.

di Luca Puerari

## Gasolio più caro ma la crisi è strutturale



**S**e le ruote dei camion si fermano, si ferma il Paese. È una verità tanto semplice quanto spesso dimenticata: l'autotrasporto è l'infrastruttura invisibile che tiene in piedi l'Italia, collega industrie e magazzini, garantisce l'approvvigionamento dei supermercati, sostiene l'agroalimentare e la logistica del fresco. Eppure oggi questo settore vitale vive una crisi profonda, che rischia di trasformarsi in un punto di rottura strutturale. Il caro gasolio dopo la chiusura dello Stretto di Hormuz per la guerra di Stati Uniti e Israele all'Iran ha aggravato una situazione già fragile: da febbraio a oggi gli aumenti oscillano tra il 25 e il 30%, un dato che per un'impresa di trasporto significa spesso lavorare senza margini o addirittura in perdita.

Ma ridurre tutto all'emergenza energetica sarebbe un errore. Gli operatori e gli esperti parlano chiaramente di una crisi di sistema: il carburante è solo l'innesco di un problema più ampio, fatto di inefficienze, costi, mancanza di personale e un modello economico non sostenibile. Il primo nodo è la carenza di autisti, un'emergenza silenziosa che si trascina da anni. Il mestiere è diventato poco attrattivo: turni lunghi, vita familiare sacrificata, responsabilità crescenti e retribuzioni non adeguate. A fronte di questo - e sembra un paradosso - in Italia la presenza femminile nel settore è del 6%, un dato più alto rispetto alla media dei Paesi europei.

Il problema non è solo umano: è infrastrutturale. La competitività delle imprese viene quotidianamente erosa da una rete interna inefficiente, con cantieri infiniti, lavori mai conclusi e collegamenti spesso inadeguati. Tempi di percorrenza imprevedibili significano ritardi, maggiori consumi e costi aggiuntivi. A questo si aggiunge un'altra piaga: le inefficienze nelle operazioni di carico e scarico, dove ore di attesa diventano ore non pagate, sottratte alla produttività e al

guadagno. La redditività, infatti, è il vero punto critico. Il rischio di viaggiare in perdita è reale e sempre più frequente. Il settore è frammentato, segnato dal 'nannismo' di moltissime imprese troppo piccole per reggere l'urto dei costi e competere sul mercato. E non stupisce che, in territori come la provincia di Cremona, dal 2010 a oggi le aziende del comparto siano diminuite del 30%: un segnale chiaro di impoverimento economico e industriale. In questo quadro, le esperienze di consorzi e aggregazioni tra imprese rappresentano un modello virtuoso: unire forze e mezzi può significare abbattere costi, garantire lavoro stabile e aumentare potere contrattuale.

Sul fronte delle misure, però, la sensazione diffusa è che manchi una strategia efficace. L'accisa mobile, con il taglio generalizzato alla colonnina, ha di fatto annullato il vantaggio del gasolio professionale, penalizzando chi aveva investito in mezzi più moderni ed ecologici. Il comparto - mobilitato da settimane - chiede di ripristinare un meccanismo distintivo, vantaggioso e a tutela dei vettori professionisti, insieme a interventi sul costo del lavoro e su una fiscalità che oggi appare sempre meno sostenibile. E poi c'è la transizione ecologica, che rischia di rimanere uno slogan. L'elettrico, almeno per ora, sembra inadatto alle esigenze dell'autotrasporto pesante, mentre l'idrogeno è ancora lontano da un'applicazione concreta e accessibile. Senza soluzioni realistiche e incentivi mirati, la transizione rischia di trasformarsi in un ulteriore peso invece che in un'opportunità.

Serve dunque un cambio di passo: infrastrutture più efficienti, tempi certi nei cantieri, regole più eque sul carburante, incentivi coerenti con la sostenibilità reale e non solo dichiarata, oltre a politiche serie per attrarre nuovi autisti. Perché senza autotrasporto non c'è economia che tenga. E continuare a ignorarlo significa accettare, lentamente, la paralisi del Paese.

## L'EDITORIALE



**3** *Gasolio più caro ma la crisi è strutturale*

Luca Puerari

## COVER STORY

**6** *LO SCENARIO* di R. Bettinelli  
*Autotrasporto con il fiatone  
Redditività troppo marginale*

**10** *KEROPETROL* di A. Fiori  
*Mainardi: «Occhio all'isteria  
listini e accise a rischio caos»*

**12** *SERTORI* di A. Arco  
*La Lombardia è energivora  
allarme rincari ma il piano c'è*

**14** *GERVASONI*  
*«Si rischia di fermare i mezzi per  
non viaggiare in perdita»*

**17** *AUTOMOTIVE* di F. Gottardi  
*«Per la mobilità sostenibile  
la strada è già tracciata»*

**18** *INDUSTRIALI* di M. Triboldi  
*Crisi di sistema che minaccia  
la competitività e lo sviluppo*

**20** *LAA*  
*Castronovo: «Settore allo stremo  
Investire nell'intermodalità»*

**22** *CNA* di Michele Santoni  
*«Autotrasporto al limite  
serve una svolta concreta»*

**24** *AGRICOLTURA* di A. Bettoni  
*Tra gasolio e fertilizzanti  
nei campi costi alle stelle*

**28** *TRASPORTI PESANTI* di P. Cremona  
*«Margini sempre più bassi  
e le misure sono inefficaci»*

**31** *ALTMANN RAIL TRACTION*  
*«Più treni, meno camion  
Intermodalità inevitabile»*

**34** *ALBA TRASPORTI* di R. Bettinelli  
*Efficienza, qualità della flotta  
e flessibilità per la logistica*

**36** *ANDRINI* di R. Bettinelli  
*Chilometro dopo chilometro  
La strada è una passione!*

**39** *LAZZARI* di R. Bettinelli  
*Tir di ultima generazione  
«Il Consorzio idea vincente»*

**42** *CISPADANA* di F. Tuccillo  
*Crescere è una sfida  
«La strada come impresa»*

**44** *CABL* di F. Tuccillo  
*Dal padroncino al consorzio  
La sfida dell'autotrasporto*

## TECNOLOGIA

**46** *NUOVE NORME UE* di G. Cavallo  
*Non timbra, non chiede ferie  
ma l'IA è già una 'collega'*

## LA PAROLA ALLE ASSOCIAZIONI

**48** **INDUSTRIALI**  
*La voglia di raccontare  
dei cronisti di domani*

**51** **INDUSTRIALI**  
*In bicicletta per la scienza  
con 'La ricerca è nell'aria'*

**54** **CNA** di F. Tuccillo  
*Mada Impianti Idrulici  
tra innovazione e tecnica*

**57** **CNA** di F. Tuccillo  
*'Si fa presto a dire impresa'  
la realtà spiegata in un libro*

**60** **LAA** di R. Bettinelli  
*Via al Crema Wine Festival  
lo scenario è internazionale*

**63** **LAA** di R. Bettinelli  
*Qualità e tanta esperienza  
«La differenza è nei dettagli»*

**67** **LIBERA AGRICOLTORI**  
*Eletto il nuovo Consiglio  
per il triennio 2026-2029*

**68** **LIBERA AGRICOLTORI**  
*Zootecnia: ricerca e imprese  
Vincente il modello Cremona*

**71** **LIBERA AGRICOLTURA**  
*CBAM e il nodo fertilizzanti  
L'agricoltura è minacciata*

**73** **LIBERA AGRICOLTORI**  
*Il decreto bollette è legge  
Le bioenergie sono salve*



175  
2026

Sabato 23 maggio 2026

## IL BAROMETRO

**74** **IL METEO DI MONDO BUSINESS**  
*Sole pieno, nuvole e pioggia  
Ecco i 4 protagonisti del mese*



Associazione Industriali  
Cremona



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

Cremona



libera  
associazione  
artigiani



LIBERA ASSOCIAZIONE  
AGRICOLTORI CREMONESI

di Roberto Bettinelli



# Autotrasporto con il fiatone Redditività troppo marginale

## LE CRITICITÀ DEL SETTORE

***Gasolio alle stelle, margini compressi  
tempi di pagamento lunghi, nanismo  
delle aziende e carenza di personale***

**L'**impennata dei costi energetici, provocata dalla crisi tra Iran e Stati Uniti, sta mettendo in ginocchio il comparto dell'autotrasporto. Le tensioni in Medio Oriente hanno spinto al rialzo le quotazioni del greggio che a sua volta ha fatto lievitare il prezzo del gasolio e in generale dei carburanti. La soglia dei 2 euro al litro è stata superata con una maggiorazione di più del 25%. Una pressione che si è drammaticamente aggiunta alle problematiche strutturali di un settore cruciale per l'economia nazionale che ora deve fronteggiare una marginalità quasi azzerata e un'incertezza crescente. Un quadro negativo che ha spinto le principali associazioni di categoria come Fiap, CNA Fita e Sna Casartigiani ad organizzare una mobilitazione nazionale per la fine di mag-

gio. Una decisione presa all'interno di Unatras, il tavolo unitario dell'autotrasporto, che unisce le associazioni delle imprese vicine a Confindustria e al mondo artigiano. Lo spettro delle richieste denuncia la gravità del momento: meccanismi automatici di adeguamento delle tariffe al costo del carburante, crediti d'imposta strutturali e una revisione dei prezzi minimi. In assenza di risposte che chiamano inevitabilmente in causa le istituzioni governative e comunitarie, le sigle datoriali sono pronte a ricorrere al fermo del settore con effetti immediati sulla catena degli approvvigionamenti.

Tra le molteplici criticità il punto nodale è rappresentato dal costo del carburante che pesa fino al 35-40% sui costi operativi. Gli aumenti degli ultimi mesi sono stati rapidi e poco trasferibili sui clienti anche a causa di contratti rigidi e all'atteggiamento dei committenti che troppo spesso rifiutano gli aumenti delle prestazioni continuando a mettere in concorrenza più trasportatori per abbassare i prezzi. Uno scenario peggiorativo e già gravato da altre insidie a partire dai tempi di pagamento lunghi, spesso tra i 60 e i 120 giorni, che erodono la liquidità delle imprese costrette a subire un'operatività senza margini se non direttamente in perdita.

In Italia sono attive circa 100mila imprese di autotrasporto nella filiera logistica, capace complessivamente di generare 85,4 miliardi di euro per oltre 1,4 milioni di addetti e con un'in-



## I numeri dell'autotrasporto

### IN ITALIA

- quasi **100mila** imprese di autotrasporto
- **85,4 miliardi** di euro per oltre **1,4 milioni** di addetti
- fino al **9% del Pil** con la logistica



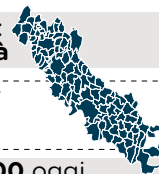
### IN LOMBARDIA

- **25mila** aziende di cui oltre **12mila** nel solo autotrasporto
- oltre **260mila** addetti
- oltre il **22%** del valore aggiunto nazionale della logistica
- in **10 anni** il numero di imprese è diminuito del **22,6%**



### IN PROVINCIA DI CREMONA

- trasporti e magazzinaggio: tra le **1.000** e le **1.100 unità**
- solo autotrasporto: da **737** nel 2008 a quasi **500** oggi
- da **1.700** addetti a circa **900** oggi (media di **3,9** occupati per impresa)



## Un quadro negativo che ha spinto le principali associazioni di categoria come Fiap, CNA Fita e Sna Casartigiani ad organizzare la mobilitazione nazionale

cidenza diretta sul Pil pari al 3,9%. Un dato che sale fino al 9% se si considera l'intero ecosistema includendo l'ambito dei servizi. Questo ha infatti un perimetro più ampio nel quale non ricade solamente lo spostamento delle merci. Una portata straordinaria ed è facile immaginare che senza il trasporto su gomma le attività relative alla produzione, alla distribuzione e all'export rimarrebbero paralizzate all'istante bloccando la vita economica del Paese.

Su questa base già fragile si innestano problemi di lungo periodo e mai risolti: un tessuto produttivo estremamente frammentato, composto in gran parte da microimprese e padroncini; tariffe spesso sotto costo; politiche di prezzo aggressive e azioni di dumping; difficoltà nel reperire autisti; inefficienze operative come i viaggi a vuoto; ritardi cronici nei pagamenti. Il caro carburante è intervenuto come un fattore detonante.

La Lombardia rappresenta il cuore logistico del Paese. Il che la rende un osservatorio privilegiato della crisi dal momento che è qui che si concentra circa il 18% delle imprese italiane dei trasporti, pari a circa 25mila aziende, di cui oltre 12mila nel solo autotrasporto e con oltre 260mila addetti. Oltre il 22% del valore aggiunto nazionale della logistica viene prodotto dai territori lombardi. Un sistema avanzato che ruota attorno all'area milanese e alle province limitrofe, ma che ormai è alle prese con evidenti difficoltà. Negli ultimi dieci anni il numero

di imprese è diminuito del 22,6% segnalando una progressiva selezione che penalizza soprattutto le realtà più piccole e meno strutturate. Un contesto frammentato e vulnerabile, esposto agli shock esterni, nel quale l'aumento del costo del gasolio ha impattato più intensamente proprio sulle aziende con minore capacità finanziaria e contrattuale.

Il caso della provincia di Cremona rispecchia la tendenza regionale come dimostra il numero di imprese di autotrasporto che è passato da 737 nel 2008 a circa 450-500 oggi con una riduzione del 38% in meno di dieci anni. Parallelamente gli addetti sono scesi da oltre 1.700 a circa 900 segnando un dimezzamento della forza lavoro. Se si prende in esame il settore 'trasporti e magazzinaggio' le imprese aumentano fino alle 1.000 e 1.100 unità.

Il tessuto locale è composto prevalentemente da microimprese, spesso familiari, con uno o pochi mezzi. Prevalgono le realtà con pochi addetti con una media provinciale di 3,9 occupati per impresa. Una parcellizzazione che pregiudica la forza competitiva. La capacità di investimento rimane infatti limitata e si registra una strutturale difficoltà nel garantire l'accesso al credito per avviare fasi espansive. Uno sbarramento che non consente di rinnovare le flotte acquistando veicoli più performanti e intelligenti che, a maggior ragione in presenza di uno shock energetico, possono incidere in modo favorevole sui consumi. A questo si aggiunge la pressione della concorrenza internazionale, in particolare degli operatori dell'Est Europa, che contribuisce a comprimere ulteriormente le tariffe rendendo ancora più traumatico l'aumento dei carburanti. Ma se i costi crescono e non si adeguano i prezzi molte aziende rischiano il collasso.

L'autotrasporto è la spina dorsale della logistica e ogni sua difficoltà si riflette immediatamente su industria, commercio



# DAL 1895 TI CHIAMIAMO PER NOME

Da oltre un secolo, siamo al fianco di famiglie e imprese con lo stesso entusiasmo e la stessa energia di sempre.

Credito Padano, la Banca per te.

 **BCC CREDITO PADANO**  
GRUPPO BCC ICCREA

[creditopadano.it](https://www.creditopadano.it)



e distribuzione. Senza una rete efficiente di trasporto merci, sostengono gli esperti, l'Italia dovrebbe aumentare le importazioni fino al 10% del totale nazionale. Si creerebbero così colli di bottiglia interni: prodotti agricoli e industriali che non arrivano in tempo ai mercati, aumento degli sprechi soprattutto nell'agroalimentare e rallentamenti nelle filiere produttive. Le imprese, non potendo contare su consegne puntuali, ridurrebbero la produzione o perderebbero competitività. Crescerebbe inoltre la dipendenza dall'estero. Per garantire continuità nelle forniture distributori e industria sarebbero costretti a importare più beni già pronti o semilavorati, spesso a costi maggiori. Questo comporterebbe il peggioramento della bilancia commerciale, l'aumento dei prezzi finali e una maggiore esposizione alle crisi internazionali. Conseguenze che dimostrano la valenza prioritaria e strategica del settore come la dipendenza dell'intero sistema economico. La protesta delle associazioni di categoria è quindi il segnale di un malessere diffuso e di una sostenibilità economica sempre più difficile da garantire. Per le aziende dei trasporti diventa sempre più urgente l'attivazione di un percorso di cambiamento. È necessario sviluppare un nuovo modello di business con direttrici chiare. Occorre intervenire sulla leva della dimensione d'impresa potenziando la disponibilità di mezzi e rivendicando maggiore potere contrattuale. È necessario promuovere politiche di aggregazione con la nascita di consorzi e reti per condividere risorse strappando condizioni migliorative in riferimento ad acquisti e contratti. Crescere nella scala significa inevitabilmente conquistare più margine. Altro punto dirimente è da individuare nella revisione dei rapporti commerciali: senza clausole di indicizzazione al prezzo del gasolio e tempi di pagamento sostenibili ogni fibrillazione dei prezzi energetici non può che impattare sul livello dei costi scaricandosi negativamente sui bilanci. Uno snodo decisivo è costituito, inoltre, dalla digitalizzazione operativa e dal ricorso all'intelligenza artificiale per recuperare efficienza e pianificare in modo più vantaggioso i viaggi attraverso l'ottimizzazione dei carichi, l'integrazione dei flussi informativi, la diminuzione dei chilometri a vuoto, l'incremento della saturazione dei mezzi. Resta infine la carenza più determinante, legata al capitale umano, con l'insufficienza del numero degli autisti che continua a frenare la capacità produttiva. Un gap che impone lo studio di

**In provincia di Cremona i numeri raccontando di una crisi profonda. Si è passati da 737 unità nel 2008 a circa 450-500 oggi, un trend che ha dimezzato la forza lavoro**

## **Il comparto vale fino al 9% del Pil. La Lombardia è il cuore logistico del Paese dove si concentra il 18% delle imprese italiane, pari a circa 25mila aziende (216mila addetti)**

politiche inedite e più attrattive sul piano retributivo e formativo poiché senza persone qualificate ogni investimento in mezzi e tecnologia è destinato a rimanere un atto sterile. Il vero salto di qualità passa però attraverso la trasformazione del servizio. Il trasporto merci, da solo, è ormai una commodity e per non cadere nelle trappole note dei margini risicati e della concorrenza elevata bisogna spostarsi verso una fornitura di soluzioni integrate. I servizi erogati devono essere a maggiore valore aggiunto accogliendo le sfide della logistica evoluta. Qui sono ormai visibili innovazioni in merito alla pianificazione dei flussi, alla gestione informatizzata dei magazzini e all'analisi



predittiva della domanda che richiedono strumentazioni, metodologie e professionalità adeguate. Nei poli logistici automatizzati robot e software coordinano lo stoccaggio, il prelievo delle merci e la spedizione riducendo tempi ed errori mentre IA e funzioni di visibilità permettono al cliente di monitorare in tempo reale ogni fase della spedizione migliorando controllo e affidabilità. Parallelamente il mercato sta richiedendo servizi su misura come la logistica per prodotti farmaceutici o alimentari con catene del freddo controllate e certificazioni rigorose. Allo stesso tempo si sta diffondendo il cosiddetto 'last mile' per consegne programmate, uso di veicoli elettrici e piattaforme digitali che integrano cliente, corriere e retailer. Uno scenario in continua trasformazione in cui il valore non risiede più nel semplice spostamento delle merci ma nella capacità di offrire servizi efficienti, flessibili, tecnologicamente avanzati e specializzati. La chiave della competitività condanna sempre di più l'approccio tradizionale, generalista e ancorato al prezzo, all'espulsione dal mercato.

di Andrea Fiori

# Mainardi: «Occhio all'isteria listini e accise a rischio caos»

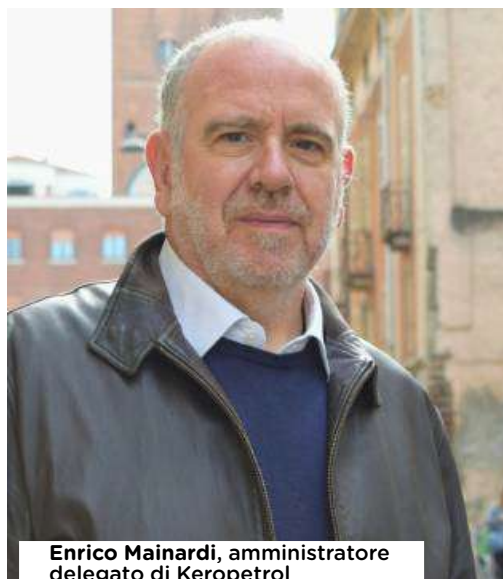
## PARLA L'AD DI KEROPETROL

**«Il settore carburanti si muove tra instabilità internazionale e scelte politiche interne poco prevedibili»**

**I**l panorama macroeconomico globale attraversa una delle fasi più convulse degli ultimi decenni. Le tensioni geopolitiche internazionali si riflettono istantaneamente sulla nostra economia, agendo come moltiplicatori di incertezza per imprese e consumatori. In questo scenario, la distribuzione dei carburanti si trova nell'occhio del ciclone: stretta tra mercati volatili, rischio di contrazione dei consumi e il rebus normativo delle accise. Per capire la complessità della situazione, abbiamo analizzato il fenomeno con **Enrico Mainardi**, amministratore delegato di Keropetrol Spa, realtà che con oltre 180 impianti nazionali e un circuito di carte accettato in più di 200 stazioni rappresenta un osservatorio privilegiato.

Il primo segnale di forte complicazione arriva dai bilanci delle aziende di trasporto, comparto vitale per la logistica di cui la rete di distribuzione è fornitore fondamentale. L'altalena dei prezzi pone una doppia difficoltà. Se da un lato esiste lo spettro di una riduzione dei consumi — «se l'autotrasportatore non riesce a reggere un prezzo troppo elevato, probabilmente lavorerà di meno, consumando meno gasolio», spiega Mainardi —, dall'altro vi è un'emergenza più silenziosa: l'esplosione dell'esposizione creditizia.

Il sistema delle carte carburante aziendali si regge su dilazioni medie di 37 giorni, garantite da fidi assicurativi parametrati sui consumi storici. Quando il prezzo schizza, la capienza di questi fidi si azzera in pochi giorni. «Il fido assicurativo rischia di non essere capiente quando c'è un forte



**Enrico Mainardi, amministratore delegato di Keropetrol**



aumento di prezzo», evidenzia l'ad. Il pericolo è che le assicurazioni, vedendo il comparto in sofferenza, stringano le maglie del credito. Per evitare che la catena si spezzi, Keropetrol si è fatta carico di un rischio extra: «Al momento abbiamo valutato un incremento del fido non garantito dall'assicurazione che la società può dare direttamente all'autotrasportatore». Una misura necessaria, che fotografa il ruolo di ammortizzatore finanziario assunto della filiera.



**«L'effetto Hormuz in realtà è più psicologico che reale e sul fronte italiano i decreti last minute creano squilibri economici»**



Questa instabilità si traduce in variazioni repentine del Platt's — l'indicatore mondiale basato sulla quotazione sulla nave a Genova —, un valore che gli operatori subiscono passivamente ogni giorno. I distributori rimasti temporaneamente a secco nelle scorse settimane non hanno sofferto una carenza di materia prima, bensì un corto circuito logistico: «Operatori che hanno fatto politiche di prezzo aggressive sono stati presi d'assalto e la logistica non è riuscita a rifornirli in tempo».

A complicare ulteriormente un quadro già teso si aggiungono le dinamiche della politica interna e la gestione del nodo accise. Se l'abbassamento della pressione fiscale sui carburanti ha rappresentato un indubbio sollievo per le tasche dei cittadini (stimato in circa 24 centesimi al litro), per le società di distribuzione si è trasformato in un pesante squilibrio economico e finanziario. I decreti dell'ultimo minuto e la mancanza di una programmazione a lungo termine costano caro a chi gestisce la rete: «Tutto il prodotto comprato con accise piene l'abbiamo dovuto vendere con accise ridotte, e nessuno ce lo rimborsa. Pur prevedendo di recuperare almeno una parte della somma in futuro, è un'esposizione finanziaria notevole cui si aggiunge il vizio dei governi italiani di prendere le decisioni all'ultimo».

La riduzione temporanea è una misura costosa per lo Stato (circa un miliardo di euro), coperta solo in parte dall'extra gettito dell'Iva derivante dai prezzi più alti. In attesa delle nuove mosse del Governo, l'ultimo Consiglio dei Ministri di fine aprile ha varato un rinnovo della misura focalizzato principalmente sul gasolio, che negli ultimi mesi ha registrato dinamiche di prezzo anomale, arrivando a superare la benzina di 3 o 4 centesimi. In questo contesto fluido, l'unica certezza rimane il regime di severo controllo a cui il settore è sottoposto, il che smonta molte delle narrative semplicistiche sulla speculazione selvaggia alla pompa. «Noi oggi dobbiamo comunicare i prezzi dei singoli impianti e il prezzo a cui vendiamo il prodotto», conclude Mainardi. «Il nostro prodotto è sotto gli occhi di tutti: la speculazione, se il singolo vuole farla, viene punita direttamente dal mercato».

La situazione, insomma, resta complessa e priva di soluzioni immediate; l'unica via per le aziende è continuare a gestire i mutamenti quotidiani con estrema prudenza finanziaria, per evitare che l'isteria dei mercati si trasformi in un blocco della mobilità del Paese.



**«È preoccupante l'esposizione creditizia delle flotte, con fidi che diventano insufficienti e noi abbiamo ampliato il credito per evitare blocchi nella filiera»**

Fuori dai confini nazionali, in particolare nello Stretto di Hormuz per il conflitto in Iran, la realtà richiede di scindere i dati industriali dalle reazioni emotive. Ad oggi non si registrano problemi strutturali di approvvigionamento per benzina e gasolio, le cui rotte transitano solo per il 20% da quell'area. Il vero problema è l'impatto psicologico sui listini. «La parola d'ordine di oggi è isteria», ammonisce Mainardi. «Basta una dichiarazione per creare scossoni enormi».

di Andrea Arco

# La Lombardia è energivora allarme rincari ma il piano c'è

## PARLA L'ASSESSORE SERTORI

**«Le tensioni sui prezzi di petrolio e gas preoccupano: accelerare le rinnovabili senza sacrificare l'agricoltura»**

**L**a Lombardia non è una regione qualunque. Consuma energia come una piccola nazione, produce ricchezza come una locomotiva europea e quando il prezzo del petrolio, del gas o dei carburanti si muove, qui non scricchiola solo il pieno dell'auto. Si rompe tutto: logistica, manifattura, agroindustria, costruzioni, trasporti, filiere, cantieri, asfaltature, margini delle imprese e potere d'acquisto delle famiglie. Per questo, davanti alla nuova crisi internazionale legata allo stretto, alle guerre e alla tensione energetica globale, l'assessore regionale alla partita **Massimo Sertori** non usa giri di parole: «C'è tanta preoccupazione». Ma allo stesso tempo non si defila. Perché: «C'è già un piano». Ed è tutta questione di numeri, come sempre. «Siamo la regione più abitata e quindi più energivora — spiega —. Consumiamo 65 terawattora sui 310 dell'intero Paese».

Non è un'anomalia, ma il riflesso della struttura stessa della 'pianurona' sotto le Alpi: più abitanti, più imprese, più produzione, più servizi, più trasporti. «È normale — aggiunge Sertori — perché lo stesso peso lo ritroviamo nel Pil. Abbiamo dimensioni, esigenze e responsabilità che sono praticamente quelle di una piccola nazione. Lo sapevamo già, solo che ora pesa».

E infatti il problema non si ferma alla benzina alla pompa. Quella è la parte più visibile, quella che il cittadino misura subito sul display del distributore. Ma dietro c'è il resto della catena, lunghissima. «Siamo preoccupati non solo per il costo dei carburanti — sottolinea l'assessore — ma anche per tutti i derivati. Banalmente, anche l'asfaltatura delle strade dipende dal petrolio, perché utilizza catrame e materiali collegati». In parole povere: se l'energia sale, salgono trasporti, materie prime, manutenzioni, opere pubbliche e costi industriali. E vista dalla nostra ottica, anche in un territorio come quello cremonese dove manifattura, agricol-

tura, agroalimentare, logistica e costruzioni si tengono insieme, l'effetto non resta confinato a un comparto. L'effetto, appunto, è a catena. Perché siamo proprio noi a essere tra i più energivori per natura: allevamenti, caseifici, trasformazione alimentare, metalmeccanica, trasporto merci e cantieri. Cremona non assorbe gli shock energetici come un dettaglio contabile. Li sente nei bilanci, nei preventivi, nelle gare, nei listini e nella capacità di restare competitiva. Il tema, quindi, non è soltanto quanto costa oggi un barile o quanto aumenta domani un pieno: è quanto margine resta alle imprese per investire, assumere, esportare e programmare.

Sertori distingue però i piani. La risposta immediata ai rincari, osserva, non può arrivare principalmente da Milano. «Gli interventi che si possono fare per calmierare, al di là dell'auspicio che la guerra finisca presto, sono di natura statale e non regionale». Il messaggio è chiaro: sugli shock di prezzo servono leve romane, fiscali, industriali e diplomatiche. La Regione può incidere sul medio periodo, costruendo condizioni strutturali perché il sistema lombardo dipenda meno dalle oscillazioni esterne.

Ed è qui che entra la partita energetica vera. «Noi come Regione, in prospettiva, abbiamo appena approvato la legge sulle aree idonee per incrementare la produzione da fonti rinnovabili», spiega Sertori. Una norma che, nelle intenzioni del Pirellone, deve accelerare nuovi impianti senza sacri-

«Sotto pressione la logistica l'agroindustria e i cantieri Gli effetti si scaricano su bilanci, listini e competitività»





**Massimo Sertori**, assessore agli Enti locali, Montagna Risorse energetiche e Utilizzo della risorsa idrica

**«La Regione punta su una legge per individuare aree idonee alle rinnovabili e attrarre investimenti fino a 15 miliardi. L'obiettivo è quello di ridurre la dipendenza e programmare un mix futuro con idroelettrico e nucleare di nuova generazione»**

ficare l'equilibrio territoriale. «Lo abbiamo fatto preservando i territori destinati all'agricoltura — precisa — perché la Lombardia è prima anche in quello e non ce ne siamo scordati. Riteniamo sia una legge equilibrata».

Anche perché alla fine, la questione, soprattutto per una provincia agricola e agroindustriale come quella cremonese, è tutt'altro che secondaria. La transizione energetica non può trasformarsi in una sottrazione indiscriminata di

suolo produttivo. Servono rinnovabili, ma serve anche difendere la terra. Servono tanti impianti quante transenne. Servono investimenti, ma non a prezzo di indebolire una delle filiere che ci raccontano al mondo.

La portata economica, secondo il titolare alla cattedra dell'Energia, è enorme: «Parliamo di investimenti da 15 miliardi». Da qui anche la stoccata politica: «Sono contento che la norma sia stata approvata dalla maggioranza, mi dispiace che il Pd si sia astenuto». Per l'assessore, il punto non è di bandiera ma di traiettoria industriale: programmare oggi ciò che servirà domani.

Il cuore del ragionamento resta il prossimo decennio. «Grazie a questi interventi, con un mix energetico tra nucleare e rinnovabili, forse, nel 2036 potremmo avere un'autonomia energetica. Al netto che anche l'idroelettrico resta importante». Il riferimento al nucleare è alla prospettiva della quarta generazione, non a una risposta immediata. «Non puoi farlo domattina, chiaro — ammette — però non ci stiamo limitando a governare, dobbiamo anche programmare». Ed è forse questa la frase che fotografa meglio il bivio lombardo-cremonese. La crisi attuale non si risolve al graticciolo di Regione Lombardia e nessuno ha la bacchetta magica. Ma può diventare il promemoria brutalmente onesto di ciò che non è stato fatto prima. «Ci avessimo pensato dieci anni fa...», riconosce pragmatico Sertori. Ecco, però siamo ancora in tempo.





«Oltre i 2 euro al litro, non va... Per i mezzi pesanti l'extracosto supera i 1.000 euro al mese. Chiediamo interventi urgenti per evitare lo stop delle imprese»

# «Si rischia di fermare i mezzi per non viaggiare in perdita»

## L'ANALISI E LE URGENZE

**Gervasoni (FITA Cna Lombardia) commenta l'impatto dei prezzi del gasolio in costante aumento**

**I**l caro energia continua a mettere sotto pressione la filiera dei trasporti e della logistica, con effetti particolarmente pesanti sull'autotrasporto, dove l'incidenza del carburante resta una delle voci di costo più critiche. I dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) sui prezzi medi del gasolio dei primi mesi del 2026 confermano una crescita rapida e costante, tale da tradursi in migliaia di euro di extracosti per singolo mezzo pesante. In questo scenario, le imprese più piccole rischiano di essere travolte da rincari che comprimono ulteriormente margini già fragili, mentre le misure governative appaiono insufficienti o poco efficaci. Ne parliamo con **Riccardo Gervasoni**, presidente di FITA Cna Lombardia, che analizza l'impatto dei prezzi e indica le urgenze per evitare il blocco del settore.

**Quanto pesa oggi il caro energia sulla filiera dei trasporti**

### e della logistica?

«Secondo i dati pubblicati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica (MASE), il costo medio del gasolio per autotrazione del mese di febbraio 2026 è stato di 1,700 euro al litro, quello di marzo 1,987 euro al litro, con un incremento di 0,287 euro al litro (+16,85%), mentre quello del mese di aprile di 2,097 euro al litro, con un incremento rispetto febbraio di 0,397 euro al litro (+23,35%). Tutto questo ciò si traduce, per un mezzo pesante, in un costo aggiuntivo per i mesi di marzo e aprile di oltre 1.800 euro a veicolo. A cui va aggiunto il sovracosto del mese di maggio, per il quale non è stato ancora pubblicato il prezzo medio, ma che sarà quasi sicuramente superiore ai 2 euro al litro. Se la situazione di crisi internazionale dovesse perdurare, le imprese si troverebbero a dover affrontare un aggravio mensile per singolo veicolo di oltre 1.100 euro. Un extracosto insostenibile per qualsiasi impresa che costringerebbe gli operatori a fermare i veicoli per non viaggiare in perdita».

### Quali sono le misure più urgenti per evitare che i rincari mandino fuori strada le imprese più piccole dell'autotrasporto?

«Le associazioni aderenti ad Unatras hanno presentato alcune richieste al Governo. La prima: la sospensione e il differimento dei pagamenti previdenziali e fiscali e la



**Riccardo Gervasoni**  
presidente Fita  
CNA Lombardia

possibilità di ottenere il riconoscimento del rimborso accisa al momento della presentazione della domanda (senza attendere i 60 giorni di silenzio assenso, La seconda: l'aumento del fondo stanziato (attualmente 100 milioni) per finanziare il credito d'imposta necessario a compensare l'incremento del costo del gasolio nei mesi di marzo, aprile e maggio; l'importo necessario stimato da Unatras è di 500 milioni. La terza: la predisposizione da parte del MIT, di una nota esplicativa sulla normativa relativa alla clausola di adeguamento del costo del carburante (sulla scorta di quanto avvenuto per i tempi di attesa al carico-scarico) con l'obiettivo di renderne maggiormente trasparente e omogenea l'applicazione e sostenere il potere contrattuale delle imprese».

## «I rincari sui prodotti finali molto spesso non dipendono dai trasporti e dalla logistica ma da dinamiche speculative che sfruttano la crisi energetica»

### Sul fronte carburanti come giudica le misure fin qui prese dal Governo?

«Al momento, l'unico intervento del Governo contro l'incremento del costo del carburante, è stata la riduzione di 20 centesimi dell'aliquota sulle accise; tale intervento non ha però prodotto benefici economici per il comparto dell'autotrasporto, ma ha finito per penalizzare soprattutto le imprese che negli anni hanno investito nel rinnovo del parco veicolare, nella sostenibilità ambientale e nell'efficienza energetica (a causa della riduzione del credito d'imposta sulla accise di cui possono beneficiare tali imprese) Le richieste di Unatras, allo stato attuale, non hanno ricevuto risposte dal Governo e a questo punto vedremo quello che succederà».

### La crisi può accelerare il passaggio a una logistica più intermodale, tra gomma, ferro e porti?

«Il costo del trasporto su nave ha subito un incremento dovuto all'introduzione, nel 2024, della tariffa Ets Surchage, con la quale le compagnie di navigazione scaricano sugli autotrasportatori che utilizzano il trasporto marittimo, i costi del sistema ETS (Sistema per lo Scambio di Quote di Emissione). A questo si aggiunge l'ulteriore incremento delle tariffe marittime a causa dell'incremento dei costi del carburante. Questa situazione, sommata alle carenze infrastrutturali di cui soffre il nostro Paese, non favorisce lo sviluppo del trasporto intermodale».

### Il rincaro dei trasporti si riflette immediatamente sulle filiere, anche quelle dell'agroalimentare che trattano prodotti freschi e conferimenti. Che risposte si possono dare ai soggetti delle filiere?

«L'aumento del costo del gasolio non incide in maniera così rilevante sul costo del prodotto trasportato. Le imprese di autotrasporto hanno grosse difficoltà a trasferire, in tutto o in parte l'incremento del costo del carburante, sulla costo del trasporto. Anche nel caso in cui il committente accetti di riconoscere al vettore un aumento della tariffa, tale aumento ha un impatto marginale sul prezzo finale del prodotto. Spesso gli aumenti che il consumatore trova al banco del supermercato, sono frutto di meccanismi speculativi che poco o nulla hanno a che fare con il costo del trasporto».



# EDERA GROUP

## TRASPORTI E LOGISTICA

📍 Via della Pierina 1/3 - Crema (CR) ✉ info@ederagroup.com ☎ 0373 225036



[www.ederagroup.com](http://www.ederagroup.com)

### **EDERA GROUP: la forza che sostiene, la cura che protegge.**

Trasportiamo dal piccolo al grande, gestiamo magazzino e deposito, coordiniamo import-export e trattiamo le merci fragili con un'attenzione che non si improvvisa. La logistica diventa affidabilità, la spedizione diventa sicurezza.



### **EDERA GROUP** trasporti, depositi e logistica al servizio delle imprese

Con sede a Crema, Edera Group SRL è una realtà dinamica e affidabile che opera con professionalità nel settore dei trasporti, dei depositi e della logistica integrata. L'azienda offre soluzioni efficienti e su misura per la movimentazione, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci, garantendo puntualità, sicurezza e massima attenzione alle esigenze dei clienti. Un partner strategico che unisce esperienza, organizzazione e innovazione, contribuendo ogni giorno alla crescita delle imprese e allo sviluppo del territorio.

di Francesco Gottardi

# «Per la mobilità sostenibile la strada è già tracciata»

## IL NUOVO AUTOMOTIVE

**«Il mondo ha già scelto l'elettrico  
Le filiere si stanno rinnovando  
ma l'Italia avanza a singhiozzo»**

**Q**uando si parla di mobilità sostenibile, la confusione regna sovrana nel dibattito pubblico. Tecnologie alternative si accavallano, promesse industriali si scontrano con i numeri reali, e i consumatori faticano a orientarsi. **Mario Grosso**, delegato del Politecnico per le relazioni accademiche sullo sviluppo sostenibile, ha invece le idee molto chiare: per le automobili, la strada

maestra è già segnata, ed è quella dell'elettrico. «Siamo davanti a una filiera industriale già commerciale e autonoma - spiega Grosso - In alcuni Paesi i veicoli elettrici stanno raggiungendo tassi di vendita superiori a quelli dei veicoli a combustione fossile, e le infrastrutture di ricarica si stanno consolidando in modo significativo».

Nessuna rivoluzione futura da aspettare: la transizione è già in corso. Su un punto, Grosso è particolarmente netto: l'idrogeno, almeno per il trasporto privato su gomma, è solo una possibilità teorica. «I discorsi sull'idrogeno come alternativa per le auto sono abbastanza privi di senso», dice senza giri di parole. Con la giovanissima filiera dell'elettrico che va consolidandosi in tutto il mondo sarebbe impensabile oggi investire su altri sistemi che richiederebbero la realizzazione di una nuova complessa infrastruttura di produzione e distribuzione. Senza parlare dell'inefficienza intrinseca della filiera di produzione dell'idrogeno, estremamente energivora.

Il discorso cambia, invece, per il trasporto pesante e per quello

aeronautico, dove i biocombustibili possono rappresentare una risposta concreta al problema della decarbonizzazione di fronte all'inadeguatezza dell'elettrico che richiede batterie e sistemi di accumulo non compatibili con i grandi mezzi di trasporto. Sul tema dei biocarburanti, però, Grosso introduce una distinzione fondamentale che troppo spesso viene trascurata. Le coltivazioni energetiche dedicate hanno una resa sul campo enormemente inferiore rispetto al fotovoltaico a parità di superficie. Tutt'altra storia, invece, quando si parla di rifiuti organici. «In quel caso è una risorsa che non va prodotta ad hoc e valorizzarla ha senso. Detto questo il biometano resta un gas serra, trasportarlo con reti diffuse e capillari comporta costi ambientali e perdite nell'atmosfera poco sostenibili. Si tratta di una risorsa che funziona bene e può rappresentare un'alternativa ai combustibili fossili a patto che la scala del ciclo di produzione e consumo sia locale».

Tornando all'elettrico, che resta la via maestra della transizione globale alla mobilità sostenibile, un capitolo a parte lo meritano le batterie. Il settore, secondo Grosso, è «estremamente dinamico e in una fase di miglioramento importante».

Dalle nuove formulazioni chimiche, che fanno a meno degli elementi più difficili da estrarre, fino al prolungamento della vita media delle batterie, ben oltre le stime di laboratorio, fino all'abbattimento globale dei prezzi il settore è esploso negli ultimi anni. «E anche dal punto di vista del riciclo nascerà una nuova filiera, in grado di recuperare gli elementi delle batterie esauste».

Ma se il mondo corre a tutta velocità su una strada ormai tracciata, l'Italia arranca: «Siamo tra gli ultimi in Europa - ammette Grosso - C'è stata sempre una certa ritrosia nell'imporre una direzione chiara, per una sorta di spirito di conservazione. Ma questa incertez-

za finisce per essere un danno, perché nessuno sa davvero se investire o meno». Guardando al bicchiere mezzo pieno, però, il resto del mondo ha già scelto: e l'Italia non potrà restare indietro ancora a lungo, soprattutto a fronte della scossa in direzione di una maggiore indipendenza energetica data dalla crisi di Hormuz.



**Mario Grosso**

di Mariana Triboldi (Vicepresidente dell'Associazione Industriali Cremona con delega all'Energia)

# Crisi di sistema che minaccia la competitività e lo sviluppo

## LA SFIDA DELL'ENERGIA

**«Quello che sta accadendo in Medio Oriente pone al centro il tema della sicurezza degli approvvigionamenti»**

**L**a fase che stiamo attraversando rende ancora più evidente la natura sistemica della crisi che investe l'autotrasporto e, più in generale, l'intero sistema produttivo. Le tensioni geopolitiche internazionali, acuite dal conflitto in Medio Oriente e dalle ripercussioni sulle principali rotte energetiche globali, hanno riportato al centro il tema della sicurezza degli approvvigionamenti. La paralisi dei transiti nello Stretto di Hormuz ha generato shock immediati sull'offerta, con effetti che richiamano, per intensità e rapidità, le crisi energetiche degli anni Settanta. In questo contesto, il costo e la disponibilità dell'energia si confermano come il fattore che più rapidamente si trasferisce lungo tutta la catena del valore, dal trasporto alla trasformazione industriale, fino alla logistica interna. Non siamo di fronte a una semplice oscillazione dei mercati, ma a un campanello d'allarme sulla vulnerabilità energetica di economie avanzate e fortemente manifatturiere come quella italiana, ancora significativamente dipendenti dall'estero per l'approvvigionamento di risorse strategiche.

L'autotrasporto rappresenta, per un territorio manifatturiero come quello cremonese e più in generale per l'intera pianura padana, un'infrastruttura essenziale, benché spesso invisibile. È attraverso la mobilità delle merci che si realizza concretamente la continuità operativa delle filiere industriali e agroindustriali. In un'area attraversata da corridoi logistici strategici e segnata dalla presenza del fiume Po come asse naturale di connessione – ancora oggi sottoutilizzato nelle sue potenzialità – la tenuta del

sistema dei trasporti è condizione imprescindibile per garantire competitività e sviluppo.

Quando questa mobilità viene messa sotto pressione, l'impatto non resta confinato al settore, ma si estende immediatamente all'industria, alla distribuzione, all'export. Ne soffrono in modo particolare le imprese a maggiore intensità energetica e quelle inserite nelle filiere della trasformazione, dove i margini sono spesso già ridotti e l'incidenza dei costi logistici è determinante.

Negli ultimi anni, il tema energetico ha assunto un peso crescente e strutturale. L'aumento dei costi dei carburanti, la volatilità dei mercati internazionali, i meccanismi regolatori legati alle emissioni e il percorso di transizione energetica stanno ridefinendo il quadro operativo in cui si muovono le imprese di trasporto. A ciò si aggiunge un elemento spesso sottovalutato: il differenziale competitivo che ancora caratterizza il nostro Paese rispetto ad altri contesti europei, dove il costo dell'energia risulta più contenuto e prevedibile.

In questo scenario, il rischio è duplice. Da un lato, comprimere ulteriormente i margini di un settore già esposto a forti dinamiche concorrenziali; dall'altro, trasferire tali tensioni lungo tutta la filiera, con effetti diretti sulla competitività del sistema produttivo. È per questo che il tema dell'energia applicato alla logistica non può essere affrontato in modo settoriale, ma deve essere ricondotto a una visione di politica industriale.

La transizione energetica rappresenta una sfida non più rinviabile, ma va governata con realismo e pragmatismo. Nel comparto dell'autotrasporto, le soluzioni tecnologiche alternative sono ancora in fase di consolidamento e presentano limiti evidenti in termini di costi, infrastrutture e autonomia operativa. L'elettrificazione delle flotte richiede investimenti in-

genti e una rete di ricarica capillare che oggi non è ancora adeguatamente sviluppata.

Accanto all'elettrico, si stanno affermando soluzioni intermedie – dai biocarburanti avanzati ai combustibili a minore impatto emissivo – che possono rappresentare strumenti utili per accompagnare gradualmente la transizione. Tuttavia, an-

**L'autotrasporto è un'infrastruttura essenziale perché è solo attraverso la mobilità delle merci che si realizza concretamente la continuità operativa delle filiere**

**Mariana Triboldi**  
è vice presidente della Associazione Industriali con delega all'Energia



## Lo scenario che abbiamo davanti è un campanello d'allarme per una economia manifatturiera come la nostra, vulnerabile dal punto di vista energetico

Le prospettive restano incerte. La possibile persistenza di prezzi energetici elevati e la volatilità dei mercati internazionali rischiano di alimentare ulteriori pressioni inflazionistiche, incidendo sia sui costi industriali sia sulla domanda. In uno scenario prolungato, non si può escludere il rischio di una fase di stagnazione accompagnata da inflazione, con effetti particolarmente critici per i settori a maggiore intensità energetica.

È necessario un approccio che tenga insieme tre direttrici fondamentali. La prima riguarda la riduzione strutturale del costo dell'energia per le imprese, attraverso interventi che agiscano sia sul funzionamento dei mercati sia sul rafforzamento della produzione nazionale. La seconda è legata alla diversificazione del mix energetico, evitando approcci ideologici e valorizzando tutte le soluzioni disponibili che possano garantire sicurezza, sostenibilità e continuità di approvvigionamento. La terza concerne l'accelerazione degli investimenti infrastrutturali, sia sul versante logistico sia su quello energetico, superando ritardi autorizzativi che non sono più sostenibili. In questa direzione, risultano strategici il rafforzamento delle infrastrutture di approvvigionamento – a partire dal gas naturale liquefatto – lo sviluppo delle capacità di stoccaggio, la diversificazione delle fonti e il sostegno concreto agli investimenti in efficienza energetica da parte delle imprese.

Su questo punto è necessario essere chiari: la frammentazione decisionale e i tempi eccessivi dei processi autorizzativi rappresentano oggi un costo occulto che il sistema produttivo non è più in grado di assorbire. La transizione energetica non può trasformarsi in un fattore di indebolimento industriale. Senza un quadro stabile, senza scelte coerenti e senza una chiara assunzione di responsabilità a livello nazionale ed europeo, il rischio è quello di scaricare sulle imprese l'onere dell'incertezza.

Energia e logistica non sono due politiche separate. Sono la stessa politica industriale. E come tale devono essere trattate: con visione, coerenza e rapidità di esecuzione. L'autotrasporto, oggi sotto pressione, ci sta segnalando con anticipo dove si stanno accumulando le criticità più profonde del sistema. Ignorare questo segnale significherebbe compromettere non solo un settore, ma la capacità stessa del Paese di produrre, esportare e competere.

che in questo caso, è fondamentale garantire certezza normativa, accessibilità economica e disponibilità infrastrutturale. Senza queste condizioni, il rischio è quello di caricare sulle imprese costi aggiuntivi senza offrire alternative realmente praticabili.

Il nodo infrastrutturale è altrettanto centrale. La competitività della logistica italiana risente non solo del costo dell'energia, ma anche di inefficienze strutturali che amplificano tali costi: tempi di percorrenza più lunghi, congestioni, intermodalità ancora insufficiente, difficoltà autorizzative che rallentano la realizzazione di nuovi impianti energetici e logistici. In un contesto in cui ogni chilometro e ogni ora incidono sui consumi, questi fattori diventano moltiplicatori di inefficienza.

di Roberto Bettinelli

# «Il settore è allo stremo investire nell'intermodalità»

## L'INTERVISTA

**Appello di Stefano Castronovo responsabile nazionale SNA Casartigiani «Servono aiuti per le piccole imprese»**

L'escalation della crisi in Medio Oriente ha compromesso gli equilibri dei mercati energetici internazionali, provocando ripercussioni immediate sul prezzo dei carburanti e sull'intero comparto dell'autotrasporto. In Italia sono migliaia le piccole e medie imprese del settore che operano già con margini ridotti. In questo scenario il nuovo rialzo del gasolio rischia di mettere definitivamente in crisi la tenuta economica della categoria. Un clima di forte preoccupazione che ha spinto SNA Casartigiani, insieme alle altre sigle dell'autotrasporto riunite in Unatras, ad annunciare una mobilitazione nazionale. Una protesta che nasce non soltanto dal caro carburanti, ma anche dall'assenza di risposte concrete su tariffe, concorrenza sleale, transizione ecologica e carenza di autisti. Ne parliamo con **Stefano Castronovo**, responsabile nazionale autotrasporto di SNA Casartigiani.

**Quali sono le ragioni che hanno portato la categoria a scegliere la protesta in questo momento?**

«La situazione si sta aggravando giorno dopo giorno. Il prezzo del carburante continua a crescere e gli effetti delle tensioni internazionali stanno colpendo il mercato europeo. La riduzione dell'offerta di petrolio comporta inevitabilmente un aumento dei costi e l'Europa sta pagando il prezzo più alto di questa situazione. La Cina, che è uno dei maggiori importatori mondiali di petrolio, acquista a costi elevatissimi e questo si riflette sull'intero mercato. In Europa c'è meno disponibilità di carburante e i prezzi aumentano continuamente. Come Unatras abbiamo proclamato lo stato

di agitazione. Il Governo ha già varato un decreto sul taglio delle accise, ma di fatto non ha dato risposte concrete all'autotrasporto. La mobilitazione al momento resta confermata».

**Il caro carburanti continua a comprimere i margini delle imprese di autotrasporto, soprattutto quelle artigiane e familiari: quali misure immediate chiedete al Governo?**

«Fin dal primo giorno della guerra abbiamo chiesto al governo un intervento straordinario. Non era possibile lasciare sole le imprese dell'autotrasporto senza un decreto di sostegno adeguato. Il taglio trasversale delle accise si è rivelato insufficiente perché il costo del diesel è rimasto altissimo. Chiediamo aiuti specifici per il comparto: da un lato l'estensione del recupero accise anche ai mezzi Euro 4, dall'altro un credito d'imposta sul maggior costo sostenuto dalle imprese come avvenuto durante la guerra in Ucraina senza però i ritardi che abbiamo registrato con questa misura in passato. Il meccanismo deve essere automatico anche perché si tratta di interventi che sono erogati su fatture già emesse e quindi certe. Non è accettabile dover attendere mesi tra autorizzazioni e verifiche burocratiche. A marzo erano stati stanziati 100 milioni di euro, ma quelle risorse sono rimaste ferme in attesa di autorizzazioni in carico al Ministero dell'Economia e alla Commissione Europea. Oggi quei 100 milioni non bastano più: ne servirebbero almeno 500 per coprire realmente il danno economico subito dalle imprese».

**«Il taglio delle accise è insufficiente Estendere il recupero anche ai mezzi Euro 4 e subito il credito d'imposta automatico»**

**Gli aumenti dei costi, non solo del gasolio ma anche di pedaggi, assicurazioni e manutenzioni, risultano insostenibili. Serve una revisione obbligatoria delle tariffe?**

«È un tema storico. In passato esistevano sistemi tariffari più regolati, poi eliminati dopo i ricorsi dei committenti. Oggi esistono tariffe di riferimento pubblicate mensilmente dal Ministero ma chiediamo che vengano aggiornate e soprattutto rese realmente applicabili. Una norma sull'adeguamento automatico del costo carburante esiste già ma spesso non viene rispettata dai committenti. Il problema è che mancano controlli e sanzioni efficaci. Bisogna coinvolgere l'Autorità Garante della Concorrenza e rafforzare le verifiche sul territorio.



**Stefano Castronovo, responsabile nazionale autotrasporto di SNA Casartigiani**

Le grandi aziende riescono a negoziare condizioni sostenibili mentre le piccole imprese, che rappresentano circa l'80% del parco veicolare italiano, restano schiacciate. In momenti di emergenza servirebbe un tavolo obbligatorio tra associazioni dell'autotrasporto e committenti per definire tariffe equilibrate. Oggi tutto è lasciato alla libera contrattazione tra privati. Bisogna andare oltre e stabilire un obbligo normativo».

**Le imprese italiane lamentano condizioni meno favorevoli rispetto ai vettori stranieri: quali correttivi ritenete indispensabili per garantire una competizione equa?**

«Da tempo denunciavamo fenomeni di dumping. Molte imprese aprono sedi nell'Est Europa sfruttando costi del lavoro molto più bassi per operare stabilmente in Italia. Serve un rafforzamento dei controlli alle frontiere e sulle strade. I mezzi stranieri spesso entrano in Italia, effettuano trasporti interni e rimangono stabilmente sul territorio alterando il mercato. Le norme esistono già ma devono essere applicate con maggiore rigore. Senza controlli veri la concorrenza sleale continuerà a penalizzare le imprese italiane».

**La carenza di autisti qualificati sta diventando strutturale. Quali proposte avanzate per rendere il mestiere nuovamen-**

**te attrattivo per i giovani?**

«Oggi sempre meno giovani vogliono fare questo mestiere. Il problema non è solo economico, ma anche legato alla qualità della vita. I traffici nei porti italiani sono aumentati enormemente, soprattutto nel settore container, ma le infrastrutture non si sono adeguate. Gli autisti sono costretti ad attendere anche sei ore per ritirare o scaricare un carico. Lo stesso avviene presso molti committenti. Esiste una norma che prevede un indennizzo dopo un certo tempo di attesa ma nella realtà il problema resta. Un autista non può trascorrere ore fermo sotto il sole o al freddo aspettando di lavorare. A questo si aggiunge la mancanza di aree di sosta adeguate: dopo le 19 molti parcheggi negli autogrill sono già saturi. Bisogna restituire dignità a questa professione: stipendi adeguati, infrastrutture efficienti e condizioni di lavoro più umane».

**Transizione ecologica e sostenibilità: le piccole imprese rischiano di pagare il prezzo più alto dell'adeguamento ambientale. Gli incentivi sono sufficienti?**

«Negli ultimi anni molte aziende hanno investito in mezzi a gas seguendo le indicazioni europee ma l'aumento dei costi energetici dopo la guerra tra Russia e Ucraina ha reso quelle scelte economicamente difficili da sostenere. Oggi servono due interventi. Il primo riguarda l'Europa: bisogna definire con chiarezza quale direzione si vuole dare al rinnovo del parco veicolare e alla sostenibilità ambientale. Guerre e crisi internazionali hanno completamente cambiato il quadro rispetto a pochi anni fa. Il secondo riguarda l'Italia. L'80% della flotta è in mano a piccole imprese che spesso non riescono ad accedere ai bandi ministeriali. È positivo che siano stati introdotti punteggi premianti per le Pmi ma non basta. Bisogna garantire ai piccoli operatori strumenti reali di accesso al credito e agli investimenti. Servono rinfianziamenti della Nuova Sabatini, agevolazioni attraverso Artigianocassa e incentivi non solo per i trattori stradali ma anche per semirimorchi di nuova generazione. Il futuro sarà sempre più legato all'intermodalità: trasporto su nave e su treno per l'ultimo miglio su gomma. È questa la strada per ridurre le emissioni, aumentare l'efficienza e migliorare la redditività delle imprese».

**«Il futuro legato al trasporto su nave e treno per l'ultimo miglio su gomma. Così si riducono le emissioni e migliora la redditività»**

**Quali saranno i prossimi passi di Casartigiani?**

«Vedremo ma ricordo che la gran parte delle merci in Italia si muove ancora su gomma. Agli imprenditori vogliamo dire di restare uniti e partecipare alla vita delle associazioni di categoria. Nessuno deve sentirsi solo: soltanto attraverso una rappresentanza forte e compatta possiamo difendere il futuro dell'autotrasporto».

di Michele Santoni (Presidente nazionale di CNA Fita)

# «Autotrasporto al limite serve una svolta concreta»

## UNA CRISI SISTEMICA

**Tra rincari, cantieri infiniti e divieti ai valichi il settore è schiacciato da costi che non riesce più a sostenere**

L' autotrasporto non è semplicemente un settore merceologico, ma rappresenta l'esoscheletro del nostro intero tessuto economico e sociale, poiché se le ruote dei nostri mezzi si fermano, si paralizza inevitabilmente l'intera nazione. Eppure, troppo spesso, sia chi legifera sia l'opinione pubblica tendono a dimenticare che dietro ogni viaggio ci sono aziende e, soprattutto, professionisti che muovono l'economia e meritano dignità e rispetto. Oggi il comparto si trova a un bivio storico, stretto tra criticità croniche, rincari pericolosi e una transizione ecologica che rischia di essere guidata dall'ideologia astratta piuttosto che dal pragmatismo della strada.

Uno dei problemi strutturali con cui facciamo i conti è la drammatica carenza di autisti, una crisi dovuta al fatto che la professione ha perso attrattività nel tempo. È un mestiere schiacciato da responsabilità enormi, logorato da infiniti tempi di attesa nei siti di carico e scarico e penalizzato da una qualità della vita che sconta una svalutazione sociale ingiusta. Per invertire questa rotta pericolosa dobbiamo agire subito sull'aspetto economico e su quello normativo. Da un lato è necessario aumentare le retribuzioni dei conducenti, ma questo peso non può gravare esclusivamente sulle imprese, già soffocate dall'elevata tassazione sul costo del lavoro; la strada maestra sarebbe ridurre la pressione fiscale sul lavoro dipendente e rivalutare le indennità di trasferta, ferme a cifre risalenti a oltre trent'anni fa. Dall'altro lato, è indispensabile snellire i requisiti e modificare le normative per il conseguimento della CQC, che oggi richiede un percorso formativo dal costo proibitivo e con un monte ore talmente esteso da allontanare i giovani o chi è già inserito nel mondo del lavoro. In questo contesto, guardiamo con orgoglio al primato italiano sulla presenza femminile alla guida, che su-

pera il 6% a fronte di una media europea decisamente inferiore. Le donne portano nel settore precisione, cura dei dettagli e una mentalità organizzativa straordinaria, ma è nostro dovere accoglierle con infrastrutture dignitose, superando la mancanza intollerabile di servizi igienici adeguati e la carenza di sicurezza e videosorveglianza nelle aree di sosta notturne.

La competitività delle nostre imprese è quotidianamente minata anche da una rete infrastrutturale interna inefficiente, ostaggio di cantieri infiniti, lavori mai conclusi e cronica mancanza di programmazione. Le imprese non possono più subire aumenti di costi dovuti all'incuria delle strade, ma hanno il diritto di effettuare i viaggi con un'adeguata velocità commerciale in totale sicurezza, motivo per cui chiediamo un dialogo costante con gli amministratori per ottenere tutele e sgravi economici. Il danno diventa macroscopico se guardiamo ai valichi alpini, le arterie vitali attraverso cui transitano quasi 200 milioni di tonnellate di merci all'anno. Le limitazioni croniche e i divieti al Brennero, che ne dimezzano la capacità potenziale, uniti ai lavori di risanamento al tunnel del Monte Bianco, creano barriere artificiali che isolano l'Italia dal resto d'Europa, scaricando costi insostenibili sulla nostra manifattura. Lo stesso vale per la logistica portuale, dove l'Italia detiene un potenziale enorme come hub naturale del Mediterraneo, ma se i collegamenti stradali di ultimo miglio tra i porti e l'entroterra rimangono progetti incompiuti da de-





**Michele Santoni, Presidente nazionale di CNA Fita**

## **Per salvare il comparto meno tasse sul lavoro, indennità aggiornate, regole applicate su pagamenti e carico-scarico oltre a infrastrutture efficienti**

dozione immediata dei biocarburanti, una soluzione efficace e già pronta. I fondi stanziati dal governo per il rinnovo delle flotte sono solo una piccola goccia nel mare rispetto ai bisogni reali, e serve una strategia politica chiara e attuabile che sostenga le imprese senza scaricare l'intero costo del cambiamento sulle spalle degli autotrasportatori.

Al di là delle singole contingenze emergenziali, le nostre aziende soffrono da tempo di una cronica e profonda debolezza contrattuale che rischia ormai di diventare una caratteristica strutturale del sistema. Negli anni si è tentato di arginare questa deriva e dare maggiore forza contrattuale alla categoria attraverso specifici interventi normativi; si pensi alla disciplina sui tempi di pagamento o a quella relativa ai tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico, oggetto di recenti chiarimenti ministeriali.

Ad oggi, la più complessa problematica che ci troviamo ad affrontare è la recente e incontrollata impennata dei prezzi, che ha esasperato una situazione già critica. Di fronte a questa inerzia, la categoria si è vista costretta a proclamare uno stato di agitazione, culminato nel fermo nazionale dei servizi previsto per i prossimi giorni. È stato avviato un confronto con l'Esecutivo che, dopo una prima apertura, ha progressivamente perso attenzione, lasciando le imprese senza risposte concrete. In assenza di provvedimenti tangibili, sono già state attivate le interlocuzioni con Prefetture e Questure per la pianificazione del blocco dei servizi. La nostra azione non mira a sussidi assistenziali, bensì alla valorizzazione della professionalità del trasporto. Le richieste riguardano l'introduzione di regole chiare e la piena applicazione di quelle già esistenti, da sempre al centro del tavolo delle trattative.

È necessario un intervento economico significativo per ristabilire equità. L'accisa mobile, con il taglio trasversale alla colonnina, ha di fatto azzerato il vantaggio del 'gasolio professionale', penalizzando le imprese che hanno investito in mezzi tecnologicamente ed ecologicamente avanzati. Si chiede il ripristino di un meccanismo distintivo e tutelante per i vettori professionisti.

Il Governo deve infine riconoscere il ruolo strategico del comparto: con gli attuali costi e l'impossibilità di ribaltarli sulla committenza, molte imprese rischiano la sospensione dell'attività fino alla chiusura definitiva, con gravi impatti economici e sociali per il Paese.

cenni il flusso delle merci si blocca e le aziende perdono opportunità competitive irripetibili.

Affrontiamo il tema della sostenibilità ambientale con la consapevolezza che la parola sostenibilità non può essere una moda passeggera o una bandiera ideologica slegata dalla realtà pratica di chi lavora. Chi legifera a livello europeo mostra spesso una preoccupante distanza dalla vita reale delle aziende, emanando regole inapplicabili e pericolose. Ad oggi, l'elettrico non è una via percorribile per il trasporto pesante a causa di evidenti limiti tecnologici e infrastrutturali. La vera transizione ecologica deve passare attraverso il principio della neutralità tecnologica e l'a-



**Siamo a un bivio e non si può più perdere tempo  
Molte imprese rischiano la chiusura ma il Paese non può permettersi di fermare la sua rete vitale**

di Alessandro Bettoni (presidente della Sezione bioeconomia di Confagricoltura Lombardia)

# Tra gasolio e fertilizzanti nei campi costi alle stelle

**AGRICOLTURA SOTTO ATTACCO**  
***In un contesto geopolitico instabile produrre cibo diventa una questione di sicurezza nazionale e di sviluppo***

**I**l mondo agricolo si trova ad affrontare un periodo difficile, in cui i singoli imprenditori sono obbligati a prendere decisioni rapide in un panorama di instabilità e di incertezza che difficilmente abbiamo riscontrato nel passato. La situazione geopolitica attuale obbliga l'imprenditore agricolo a cambiare il modo di pensare passando da un approccio economico e ambientale legato al territorio in cui si è inseriti, a un presente e un probabile futuro in cui l'imprenditore agricolo sarà sempre più vittima di conflitti in quanto le conseguenze delle scelte imprenditoriali originate, ad esempio, dalla chiusura di un tratto di mare di 30 chilometri, stanno portando ricadute su tutti i territori e tutta la popolazione mondiale.

Veniamo da periodi duri, quelli del post Covid e dell'attuale fronte russo-ucraino, periodi che hanno evidenziato la precarietà di un equilibrio mondiale in cui le crisi sanitarie, energetiche, di mobilità, trasporti e circolazioni delle merci, rischiano di determinare la vita di ognuno di noi come cittadini, e dunque, anche imprenditori.

Come imprenditori agricoli siamo sempre più consapevoli che le nostre scelte contribuiranno alla crescita del nostro settore e questo significa risultare determinanti per la stabilità e la sicurezza del nostro Paese. Gli attuali conflitti ci dicono che una agricoltura forte equivale a maggiore sicurezza, maggiore libertà, maggiore stabilità e dunque maggiore crescita.

Lo Stretto di Hormuz è uno dei 'passaggi obbligati' del commercio mondiale. Passaggio determinante per il petrolio e dunque per l'energia. Ma non solo: da quello Stretto passa una buona parte dei fertilizzanti mondiali e questo ha di colpo stravolto le scelte degli imprenditori del Primario. Il com-

mercio globale di ammoniaca si è attestato a 10,9 milioni di tonnellate nel 2025 e circa il 15% risulta legato al passaggio nello Stretto di Hormuz, mentre per l'urea su 50,8 milioni di tonnellate scambiate a livello globale il 20% proviene dai Paesi serviti da Hormuz. La destinazione di tali fertilizzanti è principalmente l'India e il continente asiatico, oltre che l'Australia. Tutto questo genera un aumento di domanda sui mercati internazionali e dunque una inevitabile riduzione delle disponibilità per il resto del mondo con una conseguente esplosione dei prezzi. Questo fattore comporterà un aumento inevitabile dei costi produttivi e di conseguenza un aumento del costo alimentare per le popolazioni.

La mancanza di fertilizzanti va a penalizzare le aree più povere del mondo, in cui più di 600 milioni di persone vivono in stato di difficoltà, 266 milioni sono in una situazione di denutrizione (di cui 35 milioni di bambini). In questa fase due carestie dichiarate tra Gaza e il Sudan aggravano ulteriormente una situazione che risulta drammatica. Per contro, nelle aree più ricche come ad esempio negli Stati Uniti, i nostri colleghi americani stanno facendo scelte che portano alla drastica

riduzione delle superfici destinate alle produzioni di mais - proprio per la mancanza di fertilizzanti a costi accessibili - per seminare soia.

Nello stesso scenario in cui il gas americano sta coprendo i buchi lasciati dal gas iraniano e russo, con destinazioni preferibilmente asiatiche, le stesse ripercussioni le avremo sui mercati delle derrate agricole, tra mais in caduta libera e la soia mondiale alla ricerca di nuovi equilibri, che saranno sicuramente discussi negli incontri tra le grandi potenze, come i prossimi bilaterali tra Usa e Cina.

La chiusura dello Stretto di Hormuz avrà ripercussioni pesanti per i mancati introiti nei territori che si affacciano sul mar Rosso,

con conseguente instabilità geopolitica: si pensi al canale di Suez e le ripercussioni sull'Egitto, caratterizzato da una popolazione di età media 24 anni che, ancor più, cercherà di migrare in aree a nord con le conseguenze che già abbiamo conosciuto nel passato.

Queste sono le nuove guerre, questi sono i veri fronti di battaglia in cui i veri protagonisti non sono gli uomini in trincea, o i droni supertecnologici, o i missili super sonici a precisione

**Il settore  
 è in trincea  
 Mai come  
 in questa fase  
 è a rischio  
 la competitività  
 delle aziende**

millimetrica ma sono i nuovi equilibri che si stanno creando in un mondo sempre più interconnesso in cui l'agricoltura gioca un ruolo determinante. Chi controlla la produzione di cibo ed energia vince. E l'agricoltura da sempre fa cibo ed energia.

In Italia viviamo una situazione in cui gli imprenditori agricoli sono perfettamente consapevoli che i nostri inimitabili prodotti avranno dei costi di produzione molto più alti.

Da una parte è critica la disponibilità dei fertilizzanti comunemente utilizzati e quelli che vengono reperiti costano il triplo del costo medio degli ultimi anni, in cui erano già pesanti gli effetti del conflitto russo-ucraino. Si parla di prezzi intorno a 850-1000 euro la tonnellata, assolutamente impensabili fino a pochi mesi fa.

Di fronte a tale situazione gli imprenditori devono decidere se ridurre le concimazioni o mantenerle per assicurarsi i normali livelli produttivi. Una scelta che viene accompagnata, soprattutto in questi periodi, dal dover utilizzare le migliori tecniche di distribuzione con macchinari adeguati, gestioni satellitari e tecniche di precisione per evitare sprechi, perdite e inefficienze nella distribuzione.

Nonostante tutto il nostro sistema agroalimentare, a seguito delle recenti crisi sia post covid, sia russo-ucraina, ha sempre dimostrato di reagire con grande determinazione e fermezza ai nuovi scenari mondiali e, non solo ha tenuto il primato, ma ha saputo aumentare la propria incidenza mondiale aumentando considerevolmente l'entità delle proprie esportazioni agroalimentari, sinonimo di grande qualità ed apprezzamento sui mercati mondiali.

Però il futuro spaventa ugualmente e induce gli imprenditori a fare scelte sempre più oculate anche in relazione a uno scenario regolatorio che non riesce ad adeguarsi in modo tempestivo ed efficace alle evoluzioni del mondo geopolitico a cui è strettamente connesso.

Un esempio emblematico riguardante la crisi dei fertilizzanti è la questione legata al tema del riconoscimento del digestato come fertilizzante ad uso agricolo di cui da anni si discute in ambito europeo, ancor prima della guerra fra Russia e Ucraina. L'Italia negli ultimi vent'anni ha dimostrato di saper investire e portare a termine un considerevole numero di impianti di

produzione di energia rinnovabile da digestione anaerobica, la valorizzazione e l'utilizzo del digestato come fonte fertilizzante dovrebbe trovare la massima espressione oltre che rapida applicazione. Trasformare le deiezioni zootecniche, che sono alla base della nostra economia agroalimentare, nel supporto principale per la produzione di energia rinnovabile tramite la digestione anaerobica, destinata prima alla produzione di energia elettrica e ora anche a biometano, di cui il Paese ha estremo bisogno, ottenendo infine un prodotto dalla grande valenza fertilizzante, che va ad integrare carbonio e azoto nei terreni utilizzati per l'alimentazione zootecnica, crea un ciclo virtuoso di economia circolare e di sostenibilità ambientale - oltre che economica - che non può e non deve essere trascurato. In tale contesto la normativa non segue le esigenze e le richieste di un mondo che è chiamato a cambiare e adeguarsi a esigenze nuove che cambiano anche rapidamente.

Lo stesso quadro regolatorio che oggi impone l'abbandono della destinazione elettrica al biogas per un potenziamento rilevante del biometano, dovrebbe essere oggi ancor più tempestivo per consentire agli imprenditori di fare le scelte adeguate. Invece assistiamo a un decreto bollette che, sancendo la fine del biogas elettrico a favore di un biometano che, dopo gli effetti del Pnrr, oggi non è accompagnato da alcuna norma che ne consenta né crescita né sviluppo. Norma in elaborazione e che dovrà essere discussa in ambito europeo con tempi lunghi per l'applicazione.

L'Europa è un sogno dal grande potenziale ma anche il simbolo di ideologie, di ritardi, di veti. Su tutto il mondo della genetica applicata alla vita reale, alle TEA (tecniche di evoluzione assistita), tecniche che ci permettono

di ottenere oggi colture e varietà che necessitano di meno acqua, più resistenti ai patogeni, con potenziali produttivi maggiori, più resilienti ai cambiamenti climatici. Maggiore produttività nell'attuale contesto geopolitico vuol dire maggiore stabilità e sicurezza. Eppure quanto tempo la burocrazia europea - troppo ideologica - ci sta mettendo per applicare uno strumento fondamentale come le nuove tecniche di evo-



Alessandro Bettoni



# Qualità e passione al servizio del territorio

+39 0373 020462

info@rbalduzzi.com

INOX FARM SOLUTIONS



rbalduzzi.it



**Il Primario  
attraversa  
un momento  
complesso  
e l'eccesso  
di regole  
europee  
complica  
le cose  
Servono  
investimenti  
e strumenti  
concreti  
per garantire  
futuro  
e sicurezza**

luzione assistita? Troppo! E questo toglie strumenti fondamentali agli imprenditori agricoli per vincere la guerra della stabilità, della sicurezza energetica e ambientale.

Tempi troppo lunghi anche perché i cambiamenti climatici, di cui per anni abbiamo parlato, non sono spariti ma sono sempre ben presenti e gli effetti sono davanti ai nostri occhi tutti i giorni. La Fao oggi guarda con grandissima preoccupazione agli effetti de El Nino, previsto tra l'estate e l'autunno 2026, che avrà effetti devastanti per molte parti del globo. Eppure anche su questo tema il quadro regolatorio, soprattutto europeo, è più volto a mantenere gli equilibri tra i Paesi membri che a guardare alle reali esigenze presenti e future: servirebbero meno regole, più semplificazione, più pianificazione, più facilità di investimento e più infrastrutture.

A proposito di regole europee, ancor più paradossale è l'introduzione del Cbam (Carbon Border Adjustment Mechanism), una regola introdotta per equiparare il costo delle emissioni di Co2 presenti nei prodotti fertilizzanti importati in Europa rispetto a quello pagato internamente dai produttori europei. Una impostazione che fa ulteriormente aumentare il costo dei fertilizzanti di circa il 10% con conseguenti ricadute sui costi per i produttori.

Il costo della politica ambientale deve correlarsi con l'attuale panorama geopolitico e riuscire a trovare un giusto compromesso e una corretta applicazione.

La crisi dei fertilizzanti ha evidenziato i veri soldati di una guerra che niente ha a che fare con le armi, ma che trova nei

sistemi agricoli dei singoli Paesi i motori principali per reagire e rispondere alle sollecitazioni di un mercato globale che, se non correttamente soddisfatto, provocherà notevoli conseguenze geopolitiche e risvolti gravi: dalla povertà alla carenza alimentare, dalle migrazioni alle riduzioni delle libertà, dalla mancanza di sicurezza alle inefficaci risposte ai cambiamenti climatici o all'impossibilità di rispondere adeguatamente alle crisi sanitarie, alle crisi alimentari, alle crisi politiche.

Per questo motivo, così come evidenziato nell'ultima convention di Confagricoltura a Milano, l'agricoltura diventa, soprattutto per il nostro Paese, elemento di sicurezza nazionale. Un'agricoltura forte, in grado di produrre per la propria gente, di programmare e investire, è elemento forte di stabilità, di certezza, di presenza efficace ed efficiente e costituisce la migliore arma per rispondere alle crisi internazionali presenti e future.

Per una agricoltura forte dobbiamo riportare al centro l'aspetto produttivo, quello tecnologico, la digitalizzazione dei sistemi di gestione, rafforzando il quadro regolatorio per consentire una pianificazione, una programmazione e una capacità di investimento che possa fare da traino allo sviluppo dell'agricoltura del Paese garantendone la stabilità. Siamo parlando di competitività dell'agricoltura che dovrà essere sempre più elemento cardine per tutti i produttori, perché nel prossimo futuro le guerre si giocheranno su fattori determinanti per la popolazione mondiale: cibo, energia, acqua, risorse e fattori produttivi.

di Pierluigi Cremona

# «Margini sempre più bassi e le misure sono inefficaci»

## TRASPORTI PESANTI

**Stefano Storti analizza il momento del comparto, racconta le difficoltà operative e la sfida della pianificazione**

**I**l mondo dei trasporti con l'ultimo conflitto provocato da Stati Uniti e Israele in Iran sta subendo l'ennesimo scossone economico degli ultimi anni. La guerra non solo porta con sé conseguenze sui luoghi dove accade, ma anche nell'economia europea e italiana tra aumento dei costi del carburante e delle materie prime. Tra le aziende leader nel territorio c'è la Trasporti Pesanti di Piadena Drizzona che fronteggia le difficoltà quotidiane e future con esperienza e pianificazione, come viene raccontato da **Stefano Storti**. Il manager analizza il momento dell'autotrasporto e accende i riflettori sulla fluttuazione della domanda. «L'instabilità politica globale si riflette sui mercati, generando forti oscillazioni nella domanda di trasporto: si alternano periodi di sovracapacità con veicoli fermi e difficoltà nel coprire i costi a picchi di domanda che la capacità esistente non riesce a soddisfare. Questa dinamicità rende complessa l'organizzazione del lavoro. Il Gruppo Storti gode di una relativa stabilità grazie a qualità e a clientela fidelizzata, condizione non rappresentativa dell'intero settore».

Un aspetto non di poco conto che deve fronteggiare l'azienda, e che è una conseguenza del mercato instabile è anche la carenza di autisti e di personale. «La carenza di autisti in Europa è un problema noto, aggravato da condizioni di lavoro difficili come orari stressanti e diverse da un lavoro classico, aree di sosta carenti dove un camionista possa effettuare pause di qualità e tanta burocrazia. L'instabilità del mercato come quella attuale causa stress nei picchi di periodo di massima richiesta e ferie forzate con perdita di reddito nei periodi di bassa domanda, spingendo molti a cambiare lavoro e complicando la fidelizzazione. Come azienda possiamo dire che abbiamo una gestione migliore grazie alla maggiore stabilità interna, i nostri autotrasportatori sono dipendenti diretti e nessuno è ester-



**Stefano Storti della Trasporti Pesanti, azienda leader nel settore con sede a Piadena Drizzona**



nalizzato o autonomo».

L'impatto dell'aumento dei costi energetici che si è verificato in questi mesi va di pari passo con la speculazione e i blandi interventi del Governo sembrano sortire poco effetto. «Pur senza una reale carenza di prodotto visto che le pompe di benzina hanno sempre erogato il carburante, la speculazione finanziaria legata ai conflitti ha spinto in alto il



costo del carburante al netto di Iva e recupero fiscale accise, per il trasportatore è aumentato del 40 % marzo su febbraio, 50% aprile su febbraio. Con marginalità bassissime, le imprese non possono assorbire tali aumenti e devono trasferirli alla committenza, operazione complessa e problematica, che produce alla fine un aumento dei costi dei prodotti sul cliente finale».

Per Storti, inoltre «la frammentazione del settore e la scarsa professionalità di alcuni operatori ostacolano l'adeguamento tariffario. Molti calcolano male gli aumenti, confondendo prezzi con e senza Iva e ignorando le modifiche del recupero accise. Il Governo ha ridotto le accise alla pompa ma, parallelamente, diminuito il credito d'imposta per i trasportatori: ciò maschera l'aumento reale per il settore e rende difficile giustificare gli adeguamenti ai clienti, che ricevono offerte più basse da concorrenti meno professionali. Chi non adegua correttamente le tariffe entra in crisi di liquidità, smette di pagare Iva, contributi, fornitori e rinuncia a rinnovare i mezzi. Questo porta a innescare un circolo vizioso che compromette sicurezza e qualità del servizio. La committenza, attirata da prezzi più bassi, sceglie opzioni meno sostenibili, mettendo in difficoltà le aziende virtuose o costringendole a rifiutare lavori».

**«Caro carburante  
oscillazioni  
della domanda  
legate all'incertezza  
e le difficoltà  
nel reperire autisti  
mettono a dura  
prova la tenuta  
economica  
delle imprese»**

Per poter pianificare con una certa tranquillità e certezza il lavoro, le imprese di autotrasporto chiedono un altro tipo di interventi, più strutturali e importanti. «Gli aiuti promessi come i crediti d'imposta sono percepiti come incerti

e insufficienti rispetto agli extra-costi reali. L'azienda non può basare la contabilità su promesse future di entità e modalità sconosciute; le decisioni che un'azienda deve prendere nel quotidiano si fondano sui costi attuali. Questo approccio è necessario per la sopravvivenza in un mercato dove molti operatori meno prudenti stanno fallendo o chiudendo. Gli aumenti dei costi di trasporto, se non assorbiti, vengono scaricati lungo la filiera, alimentando l'inflazione e riducendo il potere d'acquisto. Personalmente vedo una scarsa mobilitazione di associazioni dei consumatori e sindacati su questo tema, che però è centrale: la speculazione finanziaria sta generando impoverimento generale».

Come si pianifica il lavoro in un contesto come quello attuale? «Per l'elevata volatilità e la logistica 'just-in-time' come con l'e-commerce, la pianificazione è giornaliera: carichi e scarichi si organizzano per il giorno successivo, con visione massima di due giorni. Esistono accordi di continuità con alcuni clienti, ma la programmazione puntuale di mezzi e risorse viene finalizzata all'ultimo, prassi consolidata da decenni di instabilità».



# Cattaneo Riccardo S.r.l.

## Commercio rottame ferroso e metalli

Servizio cassoni scarrabili, smaltimento imballaggi misti (plastiche, carta, ecc.), gomme, legna, demolizioni industriali e smaltimento erba, ramaglie e radici

La nostra azienda ha radici che risalgono ai primi anni 60.

Tutto è cominciato con il padre, **Giuseppe Cattaneo** che, nel cortile dell'attività di maniscalco del nonno, ha iniziato a raccogliere stracci e rottami, armato di bicicletta e carretto.

Nel corso degli anni, grazie alla dedizione e allo spirito imprenditoriale, l'attività si è ingrandita fino ad avere un vero e proprio **magazzino di rottami a Crema**. Il figlio **Riccardo**, ha poi rinnovato il parco mezzi e introdotto nuovi macchinari per il **trattamento dei rottami**.

Nel 2011 ci siamo trasferiti a Credera Rubbiano, nel nuovo magazzino interamente ideato e progettato da Riccardo, con un capannone per lo **stoccaggio dei metalli** e un ampio piazzale cementato per lo **stoccaggio e il trattamento dei rottami ferrosi**.

La nostra azienda è specializzata nel recupero e commercio dei rottami ferrosi e metallici in tutto il Nord Italia. Con gli anni il range di rifiuti trattati si è allargato fino a includere anche **carta, plastica, legna (anche erba, rami e tronchi), fibrocemento, pneumatici, plastiche agricole e altri materiali**. Il servizio è rivolto sia ad aziende di tutti i tipi che ai privati.



Il titolare  
**Riccardo Cattaneo**  
con il figlio **Matteo**

[www.eredicattaneo.it](http://www.eredicattaneo.it)



# «Più treni, meno camion Intermodalità inevitabile»

## ALTMANN RAIL TRACTION

**Parisi (CEO): «La strada futura è tracciata ma servono più terminal e una rete meno sotto pressione»**

**I**n una fase segnata dal caro carburante e da una crescente pressione verso la decarbonizzazione della logistica, il trasporto ferroviario torna al centro del dibattito come possibile alternativa alla gomma. Ma quanto è davvero immediato lo spostamento delle merci – e in particolare dei veicoli – verso il ferro? E quali sono, oggi, i limiti concreti che impediscono un'accelerazione dell'intermodalità? **Fabrizio Parisi**, CEO di Altmann Rail Traction, offre una lettura pragmatica del momento: tra rincari percepiti come temporanei, contratti già in essere e una rete ferroviaria europea sotto stress per i cantieri legati al PNRR, la transizione modale non può essere improvvisata. Parisi sottolinea però come l'integrazione ferro-gomma-nave rappresenti una scelta ormai inevitabile, non solo per ridurre emissioni e congestione stradale, ma anche per costruire un sistema logistico più efficiente e sostenibile nel lungo periodo.

**In questa fase di rincari dei carburanti, state registrando un aumento della domanda di trasporto ferroviario da parte di aziende che prima viaggiavano solo su gomma? Se sì, in quali settori e con che tempistiche di spostamento?**

«Per una azienda ferroviaria, in generale, i rincari dei prezzi di una modalità di trasporto alternativa, tipo la gomma o la nave, non hanno un effetto immediato sulla propria domanda. Questo per varie ragioni, perché ci possono essere dei contratti in vigore, per la tipologia di merce da trasferire, per la quantità di merce da trasferire, per le destinazioni da raggiungere che non sono alla portata della modalità ferroviaria in quanto non connesse alla rete. Diciamo che non si passa da una modalità all'altra se la ragione della perturbazione non viene percepita dal mercato come strutturale. In questo caso, da un lato il rincaro del carburante è stato in parte sterilizzato dal governo tramite interventi ad hoc, dall'altro è percepito come transitorio. Si consideri inoltre che, a causa delle migliaia di can-



Nel riquadro **Fabrizio Parisi**  
CEO di Altmann Rail Traction

tieri legati al PNRR, che stanno rimaneggiando pesantemente la capacità ferroviaria in Italia e in altri Paesi tipo la Germania, anche volendo, le imprese ferroviarie farebbero molta fatica a dare risposte a un incremento repentino della domanda di trasporti per la mancanza di slots e di capacità delle linee europee».

**Dal vostro osservatorio, quanto è realistico oggi per un'impresa di autotrasporto 'spostarsi' verso l'intermodale ferro-gomma? Quali sono gli ostacoli principali: costi, tempi, infrastrutture, disponibilità di tracce ferroviarie o rigidità organizzative?**

«Un'impresa di autotrasporto che vuole restare competitiva e attrattiva per il mercato deve necessariamente guardare all'intermodalità come una opportunità da perseguire. L'Europa ha indicato chiaramente che la sostenibilità ambientale è la priorità nelle scelte aziendali e nelle scelte di tutti i giorni di ciascuno di noi; non si può pensare al trasporto automobilistico 'door to door' come la modalità del futuro. L'integrazione ferro-gomma-nave è un processo ineluttabile, non solo per avere un mondo più green, ma anche per le efficienze e le sinergie che è capace di restituire. Si pensi già solo alle esternalità causate dal trasporto camionistico, oggi sono 'sunk cost' che paga la collettività. Spingere sull'intermodalità consentirebbe un recupero di questi costi, attraverso una organizzazione del trasporto più razionale, che prevedendo lo spostamento massivo a mezzo nave o a mezzo treno dei beni sulle lunghe percorrenze (backbone), l'impiego del camion sulle



Tutta la velocità che ti serve.

**socar** STILL



## **«Treno e nave sulle lunghe distanze camion solo sull'ultimo miglio Questo è lo schema per ridurre traffico e inquinamento e per avere una logistica più sostenibile Ce lo chiede anche l'Europa»**

rotte brevi e finali, dal terminal intermodale di prossimità al cliente finale, si garantirebbe la decongestione delle strade, ci sarebbe meno inquinamento e si ridurrebbero anche i rischi di incidenti e vittime stradali. Direi che gli ostacoli alla transizione intermodale sono più che altro di natura mentale. Va anche detto che integrarsi con le altre modalità significherebbe anche perdere potere negoziale: oggi la lobby dei camionisti se indice un blocco stradale mette in crisi i governi. Essere un pezzo della catena significa perdere potere e rendite di posizione».

**Il vostro gruppo opera sia su ferro che su gomma (bisarche e logistica): come state gestendo internamente l'impatto del caro carburante? Il ferro riesce a compensare l'aumento dei costi del trasporto stradale o la pressione economica si sente comunque su entrambi i fronti?**

«Il nostro gruppo si occupa di logistica automotive e la nostra forza è nell'integrazione strada-ferrovia praticamente da sempre. Devo dire che la logistica legata all'automotive su questo è avanti rispetto alla logistica di altre tipologie di merce. Mi vengono in mente gli ortofrutticoli che viaggiano solo su camion. Noi spostiamo in modo massivo a mezzo treno le vetture dai siti di produzione fino ai nostri terminal intermedi di stoccaggio, lì avviene lo scambio intermodale con le bisarche stradali che coprono l'ultimo miglio fino al cliente finale. Noi siamo già integrati, multimodali e green! Non stiamo modificando il nostro modello logistico a causa del caro carburante».

**In Italia si parla spesso di ferrovia come alternativa sostenibile e competitiva, ma nella pratica quali sono i nodi che frenano la crescita del trasporto ferroviario di veicoli? Terminal insufficienti, tempi di carico-scarico, tratte non servite, burocrazia?**

«Per il nostro settore, ripeto, il trasporto ferroviario e la integrazione ferroviaria è già un must. Del resto le case automobilistiche richiedono già da diversi anni che il trasporto e la logistica in generale, siano le più sostenibili possibili per tenere basse le emissioni inquinanti complessive. Sicuramente avere a disposizione dei terminal raccordati alle rete ferroviaria è una condizione necessaria per spingere ancora di più sulla modalità ferroviaria. Purtroppo, visti i vincoli burocratici attuali e i costi imponenti previsti dalla normativa per la costruzione e l'allaccio dei raccordi alla rete RFI, la mancanza di terminal raccordati è un collo di bottiglia in Italia che frena lo sviluppo del trasporto ferroviario».

**Guardando ai prossimi mesi vi aspettate un cambiamento strutturale nel modo in cui si trasportano i veicoli (più ferrovia e meno gomma), oppure pensate che l'emergenza carburante produrrà solo un effetto temporaneo?**

«Il trasporto ferroviario è stressato dai continui ed estenuanti lavori che Rfi sta effettuando sulla rete ferroviaria; sono tanti e concentrati in un lasso temporale ristretto, parliamo di 2-3 anni, che stanno impattando sulle imprese ferroviarie in modo devastante. Si pensi che una impresa ferroviaria ha costi fissi elevatissimi e la chiusura di una linea o un transito (o entrambe...) che normalmente percorre, a causa dei lavori, significa dover coprire i costi senza poter effettuare i treni previsti e quindi minori ricavi. Misure di sostegno o di compensazione, per la resistenza economico finanziaria che le imprese ferroviarie stanno dimostrando in questo periodo sarebbero non solo auspicabili ma doverose. Purtroppo, la lobby delle imprese ferroviarie non ha lo stesso potere negoziale della lobby dell'autotrasporto e quindi l'emergenza carburante produrrà solo un effetto temporaneo per ora».

di Roberto Bettinelli

# Efficienza, qualità della flotta e flessibilità per la logistica

## ALBA TRASPORTI

**Luigi Pisaroni: «Gli investimenti e l'attenzione alle esigenze del cliente sono i nostri principali punti di forza»**

**C**ompetenza, specializzazione e flessibilità organizzativa. Sono i valori che consentono ad Alba Trasporti di operare nello scenario competitivo della mobilità, segnato da continui cambiamenti e da una crescente pressione sui costi operativi. Una strategia che premia la specializza-

zione e che alimenta un percorso di crescita che dura dal 2005 quando i due soci fondatori, già attivi da oltre vent'anni nel settore dei trasporti, hanno deciso di avviare l'attività. Una storia costruita passo dopo passo investendo sulla qualità del servizio, sull'affidabilità dei veicoli e sulla precisione nelle consegne. A raccontare le origini della cooperativa è il presidente e fondatore **Luigi Pisaroni**. «Noi siamo nati nel mondo cooperativo. Io e il cofondatore, mio cognato **Bruno Doria**, arrivavamo da quell'ambiente, a Milano, in un periodo in cui le licenze di trasporto avevano costi altissimi. Raggrupparsi in cooperativa era l'unico modo per lavorare». Negli anni novanta prende forma l'idea di un percorso autonomo: «Avevamo raggiunto dimensioni importanti e a un certo punto abbiamo deciso di staccarci dalla cooperativa, guidata da altre persone, per fondarne una nostra». Nel 2005 nasce così Alba Trasporti, con sede a Bagnolo Cremasco. Oggi la cooperativa ha aperto una nuova sede, a Cremona, e conta oltre 30 soci lavoratori tra autisti e personale amministrativo. La flotta è di circa trenta mezzi, quasi tutti Euro 6, e ha una struttura organizzativa sempre più articolata anche se la realtà rimane fortemente familiare. Il legame tra impresa e persone rappresenta ancora oggi uno dei principali punti di forza. Accanto a Luigi Pisaroni lavorano i figli del cofondatore: **Fabio** è autista e consigliere, **Stefania** è un'impiegata amministrativa. Anche i figli di Luigi sono coinvolti con ruoli di responsabilità: **Andrea** lavora come autista mentre **Cristian** oltre a guidare i mezzi ricopre l'incarico di vicepresidente. La moglie, **Paola Zaffanella**, segue l'area amministrativa.



Una struttura che negli anni ha saputo mantenere lo spirito flessibile della cooperazione originaria pur evolvendo verso un'organizzazione moderna e strutturata. Fin dall'inizio Alba Trasporti ha scelto di sviluppare competenze specifiche in settori complessi e altamente tecnici. Tra questi spicca il trasporto ospedaliero, attività che richiede elevati standard operativi, attenzione massima alla sicurezza e procedure rigorose nella gestione dei materiali. Un comparto delicato nel quale puntualità e affidabilità non rappresentano soltanto un valore aggiunto ma una vera necessità operativa. Il core business dell'azienda resta infatti il trasporto di biancheria ospedaliera, attività avviata fin dal principio. «Portiamo la biancheria pulita negli ospedali e ritiriamo quella da sanificare. Durante il Covid nessuno si rendeva conto del servizio essenziale che continuavamo a garantire». Proprio durante l'emergenza pandemica Alba Trasporti si è trovata ad operare nei territori più



## Sedi a Bagnolo e Cremosano La cooperativa (oltre 30 soci) opera nei settori ospedaliero industria, trasporto di macchinari e comparto mangimistico



**Andrea Pisaroni, Cristian Pisaroni, Luigi Pisaroni e Fabio Doria  
In primo piano Stefania Doria e Paola Zaffanella**



colpiti del Nord Italia. «Avevamo in subappalto ospedali a Lodi, Codogno, Casalpusterlengo, Bergamo e Alzano Lombardo. Erano tutti ospedali serviti da noi». Un'esperienza che ha messo in evidenza il valore strategico del trasporto sanitario e la necessità di garantire continuità anche nei momenti più difficili.

Nel corso degli anni la cooperativa ha progressivamente ampliato il proprio raggio d'azione. Oggi Alba Trasporti opera anche nel settore industriale, nel trasporto di macchinari e nel comparto mangimistico instaurando inoltre un'importante partnership con Proгим srl di Crema, azienda leader nel settore delle insegne e degli arredi principalmente per automotive, truck e motorcycle. «Lavorare in una nicchia è fondamentale», sottolinea Pisaroni. «Siamo anche generalisti ma è indubbio che agire in un contesto non circoscritto significa esporsi a una concorrenza fortissima dove spesso prevale una

logica che premia il ribasso». Una filosofia che ha portato la cooperativa a investire anche nel trasporto di mangimi sfusi per animali. «È un comparto che tiene bene ma per entrarci servono investimenti importanti. Un mezzo con allestimento specifico supera i 300mila euro».

La strategia aziendale si basa sulla capacità di offrire un servizio costruito sulle esigenze del cliente. Non soltanto trasporto, quindi, ma un'attività logistica strutturata dove è necessario attuare un potenziamento delle infrastrutture. Negli ultimi anni Alba Trasporti ha sviluppato attività di magazzino, deposito merci e distribuzione. «Molte aziende oggi preferiscono esternalizzare il magazzino per contenere i costi», spiega Pisaroni. «Noi conserviamo la loro merce e poi ci occupiamo anche della distribuzione in tutta Italia. È una partnership stretta con i committenti». A questi servizi si affianca anche l'attività con gru e movimentazione industriale.

Altro punto di forza è rappresentato dalla flotta aziendale, composta da mezzi moderni e costantemente aggiornati. Alba Trasporti dispone infatti quasi esclusivamente di veicoli Euro 6, progettati per garantire elevate prestazioni, riduzione delle emissioni e maggiore sostenibilità ambientale. Una scelta che riflette la volontà dell'azienda di coniugare competitività e innovazione, mantenendo standard qualitativi elevati anche sotto il profilo ambientale. «Veicoli aggiornati, puliti e in ordine fanno la differenza», evidenzia il presidente. «Molti dicono che un camion vale l'altro ma quando il mezzo è curato il cliente lo apprezza». La presenza di mezzi Euro 6 permette di beneficiare di agevolazioni sui pedaggi autostradali e di limitare l'impatto degli aumenti legati alla circolazione. Accanto agli investimenti tecnologici, è centrale il valore delle persone: «Siamo una squadra con spirito familiare. Molte persone lavorano con noi da vent'anni». Il 2025 si è aperto con risultati positivi e con un incremento di fatturato del 17%. «La crescita è legata agli investimenti fatti negli ultimi anni e all'ingresso di nuovi mezzi. Abbiamo rilevato anche una piccola attività mantenendone il lavoro». La cooperativa opera principalmente nel Nord Italia per il settore ospedaliero, ma effettua trasporti generici in tutta Italia, isole comprese, e anche all'estero. «Due settimane fa siamo andati in Inghilterra con macchinari prodotti in Italia. È motivo di orgoglio portare all'estero eccellenze costruite nel nostro Paese. Siamo fieri di essere artigiani, ed è anche questo il motivo della nostra adesione alla Libera Associazione Artigiani di Crema, una realtà associativa che rappresenta la forza del tessuto imprenditoriale e che è protagonista dell'economia territoriale».

di Roberto Bettinelli



## Chilometro dopo chilometro «La strada è una passione!»

### ANDRINI AUTOTRASPORTO

**Aldo da 40 anni lavora in simbiosi con la sua motrice specializzata per il trasporto di prodotti siderurgici**

«Togliermi il camion significa togliermi una parte importante della mia vita». Una frase che racconta la passione per la strada di **Aldo Andrini**, autotrasportatore di Sergnano che dal 1982 continua a guidare il proprio camion con la dedizione di quando ha iniziato oltre quarant'anni fa. Una vita trascorsa tra travi d'acciaio, putrelle, consegne e chilometri, sempre con una convinzione precisa: fare bene il proprio lavoro. «Ho iniziato nel 1982 con un mezzo ritirato da un falegname che andava in pensione», racconta. «Avevo deciso di lavorare con un solo veicolo. Era una mia scelta precisa e l'ho sempre mantenuta». Gli inizi sono stati nel settore del legname. Trasportava tronchi, bancali e materiale proveniente dai boschi lavorando soprattutto nelle campagne tra Cremona, Parma, Gussola e Casalmaggiore. Erano anni duri, fatti di strade sterrate e terreni difficili con i carichi effettuati in condizioni molto diverse da

quelle di oggi. «Nei boschi si trovava spesso pantano. I trattori con le benne caricavano il legname direttamente sul camion. Bisognava stare molto attenti». Dal 1985 arriva la svolta verso la siderurgia. Una scelta nata soprattutto dalla necessità di avere un lavoro più continuativo e tratte più razionali dal punto di vista logistico. «Era più vicino e soprattutto più regolare», spiega Andrini. Da allora le sue giornate si sono svolte principalmente lungo le direttrici industriali del Nord Italia: Torino, Genova, Bologna, Parma, Brescia, Milano, Varese e tutta la Lombardia. Un raggio operativo di circa 200-300 chilometri che, negli anni, gli ha permesso di conoscere fabbriche, acciaierie e cantieri praticamente metro dopo metro.

La sua base operativa è sempre rimasta a Sergnano e con il tempo l'attività è cresciuta insieme alla struttura costruita attorno al lavoro: un grande garage per il camion al piano terra e sopra l'abitazione. Una soluzione pratica ma anche dalla forte valenza simbolica. Perché nella vita di un piccolo autotrasportatore il confine tra lavoro e vita privata spesso non esiste davvero. Negli anni ha guidato diversi mezzi: prima Fiat, poi Scania e Volvo, sostituendo il camion mediamente ogni sette o dieci anni. Ma più dei marchi, a fare la differenza è sempre stata la configurazione del mezzo.

Il vero punto di forza della sua attività, infatti, è una motrice speciale progettata per trasportare travi lunghe fino a 12 metri. Una soluzione non comune nel settore e che ancora oggi rappresenta un vantaggio competitivo importante. «Per il cliente è una grande comodità. Non è facile trovare motrici che riescano a trasportare travi da 12 metri. In tanti posti stretti



Aldo Andriani, autotrasportatore di Sergnano

il bilico non riesce a passare, mentre con questa motrice riesco ad arrivare anche in aree complicate».

La configurazione del mezzo è studiata nei minimi dettagli: cavalletti posizionati al massimo della sagoma consentita e una distribuzione dei pesi pensata per garantire stabilità anche con materiali molto lunghi. Una scelta tecnica che richiede grande esperienza sia durante il carico sia nella guida. Nel settore siderurgico nulla può essere improvvisato. Ogni trave, ogni putrella o bancale ha dimensioni, peso e caratteristiche differenti. Organizzare il camion significa pianificare con precisione tutte le consegne della giornata successiva. «Di solito il pomeriggio preparo il camion e il mattino dopo faccio le consegne», racconta. «Parma, Brescia, Cremona, Milano, Varese. Ogni carico deve essere sistemato nell'ordine giusto». Le operazioni di carico richiedono tempo e attenzione. Nelle acciaierie e nei magazzini si lavora con il carro ponte e spesso le ore di fermo sono lunghe. Ma è proprio in quei momenti che emerge l'esperienza accumulata in decenni di lavoro. «Bisogna sapere come caricare i materiali. Un pacco lungo, corto o alto cambia completamente il bilancia-

**La scelta strategica: puntare su un mezzo 'unico' con cabina e cassone sullo stesso telaio più maneggevole, ideale per cantieri, aziende e strade**

mento. I bancali non sono tutti uguali. Devi sapere dove mettere ogni consegna». Non si tratta soltanto di esperienza pratica ma di una vera competenza tecnica maturata sul campo. «A volte è il magazziniere che chiama me per organizzare il carico», racconta con orgoglio. Un riconoscimento importante in un settore dove precisione e affidabilità valgono quanto il mezzo utilizzato. «La fiducia di un cliente si conquista con la puntualità e con la precisione. Io ci tengo molto». Parole semplici che raccontano una filosofia professionale costruita in oltre quarant'anni di attività. Nel trasporto siderurgico la sicurezza è una priorità assoluta. Movimentare travi d'acciaio richiede coordinazione perfetta durante l'utilizzo della gru e massima attenzione in ogni fase. «Il movimento della gru non può essere sbagliato. E poi bisogna saper guidare un camion da 26 tonnellate con sopra materiali particolari». Ogni consegna richiede concentrazione, esperienza e capacità di adattamento. Perché nessun carico è uguale al precedente e nessun cantiere presenta le stesse condizioni di accesso. È proprio qui che la motrice lunga diventa determinante. Rispetto ai bilici tradizionali offre maggiore agilità negli spazi stretti senza rinunciare alla possibilità di trasportare travi molto lunghe. Una soluzione apprezzata soprattutto nei centri urbani, nei piccoli cantieri e nelle carpenterie dove gli spazi di manovra sono ridotti. Nel corso degli anni il lavoro è cambiato profondamente. Sono aumentate le normative, i controlli, le responsabilità e i costi. Ma nonostante tutto, la passione per il mestiere è rimasta la stessa. «La partita Iva non mi pesa. Mi piace andare in giro. Non vai mai sempre nello stesso posto».

È il fascino della strada che Aldo vive anche nel tempo libero grazie alla passione per la bicicletta. Una disciplina coerente con il lavoro dell'autotrasportatore e che è in grado, allo stesso modo, di regalare soddisfazioni personali. E forse è proprio questo il motivo per cui il legame con il camion va oltre il semplice aspetto professionale. Aldo Andriani, nella vita e nello sport, ha costruito la propria esperienza chilometro dopo chilometro. Un professionista che conosce il peso delle responsabilità, la fatica delle attese ai carichi e l'importanza della puntualità. In un settore sempre più dominato dalla logica dei grandi numeri, realtà come questa continuano a rappresentare una forma autentica di impresa artigianale. Un camion, esperienza, relazioni costruite nel tempo e la capacità di offrire un servizio specializzato. Perché trasportare travi da 12 metri in sicurezza raggiungendo cantieri e aziende dove altri mezzi non riescono ad arrivare, non significa solo guidare un camion. Significa conoscere il materiale, saper organizzare il carico, prevedere gli spazi di manovra e garantire al cliente un servizio preciso. È un lavoro fatto di tecnica, intuito e soprattutto di passione. La stessa che condivide da sempre con la Libera Associazione Artigiani di Crema: «Sono con loro dal 1982, da quando è iniziato tutto. Mi hanno seguito con competenza e rispetto. È un'organizzazione che si prodiga per sostenere le imprese artigiane del territorio».

Dal 1934 la Passione ci Guida



COLLETTAME



PALLET



CARICHI  
COMPLETI



LOGISTICA

## GHISONI GROUP: LA PIANURA PADANA AL CENTRO DELLA SUPPLY CHAIN

Dal 1934, il nome Ghisoni è sinonimo di affidabilità ed eccellenza nel panorama dei trasporti e della logistica: una storia profondamente radicata nel territorio, che ha saputo evolversi mantenendo uno sguardo costante verso l'innovazione e l'efficienza operativa.

Quella di Ghisoni non è solo una lunga tradizione, ma la garanzia di un servizio completo.

L'azienda si posiziona come l'unico operatore della Provincia in grado di offrire un controllo totale su tutte le fasi della filiera logistica, gestendole direttamente: questo significa un unico partner per ogni tua esigenza, dalla gestione doganale allo stoccaggio sicuro, fino alla distribuzione capillare e puntuale.

### CONTROLLO TOTALE, VANTAGGI REALI

Ghisoni Group si pone come il partner ideale, in grado di possedere e gestire in prima persona ogni singola fase del processo logistico; questo approccio garantisce ai clienti massima efficienza, sicurezza e flessibilità operativa.

Il cuore pulsante dell'attività risiede nei due depositi strategici di Cremona e Piacenza, da cui l'azienda eroga una gamma completa di servizi:

- servizi doganali completi
- stoccaggio merci in regime doganale
- gestione documentale
- distribuzione nazionale e internazionale su gomma FTL e LTL
- trasporti ADR per merci pericolose

La qualità del servizio Ghisoni è ufficialmente riconosciuta dal suo status di **Operatore Economico Autorizzato (AEO)**: questo significa procedure doganali semplificate, una maggiore sicurezza della catena di fornitura e, soprattutto, tempi di transito drasticamente ridotti.

### IL FUTURO DELLA LOGISTICA È GIÀ QUI: L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE AL SERVIZIO DEL CLIENTE

In un settore in costante evoluzione, l'innovazione è la chiave per mantenere l'eccellenza; per questo l'azienda sta investendo nello sviluppo di tecnologie basate sull'Intelligenza Artificiale applicata per obiettivi concreti e mirati:

- integrazione e automatizzazione dei processi documentali interni
  - semplificazione delle procedure operative
  - ottimizzazione delle rotte trasporto
- L'adozione dell'AI permette di migliora-

re l'efficienza operativa, ridurre gli sprechi e, di conseguenza, offrire un servizio di logistica sempre più preciso, rapido e competitivo sul mercato.

### GHISONI GROUP IL PARTNER STRATEGICO PER IL VOSTRO SUCCESSO LOGISTICO

Affidarsi a Ghisoni Group non è una semplice scelta, ma un vero e proprio investimento sicuro nel futuro del vostro business; significa avere al proprio fianco un team esperto, una rete solida e veloce e un sistema logistico che funziona come un unico organismo.

La forza di Ghisoni risiede nella continuità generazionale, che unisce l'esperienza storica all'innovazione costante. Ogni collaborazione è studiata per adattarsi perfettamente alle esigenze specifiche del cliente, garantendo che la sua logistica sia un punto di forza e non un ostacolo.



### Sede 1 Cremona

Via Bongiovanni, 151  
Pozzaglio Ed Uniti (CR)  
Tel: 0372 55050

### Sede 2 Piacenza

Viale del Commercio, 6  
Piacenza (PC)  
Tel 0523 1725156

[www.autotrasportighisoni.it](http://www.autotrasportighisoni.it)  
[preventivi@ghisoni.eu](mailto:preventivi@ghisoni.eu)

di Roberto Bettinelli

# Tir di ultima generazione

## «Il Consorzio idea vincente»

### LA STRATEGIA DI LAZZARI

*«Investire in formazione e tecnologia  
Così si resta sul mercato conquistando  
efficienza e riducendo i consumi»*

**C**i sono mestieri che si scelgono per necessità e altri che diventano una vera vocazione. Per **Francesco Lazzari**, imprenditore di Bagnolo Cremasco e titolare della ditta di autotrasporto Lazzari, il camion è stato molto più di uno strumento di lavoro: è diventato una passione, un simbolo di

libertà e il centro di una storia imprenditoriale costruita con sacrificio, intuizione e capacità di adattarsi ai cambiamenti del mercato. Una storia che parte da lontano, dagli anni giovanili trascorsi tra Milano e il Cremasco. «Sentivo che era un buon lavoro, c'era guadagno. Sono salito sul camion ed è stata subito una passione», racconta Lazzari ripensando ai primi passi nel settore dell'autotrasporto. Prima di entrare nel mondo dei camion, Francesco Lazzari aveva svolto tutt'altro mestiere. Anzi, più di uno. Un percorso iniziato a 17 anni: operaio, poi rappresentante e infine dipendente di un'azienda che operava nel settore del montaggio di mobili per ufficio. Un'esperienza che gli ha insegnato il valore del lavoro quotidiano, del contatto con le persone e dell'organizzazione. Ma qualcosa, dentro di lui, lo spingeva verso un'altra direzione.

Nel 1979 arriva la svolta. Lazzari scopre il mondo dell'autotrasporto e ne resta conquistato. «Il mestiere mi ha preso soprattutto per il senso di libertà», spiega. Un sentimento che chi vive la strada conosce bene: giornate scandite dai chilometri, responsabilità, autonomia e la soddisfazione di costruire qualcosa con le proprie mani. L'inizio dell'attività av-



**Francesco Lazzari** è il titolare della ditta di autotrasporto Lazzari



viene a Milano nel 1980. Poi, nell'aprile del 1984, il trasferimento a Crema e l'avvio del percorso imprenditoriale che porterà alla nascita della realtà di Bagnolo Cremasco. Nel frattempo arriva anche il matrimonio con la moglie Maria Patrizia, originaria proprio di Bagnolo Cremasco, presenza importante nella vita personale e professionale dell'imprenditore.

All'inizio Francesco Lazzari lavorava come autista effettuando consegne tra Milano e il territorio cremasco. Poco dopo arriva il primo investimento decisivo: l'acquisto del primo

camion cassonato. Da lì prende forma una crescita graduale ma costante, costruita senza passi azzardati ma con la concretezza tipica degli imprenditori artigiani lombardi. Oggi la ditta può contare su una flotta composta da cinque camion e un furgone, con mezzi Volvo aggiornati e cinque autisti impegnati quotidianamente sulle tratte nazionali. L'azienda ha due basi operative e opera prevalentemente nel settore energetico dove collabora con colossi del calibro di Esso, Agip, Shell



**BMG**  
ELETTRIC



**QUADRI  
ELETTRICI**

**IMPIANTI  
ELETTRICI**

**AUTOMAZIONE**

**EFFICIENZA ENERGETICA  
& INDUSTRIA 4.0**

Via dei Giandini, 12 - Offanengo (CR)  
Tel: 0373 780.364 • e-mail [info@bmgeletric.it](mailto:info@bmgeletric.it)



**[www.bmgeletric.it](http://www.bmgeletric.it)**

e Tamoil. Un comparto delicato, dove puntualità, sicurezza e affidabilità sono elementi fondamentali. La sede operativa resta a Bagnolo Cremasco mentre i camion vengono parcheggiati a Piacenza, scelta strategica dettata dalle esigenze logistiche. «Gli autisti hanno lì la residenza e i camion lì sono al sicuro», spiega l'imprenditore. L'attività si sviluppa su tutto il territorio nazionale con viaggi frequenti verso Toscana, Lombardia e Sud Italia.

Un lavoro che negli anni è profondamente cambiato. «Una volta il mestiere era più facile ma è nella mia natura rimanere al passo con i tempi, investire e guardare avanti, e quindi mi sono sempre adeguato ai cambiamenti. Anzi, a volte ho cercato di anticiparli» racconta. «Anni fa esistevano le tariffe a forcella: c'era un minimo e un massimo. Più lavoro c'era e più si applicava la tariffa minima, meno lavoro c'era e si cercava di stare nel mezzo. Oggi invece il mercato è libero. Il rischio è di subire un meccanismo al ribasso. Tu proponi un euro e un altro lavora a ottanta centesimi». Una liberalizzazione che, secondo Lazzari, ha reso il settore molto più competitivo e difficile, soprattutto per le piccole e medie imprese. «La globalizzazione ha penalizzato soprattutto gli operatori che hanno dimensioni ridotte: chi ha più camion prevale. Bisogna lavorare tantissimo sui prezzi ma soprattutto bisogna unire le forze, costruire reti di collaborazione con altre piccole realtà».

Accanto alla concorrenza, uno dei problemi più seri resta quello della carenza di autisti. «Non si trovano più persone che amino fare questo mestiere. Una volta era più attrattivo». Un fenomeno che oggi coinvolge tutto il comparto logistico nazionale e che rischia di creare difficoltà sempre maggiori alle imprese.

Per affrontare un mercato sempre più complesso, Francesco Lazzari ha scelto così di aderire al Consorzio CIT Trasporti Italiani, importante realtà con sede a Landriano. «Più camion significano più commesse», spiega. Il consorzio oggi riunisce circa 150 camion appartenenti a diverse aziende associate, dalle realtà più piccole a quelle con dieci mezzi o più. Lazzari entra nel CIT e nel tempo ne diventa consigliere. «Il consorzio prende il lavoro e poi distribuisce i viaggi. A volte lavoriamo per noi, altre per gli altri associati. Ma si lavora sempre, il vantaggio è strategico». Una formula che consente alle imprese di affrontare il mercato con maggiore forza organizzativa e commerciale.

All'interno del CIT, Francesco Lazzari ha ricoperto un ruolo importante anche dal punto di vista amministrativo e gestio-



**L'impresa con sedi a Bagnolo e Piacenza viaggia per il settore energetico e aderisce a CIT Trasporti Italiani che aggrega piccoli operatori per un totale di 150 mezzi**  
**«In questo modo il lavoro non manca mai»**

nale. Il consorzio conta circa 15 impiegati, un presidente, un vicepresidente e cinque consiglieri con un fatturato complessivo che raggiunge i 20 milioni di euro.

Altro punto di riferimento fondamentale nel percorso dell'imprenditore è la Libera Associazione Artigiani di Crema, della quale Lazzari è socio da oltre quarant'anni. «Mi trovo bene, è una realtà che ci ha sempre seguito bene», racconta. Per Francesco Lazzari, fare impresa oggi significa soprattutto saper gestire bene l'azienda. «Il segreto è una buona gestione amministrativa», sottolinea. Ma non basta. Per

restare competitivi servono investimenti continui nei mezzi e nella tecnologia: «I camion devono essere aggiornati. Sul mercato bisogna stare con mezzi che abbiano al massimo cinque o sette anni. Più tecnologia significa più sicurezza e meno consumi». In un settore dove i costi di carburante, manutenzione e officina incidono sempre di più, ogni scelta diventa cruciale. «Oggi la gestione è tutto», conclude Lazzari. Ed è forse proprio questa la sintesi migliore della sua storia imprenditoriale: una vita passata sulla strada, affrontando cambiamenti, crisi e nuove sfide senza perdere l'entusiasmo per un mestiere che continua a vivere con passione.

di Francesca Tuccillo

# Cispadana cresce ancora «La strada come impresa»

## FRA TRASPORTO E LOGISTICA

**L'azienda ha 38 autisti e 100 clienti  
Il caro gasolio e il ricambio  
generazionale le sfide da vincere**

**C**'è un momento, entrando nella sede della Cispadana Trasporti di Castelleone, in cui si capisce subito che qui il trasporto non è soltanto un'attività economica. È mestiere, memoria, fatica e capacità di adattarsi a un settore che negli ultimi anni è stato travolto da trasformazioni profonde. Il cuore di questa azienda però resta ancora quello di quando **Rodolfo 'Rudy' Mauri**, nel 1985, salì per la prima volta su un camion per fare il suo primo viaggio e qualche mese dopo fondò la Cispadana.

La storia in realtà parte ancora prima: dal 1963, da un'attività familiare nata con un solo mezzo e pochi clienti. Mauri ricorda anni molto diversi, quando il trasportatore era soprattutto uomo di strada, meccanico, organizzatore e imprenditore insieme.

Da allora il mondo dell'autotrasporto è cambiato radicalmente. E con lui è cambiata anche la Cispadana Trasporti. Per anni l'azienda è rimasta volutamente contenuta: pochi mezzi, rapporti diretti, una gestione quasi artigianale. Il vero salto arriva con l'ingresso dei figli in azienda e con una nuova visione commerciale. Oggi la società conta 38 autisti, circa un centinaio di clienti attivi, servizi dedicati nel Nord Italia e in Francia, attività di logistica e trasporti strutturati 'milk run', cioè viaggi costruiti su misura per il cliente, con mezzi dedicati, orari definiti e una gestione integrata delle consegne. Nel trasporto moderno il prezzo non basta più. O almeno, non basta alle aziende che vogliono sopravvivere nel lungo periodo. «Oggi il mercato ti cerca per il servizio», spiega **Elisa Mauri**. «Capita che ci chiamano clienti che arrivano da esperienze negative: ritardi, merce che non si trova, mancanza di risposte. Noi siamo reperibili continuamente e il cliente questa cosa la percepisce». Un approccio che richiede struttura, investimenti e soprattutto organizzazione. «Il problema non è prendere tanto lavoro, il problema è prendere lavoro sano»,



aggiunge **Micaela**, responsabile commerciale.

Parlando di sostenibilità economica del comparto le parole di Rudy non possono che confermare come il caro carburante abbia messo sotto pressione tutto il comparto, soprattutto nelle settimane in cui il gasolio ha superato i due euro al litro. Per un'azienda di autotrasporto il carburante rappresenta tra il 30 e il 35% del costo operativo: un incremento improvviso si traduce immediatamente in migliaia di euro di costi aggiuntivi ogni mese. «Un bilico che va in Francia fa pieni da mille litri», spiega. «Prima costavano circa 1.600 euro, oggi oltre 2.100. E quella differenza qualcuno deve assorbirla». Qui entra in gioco la fuel surcharge, il meccanismo di ade-

**Il carburante è il 30 e il 35%  
del costo operativo: un aumento  
improvviso si traduce subito  
in migliaia di euro di costi  
aggiuntivi che pesano ogni mese**



**Sui carburanti alternativi il titolare ha le idee chiare: «Il metano non ci ha dato i risultati sperati: per quanto riguarda l'elettrico e l'idrogeno restano scetticismo e incertezza»**



**Rodolfo 'Rudy' Mauri titolare della Cispadana Trasporti di Castelleone**

guamento carburante previsto anche dalla normativa. Una misura teoricamente chiara, ma che nella pratica genera tensioni continue tra trasportatori e committenti. «Molti piccoli trasportatori hanno paura di chiedere gli adeguamenti», racconta Micaela. «Temo che il cliente possa rivolgersi altrove. Noi abbiamo scelto di affrontare subito il problema: la strategia è stata quella di condividere immediatamente con i clienti l'impatto reale dell'aumento del gasolio, spiegando che non si trattava di aumentare i margini, ma semplicemente di evitare di lavorare in perdita».

Non tutti però hanno reagito allo stesso modo. Alcuni clienti strutturati hanno recepito automaticamente gli adeguamenti; altri hanno temporeggiato, chiedendo alle aziende di trasporto di 'aspettare' prima di trasferire i rincari lungo la filiera. Il problema è che il trasportatore anticipa tutto subito: «il carburante lo paghi immediatamente, mentre il recupero arriva mesi dopo, quando arriva».

È un equilibrio delicatissimo, che rischia di mettere in crisi soprattutto le realtà più piccole. Un'azienda sana può reggere due o tre mesi così, spiegano. Ma se la situazione dura otto o

dieci mesi diventa complicato anche per strutture solide. Anche perché i rincari non colpiscono soltanto il trasporto puro: frenano investimenti, rallentano progetti e riducono liquidità.

In questo scenario si inserisce anche il tema della carenza di autisti. Secondo Mauri il problema non è solo quantitativo,

ma soprattutto qualitativo.

«Non mancano soltanto gli autisti: mancano professionalità». La figura del camionista è cambiata profondamente negli ultimi trent'anni e oggi richiede competenze diverse, formazione continua e una disponibilità che sempre meno persone accettano. Notti fuori casa, ritmi irregolari, responsabilità elevate: condizioni che rendono difficile il ricambio generazionale. Eppure la Cispadana può ancora contare su autisti storici, alcuni presenti da oltre vent'anni. «Chi lavora bene sa che se cresce l'azienda crescono anche loro».

E sul tema del blocco previsto per fine maggio la posizione della Cispadana è pragmatica: un fermo ha senso solo se è realmente condiviso e capace di bloccare il sistema. Diversamente rischia di trasformarsi

in un danno per le stesse aziende che vi aderiscono. «Se si fermano pochi, il lavoro si sposta semplicemente da un'altra parte. Una volta gli scioperi avevano un peso diverso. Oggi il settore è troppo frammentato».

Nel frattempo il trasporto continua a confrontarsi con le ipotesi della transizione ecologica. Sul metano Mauri è netto: «Abbiamo provato, ma non ha dato i risultati sperati». Sul elettrico per il trasporto pesante resta molto scetticismo, mentre sull'idrogeno prevale l'incertezza di una tecnologia evocata da anni ma ancora molto lontana da applicazioni concrete.

Eppure, nonostante tutto, in azienda non manca la volontà di guardare avanti. La crescita della logistica, gli investimenti sui magazzini e la diversificazione dei clienti sono diventati strumenti fondamentali per ridurre l'esposizione alle crisi. Oggi la Cispadana Trasporti continua a muoversi in un settore sempre più complesso con una convinzione maturata in decenni di strada: il trasporto non è soltanto una questione di camion e chilometri, ma di affidabilità, equilibrio economico e capacità di costruire relazioni solide.

di Francesca Tuccillo



## Dal padroncino al consorzio La sfida dell'autotrasporto

**CABL: 60 ANNI SULLA STRADA**

**Ghilardi: «Tra costi delle patenti  
caro gasolio e transizione ecologica  
il settore resiste ma è sotto pressione»**

**L**a storia del consorzio CABL di Codogno nasce nel 1968 e racconta l'evoluzione del trasporto italiano degli ultimi sessant'anni. «Siamo nati a Casalpusterlengo, vicino allo stabilimento Unilever. Un gruppo di camionisti della zona decise di mettersi insieme e creare il consorzio», racconta il coordinatore **Enrico Ghilardi**. Tra quei padroncini c'era anche suo padre, socio fondatore. All'epoca il modello era semplice e profondamente territoriale: piccoli imprenditori con uno, massimo due o tre camion, uniti per avere più forza commerciale e organizzativa. Non era soltanto una scelta economica, ma quasi una filosofia. «I soci fondatori volevano rimanere padroncini. Non volevano che qualcuno si ingrandisse troppo. Avevamo persino messo nello statuto un limite di tre camion per socio». Un equilibrio che negli anni ha portato il consorzio ad arrivare a 98 soci. Nel 1988 il CABL si trasferisce a Codogno, dove costruisce una sede con un magazzino da 10mila metri quadrati, tra i più

grandi del Lodigiano dell'epoca. È il periodo in cui il consorzio anticipa modelli logistici che sarebbero diventati comuni solo anni dopo. Con la società CABL Service gestisce distribuzione al dettaglio in tutta Italia per grandi marchi come Kraft e Seagram, organizzando una rete tra il Nord e il Sud del Paese. «Facevamo già allora quello che oggi fanno tutte le grandi logistiche», spiega Ghilardi. Poi il mercato cambia. Le grandi piattaforme logistiche diventano sempre più competitive e il consorzio torna al suo mestiere originario: il trasporto puro. Ma nel frattempo cambia soprattutto il mondo attorno ai camionisti.

«Una volta il figlio del padroncino, appena compiuti 18 anni, saliva sul camion». Oggi non succede quasi più. Dei 98 soci storici ne sono rimasti dieci. «I figli non vogliono più fare questo lavoro». Il motivo non è soltanto economico. È culturale, sociale, generazionale. Ghilardi lo dice senza retorica: «Il camionista un tempo era un lavoro affascinante. Ti permetteva di girare il mondo, quando viaggiare non era così facile come oggi. Era quasi un privilegio». Oggi invece il mestiere sconta regole sempre più rigide, tempi serrati, sacrifici personali e una qualità della vita percepita come incompatibile con le aspettative delle nuove generazioni. «È un lavoro che non ti permette di fare l'aperitivo», osserva con una battuta amara. «Adesso le richieste sono paga, orari, tempo libero». La conseguenza è una carenza cronica di autisti. Conseguire le patenti necessarie costa tra i 5 e i 6 mila euro, richiede mesi di formazione e numerosi corsi obbligatori. «Si spende tanto e



## Capitolo costi: l'azienda ha scelto di applicare in modo rigoroso il 'fuel surcharge', il meccanismo che adegua i costi di trasporto all'andamento del carburante

permanente. CABL ha scelto di applicare in maniera rigorosa il fuel surcharge, il meccanismo che adegua i costi di trasporto all'andamento del carburante: «Dal Covid in avanti abbiamo deciso di applicarlo in modo ferreo. Prima era una trattativa commerciale. Oggi c'è una legge e noi la facciamo rispettare». Per i grandi clienti il meccanismo è ormai assimilato. Il problema, spiega Ghilardi, riguarda soprattutto i piccoli trasportatori: «Il padroncino singolo spesso ha paura di perdere il cliente e non riesce a farsi valere».

Anche il tema delle accise continua ad alimentare tensioni. Secondo Ghilardi, le misure adottate negli ultimi mesi hanno avuto effetti limitati sul trasporto professionale: «Il governo ha abbassato una componente del prezzo, l'accisa, ma se cresce il prezzo industriale del carburante il beneficio sparisce». E aggiunge: «Questa misura favorisce un po' il privato, ma non l'autotrasportatore che qualcosa con il rimborso delle accise riusciva a recuperare».

Sul tavolo c'è anche il fermo nazionale annunciato dal 25 al 29 maggio. Ghilardi conosce bene il tema delle proteste: «Gli scioperi veri li ho fatti anch'io, e si scioperava sempre per il caro gasolio». Stavolta però appare più scettico. La speranza, piuttosto, è che arrivino risposte strutturali e più rapide, soprattutto sui tempi di rimborso delle accise.

Nel frattempo il settore guarda con prudenza anche alla transizione ecologica. L'idea di camion autonomi o completamente elettrici, per chi vive quotidianamente il trasporto pesante, appare ancora lontana. «L'elettrico è già complicato per le automobili, figuriamoci per un camion. Costi troppo alti e autonomia insufficiente».

Alla fine resta l'immagine di un comparto che continua a reggere una parte fondamentale dell'economia italiana, ma che lo fa con fatica crescente. «Il trasportatore è esasperato», conclude Ghilardi. «Se si parla di fermo è perché stanno cercando di sopravvivere».

Ed è forse proprio questa la fotografia più nitida dell'autotrasporto italiano nel 2026: un settore indispensabile, ancora capace di adattarsi, ma sempre più fragile sotto il peso del cambiamento. Eppure Enrico Ghilardi continua a guardare a questo mestiere con lo stesso senso di appartenenza trasmessogli dal padre. Un legame costruito negli anni, fatto di competenza, sacrificio e passione. «Finché potrò, resterò dalla parte dei trasportatori», lascia intendere nelle sue parole. Perché dietro ai numeri, alle accise e ai rincari, ci sono ancora persone che ogni giorno tengono in movimento il Paese.



Enrico Ghilardi è il coordinatore del consorzio CABL

nel frattempo non si guadagna nulla». Nel frattempo molte aziende tra cui CABL si affidano sempre più a lavoratori stranieri che danno maggiore disponibilità.

In questo scenario il ruolo del consorzio diventa ancora più centrale. Non soltanto come struttura organizzativa, ma come forma di protezione.

«Il consorziato si occupa solo di guidare il camion. A tutto il resto pensiamo noi: clienti, fatturazione, IVA, multe, perfino la dichiarazione dei redditi». Un supporto che oggi pesa molto perché la burocrazia è diventata una delle principali criticità del settore e le incombenze sono molte più che in passato.

La pressione più forte, però, resta quella dei costi del carburante. Sul tema il settore vive da anni in uno stato di tensione

di Gianluigi Cavallo (*data analyst e digital strategist*)

## Non timbra, non chiede ferie ma l'IA è già una 'collega'

**2026: L'ESTATE DELLA SVOLTA**  
**Arrivano le nuove regole europee**  
**La tua azienda è pronta a usare**  
**l'intelligenza artificiale senza rischi?**

**C'**è una domanda che molte imprese dovrebbero iniziare a farsi prima dell'estate 2026: stiamo usando l'intelligenza artificiale in modo davvero consapevole? Perché l'IA è già entrata nelle aziende, spesso senza fare rumore. Ma l'IA Act europeo sta per trasformare una sperimentazione spontanea in una questione di metodo, responsabilità e governo dei dati.

Non timbra il cartellino, non occupa una scrivania, non chiede ferie. Eppure, in molte imprese, l'intelligenza artificiale ha già iniziato a lavorare. A volte compare sotto forma di chatbot che aiuta a scrivere una mail. Altre volte diventa un assistente che riassume documenti, prepara bozze di offerte, corregge testi, traduce contenuti, analizza fogli Excel, suggerisce idee per una campagna commerciale o aiuta a rispondere più velocemente ai clienti.

Per anni l'IA è stata raccontata come una tecnologia del futuro. Qualcosa da grandi aziende, da laboratori americani, da conferenze piene di parole inglesi. Oggi non è più così. L'intelligenza artificiale è uscita dai convegni ed è entrata negli uffici, nei reparti marketing, negli studi professionali, nelle aziende manifatturiere, nelle attività commerciali.

La domanda non è più: 'Arriverà anche da noi'? La domanda è: 'Ce ne siamo già accorti?'

I numeri confermano il cambio di passo. Secondo Istat, nel 2025 il 16,4% delle imprese italiane con almeno 10 addetti utilizza almeno una tecnologia di intelligenza artificiale. Un anno prima erano l'8,2%. In dodici mesi l'adozione è praticamente raddoppiata. È un segnale importante, perché racconta che l'IA non è più soltanto una curiosità per appassionati di tecnologia. Sta diventando uno strumento di lavoro.

Ma lo stesso dato racconta anche l'altra metà della storia: la grande maggioranza delle imprese italiane ancora non la utilizza, oppure la sta usando in modo sporadico, senza una strategia precisa. Ed è qui che si apre la vera partita. Perché usare l'intelligenza artificiale non significa semplicemente aprire ChatGPT, Copilot, Gemini o un altro strumento simile e chiedergli di scrivere qualcosa. Quello può essere un primo passo, certo. Ma è solo la superficie. Il vero salto avviene quando l'azienda comincia a chiedersi dove l'IA può portare valore concreto.

Dove perdiamo tempo ogni giorno? Quali attività ripetitive potremmo alleggerire? Quali dati abbiamo ma non riusciamo a leggere bene? Quali documenti sono sparsi tra cartelle, email, gestionali e fogli di calcolo? Quali clienti potremmo seguire meglio? Quali decisioni prendiamo ancora 'a sensazione', quando invece potremmo affidarci a informazioni più ordinate?



Sono queste le domande che trasformano l'intelligenza artificiale da giocattolo tecnologico a leva competitiva. Un commerciale può usarla per preparare una prima bozza di proposta, analizzare le obiezioni più frequenti dei clienti o costruire presentazioni più efficaci. Un'azienda manifatturiera può usarla per riordinare schede tecniche, manuali, report di produzione o documenti di manutenzione. Uno studio professionale può velocizzare riepiloghi, comunicazioni, bozze e analisi preliminari. Una piccola attività locale può usarla

## Per anni è stata raccontata come una tecnologia del futuro ma oggi non è più così: è uscita dai convegni ed è entrata nella vita lavorativa di tutti (o quasi)



Gianluigi Cavallo

per gestire meglio recensioni, post social, campagne promozionali e risposte ai clienti.

Il punto non è sostituire le persone. Il punto è liberare tempo, aumentare qualità, ridurre errori e permettere alle persone di concentrarsi sulle decisioni che contano davvero.

Ma c'è un equivoco da evitare. L'IA non fa miracoli se l'azienda è disordinata. Se i dati sono sparsi, se i documenti non si trovano, se i processi sono confusi, se ogni reparto lavora in modo isolato, l'intelligenza artificiale rischia solo di amplificare il caos. Prima ancora di automatizzare, bisogna mettere ordine. In questo senso, l'IA obbliga le imprese a guardarsi allo specchio. Dove sono i nostri dati? Chi li aggiorna? Sono affidabili? Possiamo usarli in sicurezza? Quali informazioni possiamo condividere con uno strumento esterno e quali invece devono restare protette?

Sono domande molto pratiche, ma decisive. Perché l'intelligenza artificiale lavora sulla base delle informazioni che riceve. Se le informazioni sono povere, incomplete o sbagliate, anche il risultato sarà fragile.

E poi c'è il grande tema delle regole. L'Europa ha approvato l'IA Act, il regolamento sull'intelligenza artificiale. Il testo è entrato in vigore nel 2024 e prevede un'applicazione progressiva: agosto 2026 sarà uno snodo decisivo, perché la maggior parte

delle regole entrerà nel vivo per imprese, fornitori e utilizzatori di sistemi IA.

Non è una legge pensata per spegnere l'innovazione, ma per evitare che strumenti potenti vengano usati senza controllo, senza trasparenza e senza responsabilità.

Per molte piccole e medie imprese questo può sembrare un argomento lontano. In realtà non lo è. Perché l'IA spesso entra in azienda dal basso, senza fare rumore. Un dipendente la usa per scrivere testi. Un commerciale per preparare offerte. Il marketing per generare immagini. L'amministrazione per riassumere documenti. Il customer care per rispondere più velocemente. Sono usi spesso utili, ma se nessuno li governa possono diventare un rischio.

Non tutti gli utilizzi dell'IA sono uguali. Usarla per correggere una bozza è una cosa. Usarla per valutare un candidato, profilare un cliente, prendere decisioni economiche, gestire dati sensibili o influenzare diritti delle persone è un'altra. Più l'intelligenza artificiale incide su decisioni importanti, più servono controllo umano, trasparenza, tracciabilità e buon senso. Il vero rischio, quindi, non è l'IA. Il vero rischio è usarla senza sapere cosa si sta facendo.

Per questo le imprese dovrebbero cominciare da tre azioni semplici: 1) mappare dove l'intelligenza artificiale viene già usata, anche in modo informale, anche solo per scrivere testi, fare sintesi, generare immagini, analizzare dati o preparare documenti. 2) definire poche regole interne chiare: cosa si può inserire in uno strumento IA? Cosa è vietato? Quali dati sono riservati? Chi controlla il risultato prima che venga usato? 3) formare le persone: non servono tutti ingegneri informatici, serve però una cultura minima, capire cosa può fare l'IA, cosa non può fare, quando è utile, quando può sbagliare e quando è necessario fermarsi.

Questa sarà probabilmente la differenza tra le aziende che useranno l'intelligenza artificiale come una moda e quelle che la trasformeranno in vantaggio competitivo. Perché nei prossimi anni non vincerà chi scaricherà più applicazioni. Vincerà chi saprà integrare meglio l'IA nel proprio lavoro quotidiano. Con metodo. Con dati ordinati. Con persone formate. Con responsabilità.

L'intelligenza artificiale non sostituisce la strategia. La rende ancora più importante. Per una piccola o media impresa, il punto non è diventare una big tech. Il punto è capire quali attività possono essere migliorate, quali processi possono essere alleggeriti, quali informazioni possono essere valorizzate e quali decisioni devono restare nelle mani delle persone.

Il 2026 può diventare l'anno della maturità. Non più l'anno in cui 'provare l'IA, ma l'anno in cui iniziare a governarla. Senza paura, perché l'innovazione va capita. Senza ingenuità, perché uno strumento potente richiede attenzione. E senza aspettare troppo, perché il cambiamento è già cominciato.

Il nuovo collega invisibile è già entrato in azienda. Ora bisogna decidere che lavoro fargli fare.



I premiati al concorso giornalistico de L'Ora Buca e del Gruppo Giovani Industriali

# La voglia di raccontare dei cronisti di domani

## PREMIATI 15 STUDENTI

**Grande successo per il concorso giornalistico de L'Ora Buca e del Gruppo Giovani Industriali**

**L**a scrittura come esercizio vivo, capace di interrogare la realtà, raccontarla e restituirne complessità e sfumature. È questa la scintilla che ha animato i 15 giovani finalisti del concorso giornalistico promosso da L'Ora buca insieme al gruppo Giovani Industriali, nei giorni scorsi protagonisti della cerimonia conclusiva ospitata nella sala conferenze della sede dell'Associazione Industriali di piazza Cadorna a Cremona.

A conquistare il primo posto è stato il cremonese **Michele**

**Iondini**, studente di Scienze umanistiche per la comunicazione, premiato con la medaglia e con un riconoscimento da 500 euro. Sul podio anche **Francesco Gamba**, studente di Comunicazione e media contemporanei all'Università di Parma, secondo classificato e vincitore di 300 euro, e **Silvia Politi**, studentessa di Lettere moderne originaria di Persico Dosimo, che ha ottenuto il terzo premio da 200 euro. Durante la premiazione sono stati inoltre assegnati due riconoscimenti speciali: il Premio Giovane Pro Cremona a **Gabriele Tomasoni** e il Premio 'L'Ora buca - Alfa' a **Fabio Parmesani**, a sottolineare la qualità complessiva degli elaborati presentati.

Il concorso ha visto la partecipazione di circa cinquanta studenti, provenienti dalle scuole superiori di Cremona e Crema e dal mondo universitario. Ai candidati è stato chiesto di mettersi alla prova in condizioni simili a quelle di una vera redazione di un giornale: un articolo da scrivere in forma anonima entro un tempo massimo di quattro ore, scegliendo tra diverse tracce che spaziavano



Paride Spinelli, Patrizio Pavesi e Davide Nicoletti

**La prima edizione del contest ha visto la partecipazione di circa cinquanta studenti provenienti dalle scuole superiori di Cremona e Crema e dal mondo universitario**

dalla cronaca alla politica interna ed estera, dall'economia alla scienza, fino allo sport.

Gli elaborati sono stati valutati rigorosamente in forma anonima da una giuria composta da **Paride Spinelli**, vicepresidente del gruppo Giovani Industriali, **Alberto Nespoli**, segretario dell'associazione Quindi e Informare e comunicare giovane aps, e dai giornalisti **Roberto Bettinelli**, **Beatrice Broglio**, **Martina Carioni**, **Giovanni Ratti** e **Maria Acqua Simi**.

La cerimonia è diventata anche occasione di confronto sul presente e sul futuro della professione giornalistica, tra cambiamenti tecnologici e nuove modalità di comunicazione. Al centro del dibattito, la necessità di adattarsi senza perdere intraprendenza e spirito critico.

«Esiste una somiglianza tra la figura dell'imprenditore e quella del giornalista», ha osservato **Davide Nicoletti**, presidente del gruppo Giovani Industriali, sottolineando come passione, tenacia e impegno siano elementi comuni a entrambi i mondi. Nicoletti ha ringraziato il direttore de L'Orabuona, **Patrizio Pavesi**, ricordando come l'iniziativa sia nata da un esperimento che ha superato ogni aspettativa: «Siamo pronti fin da domani a rinnovare l'iniziativa».

Sulla stessa linea Pavesi, che ha evidenziato il valore formativo dell'esperienza: «Abbiamo offerto ai ragazzi la possibilità di vivere una versione in piccolo dell'esame di Stato dei giornalisti. Vederli terminare la prova con emozione e fierezza è stato qualcosa di unico».

# GRANDE PANDA

# LIFE IS PANDASTIC



**GRANDE PANDA**  
DA OGGI CON NUOVO MOTORE BENZINA TURBO 100CV  
**DA 14.950€\*** OLTRE ONERI FINANZIARI.

**FIAT**

\*ES. GRANDE PANDA POP 1.2 100CV. ANZICHÉ 15.900€, ANTICIPO 3.183€, DURATA 36 MESI, 35 RATE DA 129€/MESE, RATA FINALE 10.067€. TAN (FISSE) 5,99%, TAEG 9,06%. CON FINANZIAMENTO E ROTTAMAZIONE. FINO AL 27/05.

2.000€ SCONTO FIAT IN CASO DI ROTTAMAZIONE + 950€ CON FINANZIAMENTO. Solo in caso di rottamazione di un veicolo omologato fino ad EURO 4 e di immatricolazione entro il 27/05/2026. Grande Panda Benzina Turbo 100 POP Listino 17.900€ (IPT e contributo PFU esclusi), promo 15.900€ oppure 14.950€ solo con finanziamento Stellantis Financial Services. Es. di finanziamento Stellantis Financial Services Italia S.p.a.: **Anticipo 3.183€ - Importo Totale del Credito 12.037,79€**. L'offerta include il servizio Identicar 12 mesi di 271€. **Importo Totale Dovuto 14.612,78€** composto da: Importo Totale del Credito, spese di istruttoria 395€, Interessi 2.022,91€, spese di incasso mensili 3,5€, imposta sostitutiva sul contratto da addebitare sulla prima rata di 31,08€. Tale importo è da restituirsì in n° 36 rate come segue: n° 35 rate da 129€ e una **Rata Finale Residua** (pari al Valore Garantito Futuro) di **10.066,7€** incluse spese di incasso mensili di 3,5€. Spese invio rendiconto periodico cartaceo: 0€/anno. **TAN (fisso) 5,99%, TAEG 9,06%**. Solo in caso di sostituzione e/o sostituzione del veicolo alla scadenza contrattualmente prevista, verrà addebitato un **costo pari a 0,1€/km** ove il veicolo abbia superato il **chilometraggio massimo di 30.000 km**. Offerta valida solo su clientela privata solo per contratti stipulati fino al 27 Maggio 2026, non cumulabile con altre iniziative in corso. Offerta Stellantis Financial Services Italia S.p.a. soggetta ad approvazione. Documentazione precontrattuale bancaria/assicurativa in concessionaria e sul sito [www.stellantis-financial-services.it](http://www.stellantis-financial-services.it) (Sez. Trasparenza). Il Dealer opera, non in esclusiva per Stellantis Financial Services, quale segnalatore di clienti interessati all'acquisto dei suoi prodotti con strumenti finanziari. Messaggio Pubblicitario con finalità promozionale. Immagini illustrative, caratteristiche/colori possono differire. Consumo di carburante ciclo misto Grande Panda 1.2 100CV POP benzina(l/100 km): 5,7 - 5,6; emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): 131-129. Valori definiti in base al ciclo misto WLTP, aggiornati al 30/04/2026

**Lazzari**  
[www.lazzari-stellantis.it](http://www.lazzari-stellantis.it)

**PANDINO (CR) - S.S. Bergamina**  
Tel. 0373/90550



# In bicicletta per la scienza con 'La ricerca è nell'aria'

## PARTENZA DA PIAZZA DUOMO

**Domani a Crema la terza edizione della pedalata solidale della Fondazione IEO-MONZINO ETS**

**D**opo il successo delle precedenti edizioni torna a Crema 'La ricerca è nell'aria', la pedalata solidale promossa dalla Fondazione IEO-MONZINO ETS. L'iniziativa è un appuntamento non competitivo che unisce sport, scoperta del territorio e sostegno concreto alla ricerca medico-scientifica. L'evento nasce dall'idea e dal costante impegno di **Paola Merico**, grande sostenitrice della Fondazione e promotrice di progetti che valorizzano il legame tra comunità e ricerca.

L'edizione 2026 si svolgerà domani, domenica 24 maggio, con partenza da Piazza Duomo a Crema. Anche quest'anno i partecipanti potranno scegliere come vivere la giornata, pedalando oppure partecipando al momento conviviale finale.

I percorsi sono pensati per offrire un'esperienza accessibile e modulabile in base alle preferenze e alla preparazione dei partecipanti. Il percorso breve (25 chilometri: Crema - Moscazzano, Madonna dei Prati - Crema) si sviluppa su una distanza contenuta e attraversa le immediate campagne cremasche, ideale per famiglie e ciclisti occasionali. Il percorso intermedio (60 chilometri: Crema - Pizzighettone - Crema) amplia l'orizzonte verso i territori agricoli circostanti, con un itinerario più esteso ma sempre alla portata di un pubblico ampio. Il percorso lungo (100 chilometri: Crema - San Colombano - Crema) è invece dedicato a chi desidera una sfida più impegnativa e conduce fino a località più distanti del territorio lombardo, valorizzando appieno la dimensione paesaggistica dell'iniziativa.

Anche per questa edizione l'evento si avvale della collaborazione di FIAB Cremasco APS, che contribuirà all'organizzazione e alla gestione dei percorsi, con-



**Federico Palazzotto, Paola Merico, Davide Severgnini e l'assessore Giorgio Cardile**

fermando il proprio impegno nella promozione della mobilità sostenibile e della cultura della bicicletta.

Al termine della pedalata tutti i partecipanti si ritroveranno per un pranzo conviviale, momento centrale della giornata pensato per favorire incontro e condivisione in un contesto informale. Il pranzo sarà curato con attenzione alla semplicità e alla qualità, e rap-

# L'INDUSTRIA NON SI VEDE SEMPRE. MA FA MUOVERE TUTTO.

*E noi siamo al suo fianco, ogni giorno.*



Associazione Industriali  
Cremona

[www.assind.cr.it](http://www.assind.cr.it)



presenterà l'occasione per riunire ciclisti, famiglie e sostenitori della Fondazione. La partecipazione è aperta a tutti e prevede una donazione che include l'iscrizione all'evento e il pranzo finale. Anche chi non pedala potrà unirsi alla giornata partecipando al momento conviviale, contribuendo così al sostegno della ricerca (ci si iscrive qui: <https://www.fondazioneieomonzino.it/lp/la-ricerca-e-nell-aria-2026/>).

La Fondazione IEO-MONZINO ETS da oltre 30 anni finanzia esclusivamente e direttamente la ricerca clinica e sperimentale dell'Istituto Europeo di Oncologia e del Centro Cardiologico Monzino. I fondi raccolti attraverso l'iniziativa saranno destinati all'Unità Operativa di Chirurgia dell'Apparato Digerente dello IEO, diretta dal professor **Uberto Fumagalli Romario**, contribuendo allo sviluppo di nuove cure e all'innovazione in ambito medico.

Un ringraziamento speciale al main sponsor Plastifer (da oltre 50 anni azienda leader nel settore della ventilazione e realizzazione di impianti d'aspirazione industriale e complementi d'arredo anticorrosione destinati principalmente ai laboratori di Centri di Ricerca, Ospedali e Università), al gruppo di IEO BIKERS (associazione dilettantistica sportiva voluta e fondata da un gruppo di medici e infermieri dell'Istituto Europeo di Oncologia appassionati di bicicletta), alla Fondazione San Domenico che sosterrà l'evento con la concessione gratuita dei propri spazi in occasione del pranzo e all'Assessorato alla Cultura del Comune di Crema che ha patrocinato e sostenuto con entusiasmo questa iniziativa.

Sono tante le realtà cremasche che con competenze e sensibilità differenti, contribuiscono alla riuscita dell'evento e alla sua identità sul territorio, tra cui FIAB Cremasco APS, che rappresenta un riferimento fondamentale per la promozione della mobilità sostenibile e per la valorizzazione dell'esperienza ciclistica lungo i percorsi della manifestazione.

L'evento è reso possibile grazie al contributo di partner e sostenitori che condividono i valori dell'iniziativa e ne sostengono la realizzazione, tra cui gli sponsor tecnici acqua minerale San Benedetto s.p.a., Sperlari, Indoor, l'Erbolario, Witor's e le realtà del territorio che accompagnano la Fondazione nel promuovere la cultura della ricerca e della solidarietà: Avis Crema, Banca Mediolanum, BCC Cremasca e Mantovana, BPM -

**L'evento unisce sport territorio e solidarietà**  
**Anche quest'anno i partecipanti potranno scegliere come vivere la giornata: pedalando oppure partecipando solo al pranzo finale**

la Ricerca è nell'aria 10<sup>a</sup> edizione  
BICILETTATA SOLIDALE A SOSTEGNO DELLA RICERCA  
DOMENICA 24 MAGGIO 2026  
Crema; partenza da Piazza Duomo alle 9  
rientro in Piazza Trento Trieste alle 13  
3 PERCORSI DISPONIBILI  
CREMA - MOSCAZZANO - CREMA 25 KM  
CREMA - PIZZIGHETTONI - CREMA 40 KM  
CREMA - SAN COLOMBANO - CREMA 100 KM  
ALLE 13 PRANZO AL MERCATO AUSTROUNGARICO PER FESTEGGIARE INSIEME  
È POSSIBILE PARTECIPARE SOLO AL PRANZO RICHIEDENDO IL NOMINATIVO DELL'ISCRIZIONE  
Iscrizione obbligatoria con donazione di 20 € entro il 22 maggio  
Questo evento è organizzato dalla Fondazione IEO Monzino a cura dell'Unità Operativa di Chirurgia dell'Apparato Digerente dello IEO

Associazione, Popolare Crema per il territorio, Coim spa, Eps Group, Ferrarini & Benelli, Four Point Travel, Green Oleo Società Benefit, Icas, Libera Associazione Artigiani di Crema, Lions Club Crema Gerundo, Rena & I.P. Transporter Ncc.

Tutti i partecipanti riceveranno in omaggio un'opera dell'artista cremasco **Peppo Bianchessi**: un'illustrazione esclusiva realizzata per l'evento, che potrà essere firmata personalmente dall'autore al termine della pedalata.

‘La ricerca è nell'aria’ si conferma così un evento capace di trasformare una giornata di sport in un gesto concreto a sostegno del futuro di tutte e tutti.

di Francesca Tuccillo

# Mada Impianti Idraulici tra innovazione e tecnica

## COMPETENZA E QUALITÀ

**Sincinelli: «Il nostro obiettivo è quello di garantire ai clienti risposte precise e soluzioni sempre più sostenibili»**

**M**ada Impianti Idraulici SRL nasce nel 2008 da un'idea semplice ma ambiziosa: trasformare anni di esperienza sul campo in un progetto tutto proprio. **Mauro Sincinelli** e suo fratello **Davide** partono in due con una piccola ditta individuale e tanta voglia di costruire qualcosa di solido. Oggi l'impresa di Casaletto Vaprio, dopo quasi vent'anni di lavoro, sacrifici e crescita continua, quella realtà è diventata una società strutturata, trasformata in srl nel 2021 e composta da un team di sei collaboratori. Un percorso fatto di impegno quotidiano, affrontando le difficoltà di un mercato competitivo senza mai perdere di vista i valori che ancora oggi rappresentano il cuore dell'azienda: serietà, puntualità e competenza.

«Mada Impianti Idraulici è nata dall'idea mia e di mio fratello di creare un'attività tutta nostra, mettendo a frutto l'esperienza maturata negli anni», racconta Mauro Sincinelli. «Le continue richieste ci hanno poi portato, nel 2021, a trasformarla in una srl. Oggi ritengo che Mada Impianti sia un'azienda conosciuta e rispettata».

Gli inizi, però, sono stati tutt'altro che semplici. In un settore dove la fiducia si conquista giorno dopo giorno, farsi conoscere rappresentava la sfida più grande. «Non è stato facile guadagnarsi la fiducia dei clienti perché all'inizio nessuno ci conosceva. Abbiamo scelto di puntare su prezzi competitivi per riuscire ad aggiudicarci i primi lavori». A rendere tutto ancora più complesso c'erano anche la gestione burocratica e le normative in continuo cambiamento: «Portare avanti lavoro e ufficio in due sole persone è stato un impegno enorme».

Negli anni Mada Impianti ha ampliato progressivamente il proprio raggio d'azione, specializzandosi nella progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti



Mauro Sincinelli di Mada Impianti Idraulici

## Progettazione e manutenzione L'impresa offre servizi completi 'chiavi in mano' per impianti idrosanitari, pompe di calore trattamento acqua e antincendio

tecnologici sia civili che industriali. Oggi l'azienda si occupa di impianti idrosanitari, riscaldamento tradizionale e a pavimento, climatizzazione, ventilazione meccanica controllata, trattamento acqua, impianti antincendio e sistemi ad aria compressa. Tra i servizi più richiesti ci sono anche le pompe di calore, i sistemi ibridi, le caldaie a condensazione e gli impianti ad alta efficienza energetica pensati per ridurre consumi e impatto ambientale. Mada Impianti realizza inoltre impianti 'chiavi in mano', seguendo ogni fase del lavoro: dalla progettazione all'installazione fino all'assistenza e alla



manutenzione.

«Il nostro lavoro è cambiato insieme alle esigenze del mercato, che oggi richiede sempre di più soluzioni sostenibili e attenzione all'ambiente. Pensare di cambiare il mondo forse è impossibile, ma fare la propria parte, anche nelle piccole cose, è qualcosa che tutti possiamo fare. E noi ci proviamo».

L'evoluzione tecnologica ha trasformato profondamente anche il settore dell'impiantistica. Materiali innovativi, impianti sempre più efficienti e nuove attrezzature hanno cambiato il modo di lavorare, migliorando comfort e consumi per il cliente finale. «Oggi case e ambienti di lavoro sono più confortevoli e con costi di gestione più bassi. Le nuove tecnologie ci aiutano ogni giorno e le richieste del mercato aprono continuamente nuove opportunità».

Secondo Mauro Sincinelli, il futuro del settore sarà sempre più legato all'efficiamento energetico e agli impianti alimentati da fonti rinnovabili. Una trasformazione che richiede aggiornamento costante e preparazione tecnica. «Quando ti siedi davanti a un cliente devi essere in grado di dare risposte chiare ed esaustive. E quelle risposte arrivano

solo attraverso la formazione continua».

Ed è proprio la formazione uno dei pilastri su cui Mada Impianti continua a investire. «Molti la vedono come un costo, io la considero un'opportunità. Sapere quello che si sta facendo permette a me e ai miei collaboratori di lavorare in autonomia e con maggiore consapevolezza».

All'interno dell'azienda il confronto quotidiano tra colleghi è considerato un valore fondamentale, così come l'attenzione alla sicurezza sul lavoro, indispensabile per garantire qualità e professionalità.

Guardando avanti, Mauro Sincinelli è convinto che innovazione e sostenibilità continueranno a guidare il mercato: «Arriveranno nuove tecnologie, gas refrigeranti più performanti e meno inquinanti, cambieranno normative e modalità di installazione. Restare aggiornati sarà sempre più importante».

E ai giovani che sognano di costruire un'attività propria lascia un consiglio diretto e concreto: «prima di intraprendere un percorso imprenditoriale bisogna costruirsi competenze solide. Lavorate con costanza, serietà e coscienza. La fiducia del cliente va meritata: ed è proprio quella che, alla fine, fa davvero la differenza».

**La formazione continua  
e l'aggiornamento sulle  
nuove tecnologie  
restano il motore  
di un'azienda che punta  
su competenza  
sostenibilità e qualità**



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

Fita - Trasporti

Cremona



**SERVIZI SPECIALISTICI AUTOTRASPORTATORI**

# CNA FITA

**Al fianco di chi fa strada.**



## **ASSISTENZA E CONSULENZA**

- Codice della strada
- Contratti di trasporto
- Consulenza lavoro & ADR
- Assistenza legale



## **SERVIZI COMPLETI & PRATICHE**

- Cronotachigrafo
- Convenzioni su Pedaggi & Trafori
- Accise e Assicurazioni
- Capacità Finanziaria
- Gestione Albo



## **FORMAZIONE PROFESSIONALE**

- CQC Rinnovo
- Patentino ADR
- Gestore Trasporti Merci
- Formazione Tecnica



0372 442211 - 0372 442226



fita@cnacremona.it



di Francesca Tuccillo

# 'Si fa presto a dire impresa' la realtà spiegata in un libro

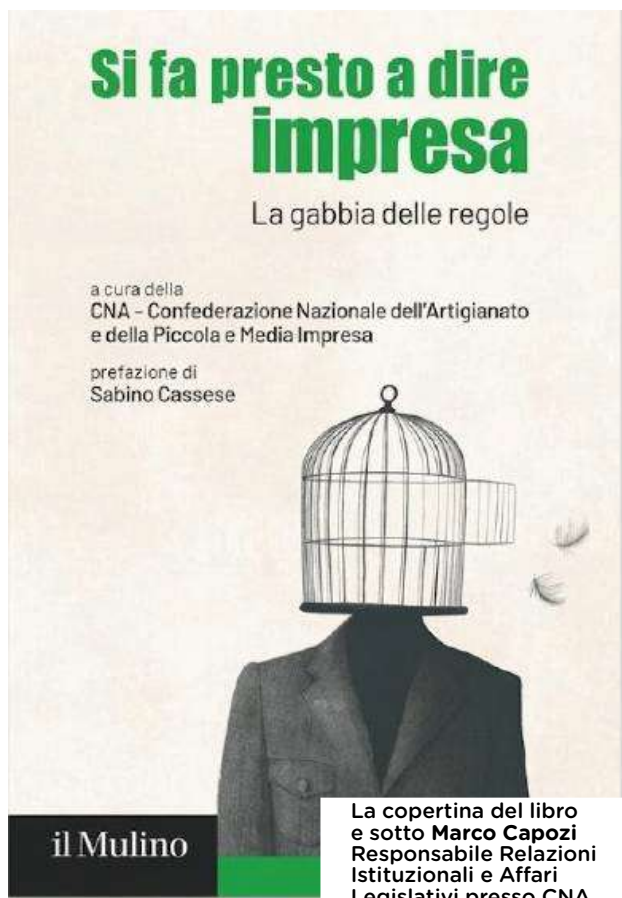
## LA 'GABBIA DELLE REGOLE'

**La battaglia con il mercato, i costi il credito, la concorrenza e soprattutto con un sistema che frana lo sviluppo**

**C**i sono parole che vengono utilizzate con estrema facilità. 'Impresa' è una di queste. Si parla di imprese come motore dell'economia, come presidio sociale, come luogo dell'innovazione, della qualità e del lavoro. Eppure, troppo spesso, si dimentica che impresa significa anche confrontarsi ogni giorno non soltanto con il mercato, i costi energetici, il credito o la concorrenza, ma anche con un sistema di regole che, anziché accompagnare lo sviluppo, finisce spesso per rallentarlo.

È da questa consapevolezza che nasce il volume 'Si fa presto a dire impresa', un lavoro corale promosso dalla CNA nell'ambito dell'Osservatorio permanente sulla Burocrazia per raccontare, attraverso esempi concreti, il peso della cattiva burocrazia sulla vita quotidiana delle micro e piccole imprese italiane. Per mettere in luce 'la gabbia delle regole' nella quale anche attività semplici rischiano di trasformarsi in percorsi a ostacoli.

In molti casi, infatti, non è il singolo adempimento a creare il problema, ma l'effetto di procedure sovrapposte, autorizzazioni duplicate, modulistiche differenti da territorio a territorio, interpretazioni divergenti tra enti, piattaforme non interoperabili, richieste documentali ripetitive e tempi amministrativi incerti. Ed è esattamente questo che racconta il libro: come la complessità amministrativa finisca per incidere non soltanto sui bilanci delle imprese, ma sulla qualità stessa della



La copertina del libro e sotto Marco Capozzi Responsabile Relazioni Istituzionali e Affari Legislativi presso CNA

vita. Quando invece semplificare significa restituire certezza, non abbassare le tutele ma renderle più efficaci. Come scrive Sabino Cassese, che firma la prefazione del volume, 'la semplificazione amministrativa non è un esercizio di alleggerimento normativo, ma una condizione essenziale per il buon funzionamento della democrazia e dell'economia'.

E invece la distanza tra norma e realtà rappresenta oggi uno dei principali fattori di difficoltà per le imprese. C'è il caso delle insegne di esercizio, nel quale un imprenditore può trovarsi ad affrontare procedimenti completamente diversi a seconda del Comune in cui opera. In alcuni territori basta una semplice comunicazione; in altri servono autorizzazioni paesaggistiche, pareri multipli, mesi di attesa



MI.RO

# SOLUZIONE UDITO

sentire ed essere ascoltati

## Soluzioni invisibili per l'udito



OTICON | Zeal

### SEMPLICEMENTE UNICO

L'apparecchio acustico  
come non l'hai mai visto.  
**Tutto in uno.**

### Il tuo udito è un'impronta digitale

- Valutiamo lo stato del tuo udito con esami strumentali precisi  
Gratuitamente anche a domicilio
- Da noi esclusivamente le migliori marche e sai cosa acquisti
- Prodotti su misura per te
- Azienda autorizzata alla fornitura ASL / INAIL
- Assistenza e riparazione
- Pagamenti personalizzati



[www.apparecchiacusticicrema.it](http://www.apparecchiacusticicrema.it)

**CREMONA**

Via E. Beltrami, 1  
Tel. 0372 36123

**CREMONA**

Via Mantova, 15  
Tel. 0372 803866

**CREMA (Cr)**

Via Borgo San Pietro, 15  
Tel. 0373 81432

Consulenza  
a domicilio  
**GRATUITA**

SIAMO PRESENTI ANCHE A: Casalmaggiore (CR) c/o poliambulatorio LE CO.ME.TE - Via Don Paolo Antonini, 12 • Piadena (CR) c/o poliambulatorio LE CO.ME.TE Via Platina, 46 • Gadesco-Pieve Delmona (CR) c/o Centro Tutela Salute MED - Centro Com. Iper Cremona 2 - Via Enrico Berlinguer Pizzighettone (CR) c/o Farmacia Bonfanti - Via Castello, 1 • Orzinuovi (BS) c/o Farmacia Adua - Via Braresco, 3b • Soresina (CR) c/o Farmacia Solzi Via Barbò, 40 • Casalmorano (CR) c/o Centro Futuro Salute - Piazza IV Novembre, 7/8 • Rivolta d'Adda (CR) c/o Farmacia Ferrario - Piazza Vittorio Emanuele II, 33 • Asola (MN) c/o Ottica Rizzieri - Viale della Vittoria, 2



e costi sproporzionati rispetto all'intervento da realizzare.

Oppure il caso dei piccoli impianti fotovoltaici: interventi che fino a poco tempo fa erano considerati attività libera e successivamente inseriti dentro procedure complesse, con effetti paradossali nelle aree vincolate, in cui anche installazioni di dimensioni ridotte rischiano di bloccarsi tra PAS, richieste documentali aggiuntive e conferenze di servizi.

Nel volume si affrontano anche alcune criticità legate agli appalti pubblici. Molte imprese si trovano costrette a registrarsi su decine di piattaforme diverse, caricando ogni volta gli stessi documenti, spesso in sistemi informatici non interoperabili. Una frammentazione che trasforma la digitalizzazione, nata per semplificare, in un ulteriore fattore di complicazione. Ancora, le difficoltà connesse alle autorizzazioni ambientali, alle procedure SUAP, agli adempimenti per le attività artigiane, alla sovrapposizione tra controlli differenti, fino alle disparità territoriali che fanno sì che la stessa attività possa

**Il progetto promosso  
nell'ambito  
dell'Osservatorio  
permanente  
sulla Burocrazia  
Semplificare significa  
restituire certezza  
non abbassare  
le tutele ma al contrario  
renderle più efficaci**

essere semplice in un territorio ed estremamente onerosa in un altro. Pensiamo alla mancanza di chiarezza sulla definizione di rifiuto, fondamentale per consentire o meno il riutilizzo di alcuni materiali, ad esempio nel settore della moda.

In questo senso, il libro prova a riportare il tema della semplificazione dentro la concretezza della vita quotidiana delle imprese, per far comprendere che le micro e piccole imprese non chiedono un trattamento di favore, ma solo che il tempo dedicato alla burocrazia non sottragga

energie al loro lavoro.

E in fondo, la vera modernità di uno Stato non si misura dal numero delle norme che produce, ma dalla capacità delle sue regole di aiutare le persone a costruire, innovare e vivere meglio. Come scriveva Antoine de Saint-Exupéry: "La perfezione si raggiunge non quando non c'è più nulla da aggiungere, ma quando non c'è più nulla da togliere".

"È arrivato il momento di mettere al centro dell'ordinamento economico l'impresa e non le regole."

di Roberto Bettinelli



Gli organizzatori di Live District: da sinistra **Davide Cappa**, direttore artistico; **Marco Caravaggi** responsabile social e media manager; **Manuel Ponzetti**, responsabile sicurezza; **Simone Tosi** responsabile food e beverage. A destra **Renato Marangoni**, direttore della Libera Artigiani

## Via al Crema Wine Festival lo scenario è internazionale

### IL VINO: PRODOTTO E CULTURA

**Tosi e Ponzetti: «Le cantine che abbiamo selezionato sono realtà familiari che puntano su qualità e innovazione»**

**C**rema si prepara ad accogliere la seconda edizione di Crema Wine Festival, la manifestazione dedicata al mondo del vino che sabato 6 giugno trasformerà l'area ex Olivetti, vicino alla sede della Libera Associazione Artigiani, in uno dei principali punti di riferimento lombardi per gli appassionati di enogastronomia, cultura del vino e produzioni artigianali di qualità. Dopo il successo della prima edizione, il festival cresce nei numeri, nella proposta culturale e nell'apertura internazionale. Saranno infatti oltre 150 le etichette presenti, con oltre 30 cantine provenienti non soltanto da tutta Italia ma anche da Spagna, Slovenia e Georgia. L'evento prenderà il via alle ore 11 con degustazioni gratuite ai banchi delle cantine fino alle 19, mentre la serata proseguirà con dj set, musica live e intrattenimento fino a mezzanotte grazie alla presenza di dj Hellen, una vera star della musica

elettronica, dei dj di Live District e di Mattia Limenta, protagonista di uno spettacolo dedicato ai grandi classici della musica italiana. Una delle principali novità dell'edizione 2026 sarà inoltre la nuova area food permanente, pensata per accompagnare degustazioni e momenti conviviali durante tutta la giornata. I visitatori potranno scegliere tra la pizza gourmet di Unmorso, il sushi proposto da Live District e i panini con carne selezionata realizzati da Be Happy.

Dietro alla crescita della manifestazione c'è la creatività e il lavoro della società specializzata nell'organizzazione di eventi Live District. I soci **Simone Tosi**, **Manuel Ponzetti**, **Davide Cappa** e **Marco Caravaggi** hanno deciso di costruire un progetto capace di unire vino, cultura, promozione territoriale e imprenditorialità. Tutti sono accomunati dal percorso fatto all'interno della Libera Associazione Artigiani. Simone Tosi sottolinea la volontà di far crescere la manifestazione mantenendo però una forte attenzione alla qualità delle aziende coinvolte. «Abbiamo cercato di ampliare il raggio d'azione coinvolgendo realtà di nicchia e di grande qualità che arrivano anche dall'estero. La nostra formula rimane però fortemente legata a una selezione di etichette che lavorano con grandissima attenzione qualitativa ma che per certi versi possono ancora essere considerate emergenti oppure stanno vivendo una fase di consolidamento».

Per gli organizzatori il vino non rappresenta soltanto un prodotto commerciale ma un elemento culturale da approfondire



e raccontare: «Il vino per noi è sicuramente un prodotto straordinario nel quale gli italiani eccellono ma è soprattutto cultura. Le nuove generazioni chiedono di conoscere non soltanto le etichette ma anche le storie, le tradizioni, l'identità dei territori e il lavoro che c'è dietro ogni bottiglia». Proprio da questa filosofia nasce la scelta di organizzare tre masterclass dedicate agli abbinamenti tra vino e gastronomia. Una sarà interamente dedicata ai prodotti tipici del Cremasco con Salva Cremasco, salame nostrano e vini in abbinamento mentre le altre due porteranno i visitatori alla scoperta di differenti tradizioni regionali italiane. «Vogliamo offrire un'esperienza autentica», sottolinea Tosi. «Il vino va raccontato insieme ai territori e alle persone che lo producono».

Particolare attenzione è stata riservata anche all'accessibilità della manifestazione. I ticket sono disponibili online su Ciaotickets e sul sito ufficiale [www.cremawinefestival.it](http://www.cremawinefestival.it) con una struttura di prezzi progressiva pensata per favorire la partecipazione più ampia possibile. I primi 100 ingressi avranno un costo di 10 euro, successivamente si passerà a 12 euro fino a quota 300 biglietti, poi 15 euro in prevendita e 20 euro direttamente all'ingresso. «Abbiamo voluto creare diverse possibilità di accesso proprio per permettere a tanti cremaschi e visitatori di conoscere queste etichette e avvicinarsi al mondo del vino di qualità» spiega ancora Tosi.

Una delle caratteristiche che distingue Crema Wine Festival da altre manifestazioni di settore è inoltre la possibilità per il pubblico di acquistare direttamente le bottiglie presenti negli stand. All'ingresso ogni partecipante riceverà il calice ufficiale della manifestazione e una pettorina identificativa, con la possibilità di degustare e dialogare direttamente con i produttori. Il festival nasce anche dalla volontà di costruire connessioni tra il territorio cremasco e il mondo delle piccole produzioni indipendenti. A raccontarlo è **Manuel Ponzetti**, cofondatore di Live District e presidente del gruppo giovani della Libera Associazione Artigiani: «Crema Wine Festival nasce con un obiettivo preciso: valorizzare il territorio cremasco attraverso il vino, il food e le eccellenze artigiane locali. Il focus rimane quello di promuovere il territorio non soltanto dal punto di vista enogastronomico ma anche culturale e imprenditoriale». Secondo Ponzetti uno degli elementi distintivi della manifestazione è rappresentato dalla selezione delle aziende coinvolte: «Le cantine che scegliamo hanno una caratteristica comune: sono realtà familiari che operano con grande attenzione alla qualità e all'innovazione tecnica. Molte di loro

stanno cercando nuove opportunità commerciali e il Crema Wine Festival rappresenta una vetrina importante per incontrare nuovi mercati e nuovi consumatori». Il festival diventa così uno strumento di promozione economica oltre che culturale. «Il Cremasco risponde molto bene in termini di partecipazione e interesse commerciale», sottolinea Ponzetti. «È anche per questo motivo che molte cantine decidono di tornare».

L'iniziativa nasce inoltre da un percorso condiviso tra giovani professionisti cresciuti all'interno della Libera Associazione Artigiani: «Crema Wine Festival è il frutto del lavoro di un gruppo di amici che ha unito competenze differenti. Dall'esperienza nel beverage alla sicurezza, dalla comunicazione al marketing e all'organizzazione eventi. Abbiamo trovato il pieno supporto di un'associazione che crede nei giovani e nelle potenzialità del territorio». Fondamentale, nella crescita della manifestazione, il rapporto con la Libera Associazione Artigiani di Crema che ospita l'evento nella propria area e lo sostiene sin dalla prima edizione. «È importante sottolineare il connubio tra il festival e la Libera Associazione Artigiani», spiega **Renato Marangoni**, direttore dell'associazione. «Si tratta di un rapporto fondato sull'idea di promozione e valorizzazione dell'artigianalità. Le cantine presenti fanno tutte riferimento a una produzione artigianale ed è questo il motivo per cui abbiamo sostenuto un'iniziativa cara al nostro gruppo giovani». Per Marangoni la manifestazione rappresenta pienamente la missione dell'associazione e della confederazione Casartigiani: «Il progetto è stato sostenuto con convinzione perché riteniamo che rappresenti concretamente il mandato che ci viene affidato: tutelare e valorizzare tutte quelle iniziative che possono diventare un volano per l'artigianalità e per le imprese del territorio».

Un ruolo decisivo nella crescita del festival è stato svolto anche dagli sponsor che hanno scelto di investire nella manifestazione, riconoscendone il valore culturale, economico e promozionale. Tra questi spicca la BCC Caravaggio e Cremasco, main sponsor dell'evento, che ha creduto nel progetto fin dalla sua evoluzione verso una dimensione più ampia e strutturata. «La riuscita dell'iniziativa è stata in grado di attirare sponsor importanti» conclude Marangoni. «A partire da BCC Caravaggio e Cremasco, uno dei principali istituti di credito attivi sul territorio ma anche tante altre realtà che hanno individuato in questa kermesse un'opportunità concreta di valorizzazione territoriale e imprenditoriale».

**Oltre 150 etichette e cantine da Italia Spagna, Slovenia e Georgia**  
**Nuova area food con pizza, sushi hamburger gourmet**  
**Sabato 6 giugno degustazioni masterclass, musica e intrattenimento nell'area ex Olivetti**



**libera  
associazione  
artigiani**

**IL TUO TALENTO DIVENTA IMPRESA**

Se sei un professionista,  
un artigiano o una piccola impresa  
**che punta a fare la differenza**

**ENTRA A FAR PARTE DI LIBERA**



**Rappresentanza e accesso privilegiato** alle informazioni



Una **rete di partner strategici** come SicurServizi, Artfidi, Iriapa e Usarci, per affrontare ogni sfida con il **supporto di esperti**



**Consulenza e servizi** in ambito fiscale, contabile e tributario



**Consulenza del lavoro**, sindacale e gestione del personale



Corsi e **formazione**



**Supporto** per l'accesso a **bandi e fondi**



**Networking** e possibilità di entrare in contatto con altre imprese del territorio

**70 anni di passione, supporto e crescita per gli artigiani e per le imprese del territorio**



 [www.liberartigiani.com](http://www.liberartigiani.com)  
 **0373 2071**  
 [laa@liberartigiani.it](mailto:laa@liberartigiani.it)

**Crema** - Via G. Di Vittorio, 36  
**Pandino** - p.zza V. Emanuele III, 11



di Roberto Bettinelli



Ivan Maggi oggi guida l'azienda di famiglia a Offanengo

# Qualità e tanta esperienza

## «La differenza è nei dettagli»

### AUTOFFICINA MAGGI

**Ivan, il titolare: «Servizio completo  
Recupero del mezzo, riparazione  
meccanica e lavoro di carrozzeria»**

**A** Offanengo la storia dell'Autofficina Maggi coincide con quella di una famiglia che da oltre sessant'anni vive di motori, officina e soccorso stradale. Un percorso iniziato nel 1960 grazie all'intuizione di Angelo Maggi e del fratello Antonio. «Papà Angelo e mio zio Antonio lavoravano già nel settore prima di aprire l'attività», racconta **Ivan Maggi** che oggi guida l'azienda di famiglia. «Avevano fatto esperienza in due officine a Romanengo. Mio padre aveva iniziato prestissimo e già a tredici anni lavorava come ciclista in paese. I motori li avevano nel sangue e a un certo punto hanno deciso di provarci in proprio».

Nasce così la prima officina in via Circonvallazione Sud. All'inizio si riparava di tutto: motociclette, automobili, furgoni e mezzi da lavoro. «Tantissime persone si spostavano con motociclette o motocarri e serviva qualcuno che sapesse metterci le mani. Il lavoro non mancava mai. Dopo i primi anni abbiamo costruito una struttura nostra».

Ivan cresce letteralmente dentro l'officina. «L'officina era



di fianco a casa. La passione me l'hanno trasmessa naturalmente. Mi piaceva osservare mio padre e mio zio mentre lavoravano. È una scuola che oggi non esiste quasi più».

Con il passare degli anni Ivan entra stabilmente nell'attività raccogliendo il testimone della generazione precedente. «Nel 2003 mio zio Antonio è andato in pensione e io ho acquistato la sua quota diventando socio di mio padre. Sono stati due maestri eccezionali. Ho avuto una fortuna enorme: mi hanno lasciato fare esperienza, prendere decisioni, anche sbagliare qualche volta. Questo mi ha per-



# Maggi

- **OFFICINA**
- **CARROZZERIA**
- **GOMMISTA**
- **CENTRO REVISIONI**

**SOCCORSO STRADALE 24h**  
**LEGGERO E PESANTE**



**Officina: Via Circonvallazione Sud, 27**  
**Offanengo (CR) - Tel. 0373 780174**

**Carrozzeria: Via Circonvallazione Sud, 5/M**  
**Offanengo (CR) - Tel. 0373 244609**

## In campo una flotta di sette carri per il soccorso leggero e pesante Le operazioni di recupero su ogni tipologia di veicolo fino a camion di 300 quintali

messo di crescere sia dal punto di vista tecnico sia come imprenditore».

Ed è proprio Ivan a guidare una delle trasformazioni più importanti dell'azienda: l'ingresso nel settore del soccorso stradale: «Nel 1995 abbiamo deciso di intraprendere questa attività. Oggi rappresenta circa metà del nostro lavoro. Siamo arrivati ad avere sette carri da soccorso, dal leggero al pesante, e possiamo intervenire praticamente su qualsiasi mezzo».

L'evoluzione dell'azienda segue anche i cambiamenti del mercato automobilistico e delle esigenze dei clienti: «Dopo un incidente il cliente vuole trovare qualcuno che si occupi di tutto: recupero del mezzo, riparazione meccanica, carrozzeria, gomme, revisioni. Per questo abbiamo ampliato continuamente i servizi. Lo scorso anno ho rilevato una carrozzeria in una seconda sede distante circa cinquecento metri. Riusciamo a seguire il cliente dall'inizio alla fine».

Attualmente nell'azienda lavorano Ivan e sette dipendenti. Una struttura che continua però a mantenere l'impronta familiare delle origini.

«Io vivo ancora il lavoro con la mentalità artigiana di una volta. Sono sempre in azienda, mi informo su tutto, seguo ogni dettaglio. Anche il sabato e spesso la domenica passo in officina. Quando rientrano le auto preparo già i ponti per il giorno successivo, organizzo i ricambi, verifico il lavoro da fare».

Negli anni il soccorso stradale è diventato uno degli aspetti più delicati e spettacolari dell'attività: «Ci capita di intervenire su autotreni ribaltati nei fossi o su camion incidentati. Operazioni che richiedono grande esperienza. Quando hai davanti mezzi da 200 o 300 quintali non puoi permetterti errori».



Nonostante l'evoluzione tecnologica del settore automotive, Ivan continua a credere nel valore dell'esperienza diretta e del rapporto umano con i clienti. «Le auto oggi sono cambiate tantissimo. C'è molta elettronica, servono aggiornamenti continui e attrezzature sempre più sofisticate. Però alla fine resta fondamentale la capacità di capire il problema e il rapporto di fiducia con le persone. Noi lavoriamo in un paese e tanti clienti li conosciamo da anni. Alcuni vengono qui da generazioni».

La sua è una storia imprenditoriale iniziata oltre sei decenni fa e ancora profondamente radicata nel territorio. «Quello che ci ha sempre caratterizzato è l'amore per questo mestiere» conclude Ivan Maggi. Un principio che l'ha avvicinato alla Libera Associazione Artigiani. «Per chi fa impresa artigiana è fondamentale sentirsi parte di una realtà che rappresenta e sostiene le aziende ogni giorno».

# IVECO

SPIRITO IN MOVIMENTO

SU TUTTA LA GAMMA DAILY

# TASSO 0%

E TERZO ANNO DI GARANZIA ESTESA  
A SOLI 99€!



## Un vantaggio concreto pensato per il tuo lavoro!

**DAILY**

Non aspettare! Approfitta subito del tasso 0% su tutta la gamma Daily.  
In pronta consegna e in più 3° anno di garanzia estesa a soli 99€

Per qualsiasi esigenza la risposta è sempre DAILY.

Offerta valida fino al 31/05/2026 presso le Concessionarie aderenti.

Condizioni dell'offerta



## AUTO INDUSTRIALE





AUTO INDUSTRIALE BERGAMASCA S.P.A.

info@autoindustriale.it - www.autoindustriale.it



VIA ARTI E MESTIERI, 7 - 26030 GADESCO PIEVE DELMONA (CR) - TEL. +39 0372 838128

## ELEZIONI DELLA LIBERA PER IL TRIENNIO 2026-2029

<p><b>CREMONA</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Cesare Soldi</li> <li>2 - Elisabetta Quaini</li> <li>3 - Franco Villa</li> <li>4 - Mario Murelli</li> <li>5 - Federico Diziosi</li> <li>6 - Maria Vittoria Berselli</li> </ol>	<p><b>SINDACATO PROPRIETARI CONDUTTORI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Francesca Paola Mariani</b></li> <li>● Laura Silvia Baronchelli</li> <li>● Albertina Delbono</li> <li>● Claudio Griffini</li> <li>● Giuliano Giovanni Manzoni</li> <li>● Elisabetta Quaini</li> <li>● Pierromeo Vaccari</li> </ul> 	<p><b>SEZIONE LATTIERO CASEARIO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Andrea Boffini</b></li> <li>● Giuliano Giovanni Manzoni</li> <li>● Francesca Paola Mariani</li> <li>● Fabio Orsini</li> <li>● Gabriele Padovani</li> </ul>	<p><b>SEZIONE AGROENERGIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Alessandro Bettoni</b></li> <li>● Maurizio Caligari</li> <li>● Giorgio Guarneri</li> <li>● Stefano Pasquali</li> <li>● Giovanni Rivolta</li> </ul>	<p><b>SEZIONE AGRITURISMO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Laura Silvia Baronchelli</b></li> <li>● Debora Cogni</li> <li>● Anna Emilia Galeotti Vertua</li> <li>● Maria Francesca Nani</li> </ul>
<p><b>SORESINA - CASTELLEONE - SONCINO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Maurizio Caligari</li> <li>2 - Vincenzo Milanese</li> <li>3 - Mauro Mazzetti</li> </ol>	<p><b>SINDACATO AFFITTUARI CONDUTTORI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Lorenzo Severgnini</b></li> <li>● Pierangelo Bianchessi</li> <li>● Vincenzo Marchini</li> <li>● Gabriele Padovani</li> <li>● Marco Samarani</li> </ul> 	<p><b>SEZIONE CEREALI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Marco Samarani</b></li> <li>● Amedeo Alfredo Ardigo</li> <li>● Maria Vittoria Berselli</li> <li>● Matteo Federici</li> <li>● Stefano Chidoni</li> <li>● Claudio Griffini</li> <li>● Paolo Venceslao Morandi</li> </ul>	<p><b>SEZIONE ORTICOLE - BIETOLE - FRUTTA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Vittorio Sarzi Amadè</b></li> <li>● Matteo Bernardi</li> <li>● Sebastiano Bongiovanni</li> <li>● Francesco Fappanni</li> <li>● Gianluigi Pelizzoni</li> </ul>	<p><b>ANGA PROVINCIALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Giulio Federici</b></li> </ul>
<p><b>CREMA - PANDINO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Ernesto Zaghen</li> <li>2 - Alberto Antonio Maria Manzoni</li> <li>3 - Vittoria Filippini</li> </ol>	<p><b>SINDACATO IMPRESA FAMILIARE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Matteo Bernardi</b></li> <li>● Amedeo Alfredo Ardigo</li> <li>● Massimo Bacchi</li> <li>● Giorgio Guerini Rocco</li> <li>● Vittorio Sarzi Amadè</li> <li>● Paola Vallari</li> <li>● Ernesto Zaghen</li> </ul> 	<p><b>SEZIONE ZOOTECNIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Davide Berta</b></li> <li>● Alessandro Bettoni</li> <li>● Gianfranco Caffi</li> <li>● Federico Diziosi</li> <li>● Emanuela Donelli</li> <li>● Vincenzo Milanese</li> <li>● Matteo Piacentini</li> </ul>	<p><b>SEZIONE LEGNOSE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Albertina Delbono</b></li> <li>● Luca Bettinelli</li> <li>● Mario Bislenghi</li> <li>● Simone Peschera</li> <li>● Elisabetta Pettraco</li> </ul>	<p><b>ANPA PROVINCIALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Presidente - Pietro Rosa</b></li> </ul>
<p><b>CASALMAGGIORE - PIADENA</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Gianluigi Pelizzoni</li> <li>2 - Sebastiano Bongiovanni</li> <li>3 - Mario Bislenghi</li> </ol>				<p><b>LIBERA ASSOCIAZIONE AGRICOLTORI CREMONESI</b></p> 

(P)

# Eletto il nuovo Consiglio per il triennio 2026-2029

## I VERTICI DELLA LIBERA

**A fine mese è prevista la prima seduta di insediamento che eleggerà il Presidente e i tre Vice Presidenti**

**S**i è concluso in settimana il percorso che ha portato alla costituzione completa del Consiglio della Libera Associazione Agricoltori Cremonesi in seguito alla giornata elettorale di lunedì 4 maggio, che ha visto i soci al voto per il rinnovo delle cariche sociali. Un passaggio fondamentale che ha delineato la governance dell'organizzazione per il prossimo triennio.

### I rappresentanti del territorio: i 15 consiglieri di zona

Le urne hanno decretato l'elezione di 15 nuovi consiglieri, espressione diretta delle diverse aree della provincia. La nuova composizione garantisce una rappresentanza capillare: 6 consiglieri per la zona di Cremona, 3 per Casalmaggiore, 3 per Crema e 3 per la zona di Soresina.

### Sindacati e sezioni economiche

Parallelamente, sono stati rinnovati i consigli dei Sindacati di categoria (Proprietari conduttori, Affittuari conduttori e Im-



presa familiare) e delle Sezioni Economiche provinciali (Agroenergia, Agriturismo, Cereali, Lattiero-caseario, Legnose, Orticole, Zootecnia). I rispettivi consigli, una volta riuniti, hanno eletto i propri Presidenti. Questi ultimi entreranno di diritto nel Consiglio Generale della Libera, insieme al Presidente dei Giovani Agricoltori (ANGA) e al Presidente dell'Associazione Provinciale Pensionati (ANPA).

### I prossimi passi

Il percorso di rinnovo si completerà nelle prossime settimane. Il nuovo Consiglio Generale eletto si riunirà a fine mese nella sede della Libera in Piazza del Comune a Cremona. Durante questa seduta di insediamento si procederà all'elezione del Presidente dell'Associazione e dei tre Vice Presidenti.

di Matilde Passamonti (*imprenditrice e consigliera dell'Anga*)



Matilde Passamonti durante il suo intervento per la presentazione del progetto a Codeway Expo 2026



## Zootecnia: ricerca e imprese Vincente il modello Cremona

### IL PROGETTO ZAFIT

***Una visione integrata e di sistema rende il settore molto interessante in un contesto internazionale***

**L**il progetto ZAFIT può rappresentare per il territorio cremonese un'occasione per valorizzare all'estero un modello agro-zootecnico costruito negli anni grazie a competenze, organizzazione della filiera, innovazione e capacità di fare sistema, aprendo al tempo stesso nuove prospettive di relazioni economiche e istituzionali per il comparto lattiero-caseario provinciale. Cremona arriva a questo appuntamento forte di un ecosistema agro-zootecnico che rappresenta uno dei principali motori economici e identitari del territorio e uno dei distretti lattiero-caseari più importanti a livello europeo. La provincia ha sviluppato nel tempo una filiera integrata che unisce produzione agricola, trasformazione alimentare, ricerca scientifica, servizi tecnici e cooperazione, creando valore economico, occupazione e innovazione lungo tutta la

catena agroalimentare.

I numeri raccontano questa centralità. Cremona contribuisce in modo determinante alla produzione lattiero-casearia lombarda e nazionale, con circa un quarto del latte prodotto in Lombardia, oltre il 15% del Grana Padano DOP e quasi il 45% del Provolone Valpadana DOP. A questo si aggiunge il ruolo strategico della cooperazione agroalimentare: il territorio cremonese genera infatti quasi il 25% del fatturato della cooperazione agroalimentare lombarda, confermando quanto il settore lattiero-caseario rappresenti un elemento trainante dell'economia provinciale. Questi risultati non derivano soltanto dalla forza produttiva del territorio, ma soprattutto dalla capacità di costruire un sistema integrato tra allevatori, cooperative, associazioni di categoria, università, centri di ricerca e imprese della trasformazione alimentare. È proprio questa visione sistemica che rende il modello cremonese particolarmente interessante in un contesto internazionale.

Il progetto ZAFIT rappresenta anche un'opportunità strategica anche per il nostro territorio. Le attività previste (workshop internazionali, incontri B2B, visite aziendali, trasferimento tecnologico e collaborazione scientifica) consentiranno infatti di rafforzare la presenza e la riconoscibilità del sistema agro-zootecnico cremonese in un'area geografica destinata ad assumere un peso sempre più rilevante nello



## Il progetto affronta temi centrali Tra questi ci sono la gestione delle risorse idriche, l'economia circolare e la valorizzazione energetica dei reflui zootecnici

sviluppo agricolo e alimentare del Mediterraneo. Costruire oggi relazioni istituzionali, tecniche e imprenditoriali solide significa creare le basi per collaborazioni durature nei settori della zootecnia, della trasformazione lattiero-casearia, della meccanizzazione agricola, della genetica animale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione.

ZAFIT affronta inoltre temi che sono già centrali anche per le aziende cremonesi: gestione efficiente delle risorse idriche, economia circolare, valorizzazione energetica dei reflui zootecnici, raccolta e utilizzo dei dati aziendali, sostenibilità climatica e innovazione gestionale. La collaborazione con le università partner (Università Cattolica e Politecnico di Milano), enti di ricerca e imprese permetterà quindi di sviluppare uno scambio reciproco di conoscenze e competenze, rafforzando ulteriormente il ruolo di Cremona come hub internazionale dell'agro-zootecnia. Il valore del progetto è la capacità di trasformare il patrimonio di esperienza costruito dal territorio cremonese in uno strumento di cooperazione concreta, crescita condivisa e sviluppo stabile. In un momento storico in cui il settore agricolo è chiamato ad affrontare sfide globali sempre più complesse, Cremona dimostra di poter essere non soltanto un'eccellenza produttiva, ma anche un territorio capace di costruire relazioni, esportare competenze e contribuire alla crescita sostenibile del bacino mediterraneo.

## IL SINDACO VIRGILIO «LA CITTÀ PROTAGONISTA DELLO SVILUPPO»

«Il progetto ZAFIT rappresenta molto più di un intervento di cooperazione internazionale: è la dimostrazione concreta di come una città media come Cremona possa assumere un ruolo strategico nelle grandi sfide globali, mettendo a disposizione il proprio ecosistema territoriale, produttivo e scientifico». Il sindaco Andrea Virgilio esprime grande soddisfazione per il progetto.

«Cremona, capitale di una delle filiere agro-zootecniche più avanzate d'Europa, sceglie di trasformare il proprio know-how in uno strumento di sviluppo condiviso, costruendo ponti tra territori, competenze e comunità. Il progetto, promosso dal Comune di Cremona insieme a università, enti scientifici, sistema fieristico, associazioni di categoria e istituzioni tunisine, punta a rafforzare la

filiera lattiero-casearia nella regione della Siliana attraverso formazione, innovazione, sostenibilità ambientale e nuove opportunità occupazionali. E in un tempo segnato da transizioni ecologiche, crisi climatiche e fragilità sociali, gli enti locali non possono limitarsi al-



Il sindaco **Andrea Virgilio**

l'amministrazione ordinaria: devono diventare attori di sviluppo, capaci di connettere imprese, ricerca, istituzioni e territori. È questa la visione che anima ZAFIT: valorizzare il modello Cremona, fondato sulla qualità delle filiere, sull'innovazione applicata all'agricoltura e sulla capacità di fare rete».

«La cooperazione, in questo senso - conclude Virgilio - non è assistenzialismo, ma scambio reciproco di competenze e costruzione di futuro. Per Cremona significa anche rafforzare il proprio posizionamento internazionale, creare nuove relazioni economiche e culturali e confermare la vocazione di un territorio che sa trasformare le proprie eccellenze in opportunità di crescita condivisa».

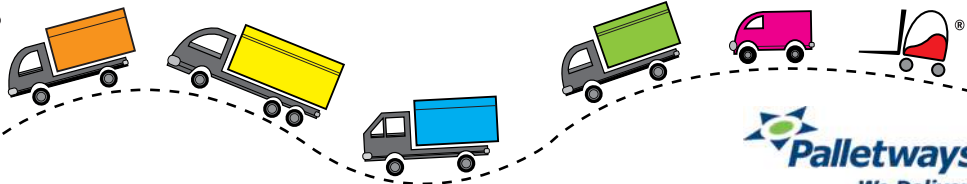


# ALL'ALTEZZA DELLA TUA IMPRESA

- ✓ **SERVIZI ESPRESSI NAZIONALI E INTERNAZIONALI**
- ✓ **CARICHI COMPLETI E TRASPORTI SPECIALI**
- ✓ **TRASPORTO ABBINATO**
- ✓ **GROUPAGE**
- ✓ **SPEDIZIONE SINGOLI PALLET E PICCOLI COLLI**
- ✓ **TRASPORTO DEDICATO**
- ✓ **SPEDIZIONE MERCE PERICOLOSA**
- ✓ **LOGISTICA INTEGRATA**

**RACCHETTI®**  
**MEDIOTRASPORTI**

cremona



 **Palletways**  
We Deliver

Via delle Viole, 35 • Cremona • Tel. 0372 491021  
commerciale@racchettitrasporti.com

***www.racchettitrasporti.com***

# CBAM e il nodo fertilizzanti L'agricoltura è minacciata

## ALLARME DEL PRIMARIO

*Il settore messo in grande difficoltà dal meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere*

**M**entre il dibattito pubblico è distolto dalla crisi dei fertilizzanti innescata dalle tensioni in Iran, il settore agricolo europeo lancia un grido d'allarme su una minaccia strutturale interna: il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM). Originariamente concepito come uno strumento per proteggere l'industria pesante dalla concorrenza estera 'sporca' il CBAM rischia oggi di trasformarsi in una tassa insostenibile proprio per chi dovrebbe garantire la sicurezza alimentare dell'UE.

### **I numeri della crisi: stangata da 39 miliardi**

Le proiezioni fornite da Copa-Cogeca delineano uno scenario inquietante per la tenuta economica delle aziende agricole. Sebbene il meccanismo nasca con l'intento di promuovere la decarbonizzazione, l'inclusione dei fertilizzanti nella lista delle merci soggette al prelievo cambia drasticamente le regole del gioco. Solo per l'anno 2026, si prevede che il prezzo dei fertilizzanti aumenterà mediamente del 15%.

### **Impatto a lungo termine**

Il costo diretto per gli agricoltori, stimato in 820 milioni di euro nel 2026, è destinato a lievitare fino a 3,4 miliardi di euro annui entro il 2034. Considerando l'allineamento dei prezzi operato dai produttori UE a quelli d'importazione, il settore agricolo potrebbe dover affrontare una spesa aggiuntiva di 39 miliardi di euro in sette anni, una cifra che equivale al 10% dell'intero budget della Politica Agricola Comune (PAC).

### **L'effetto a 'forbice': competitività a rischio**

Il vero pericolo per il comparto risiede in quella che viene definita la 'forbice strutturale'. Gli agricoltori si trovano intrappolati in un paradosso economico.

I costi sono in ascesa. I mezzi di produzione (come i fertilizzanti azotati, importati per il 30% nell'UE) sono soggetti a oneri politici e ambientali sempre più pesanti.



I ricavi sono bloccati. A differenza di altri settori industriali, i prezzi dei prodotti agricoli rimangono ancorati ai listini dei mercati globali, impedendo agli agricoltori di ribaltare l'aumento dei costi sui consumatori finali senza perdere competitività internazionale.

Questa asimmetria mina non solo la redditività immediata del settore, ma mette a repentaglio la sostenibilità a lungo termine dell'agricoltura europea.

### **Le richieste del settore: sospensione e chiarezza**

Di fronte a questo scenario, la comunità agricola non chiede solo un aiuto economico, ma una revisione profonda della norma. Nel contesto del piano per i fertilizzanti le organizzazioni di categoria avanzano richieste precise.

- 1) La sospensione immediata del meccanismo CBAM nella sua forma attuale.
- 2) L'adozione di misure compensative a lungo termine per mitigare l'impatto dei costi.
- 3) Piena trasparenza sulla redistribuzione delle entrate derivanti dal CBAM all'interno dell'Unione Europea.

In conclusione, la crisi iraniana funge da 'stress test' per un sistema che rischia di collassare sotto il peso delle proprie ambizioni normative. Se il CBAM non verrà corretto, la transizione ecologica europea potrebbe finire per soffocare proprio quegli attori che sono essenziali per la sovranità alimentare del continente.



# **LIBERA. I TUOI DUBBI**

[www.liberacr.it](http://www.liberacr.it)

segui su 

**SERVIZI ALLE IMPRESE - ASSISTENZA AGRICOLA - ASSISTENZA FISCALE - PATRONATO**



**LIBERA ASSOCIAZIONE  
AGRICOLTORI CREMONESI**

**CREMONA** P.zza del Comune, 9 | **0372 4651** | e-mail: [segreteria@liberacr.it](mailto:segreteria@liberacr.it)

**CREMA | SORESINA | CASALMAGGIORE | PIADENA | PANDINO | SONCINO | CASTELLEONE**

# Il decreto bollette è legge Le bioenergie sono salve

**L'AZIONE DI CONFAGRICOLTURA**  
**Svolta positiva per le imprese agricole produttrici di energia rinnovabile in particolare per gli impianti di biogas**

**L**l Decreto Bollette (D.L. 21/2026), ora convertito definitivamente nella Legge 49/2026, segna un punto di svolta per le imprese agricole produttrici di energia rinnovabile. Grazie a un'intensa azione di pressione sindacale, la Confederazione è riuscita a mitigare misure che, nella stesura iniziale, avrebbero messo seriamente a rischio la sopravvivenza degli impianti, in particolare quelli a biogas. L'impatto dell'azione sindacale, dalle criticità ai risultati: l'impostazione originaria del decreto destava forti preoccupazioni, prevedeva una riduzione progressiva dei Prezzi Minimi Garantiti (BioPMG) fino al totale azzeramento dal 2031. Questo scenario avrebbe cancellato anni di investimenti nelle filiere agroenergetiche, motori dell'economia circolare. L'intervento di Confagricoltura ha permesso di ottenere correzioni fondamentali nell'Articolo 5.

## **Ampliamento della platea e dei tempi**

L'accesso ai PMG è stato esteso agli impianti i cui incentivi scadono entro il 31 dicembre 2029 (originariamente era limitato al 2027).

## **Orizzonte temporale al 2037**

Il periodo di applicazione del meccanismo è stato allungato fino al 31 dicembre 2037 per gli impianti a biogas fino a 300 kW e per quelli efficientati tramite il D.M. MASE 99/2024.

## **Riconversione flessibile**

L'obbligo di riconvertire a biometano per gli impianti superiori a 300 kW è stato trasformato in un più morbido 'indirizzo generale', evitando imposizioni rigide che molte aziende non avrebbero potuto sostenere.

## **Salvaguardia delle filiere**

Sono state introdotte priorità per tutelare le filiere agroenergetiche nazionali in caso di riduzione delle ore di produzione dovuta a limiti di spesa. Analisi dei contenuti, le altre novità per le imprese: oltre alla riforma dei BioPMG, la Legge 49/2026 introduce strumenti strategici per la competitività agricola.

## **Rimodulazione e uscita dal Conto Energia (Art. 2)**

È stato definito un meccanismo di rimodulazione volontaria per gli impianti fotovoltaici sopra i 20 kW. Le aziende possono scegliere tra due schemi (A e B) che prevedono una riduzione temporanea della tariffa-premio (15% o 30%) a fronte di un prolungamento dell'incentivazione di 3 o 6 mesi. Attenzione alla scadenza, l'adesione a questi schemi va comunicata al GSE entro il 31 maggio 2026. È prevista anche un'opzione di uscita anticipata dagli incentivi (entro il 30 settembre 2026) per chi intende effettuare un rifacimento integrale degli impianti entro il 2030, raddoppiandone la produttività.

## **Riforma delle connessioni alla rete (Art. 7)**

Una vittoria storica riguarda il superamento della 'saturazione virtuale' della rete. La nuova legge prevede che la capacità di rete sia assegnata in via definitiva solo ai progetti già autorizzati. Questo sblocca lo spazio per i piccoli impianti agricoli, spesso frenati da grandi progetti rimasti solo sulla carta.

## **Contratti a lungo termine (PPA) e Biometano (Art. 4 e 11)**

Il provvedimento potenzia i PPA (Power Purchase Agreement), contratti a lungo termine che garantiscono prezzi stabili. Confagricoltura e le associazioni di prodotto avranno un ruolo attivo nella formazione e nell'aggregazione della

domanda per le PMI. Inoltre, per il biometano, viene favorita la cessione diretta ai settori industriali 'hard-to-abate'.

## **Prossimi passi**

Sebbene Confagricoltura continuerà a lavorare per ottenere ulteriori risorse nel biennio 2027-2028 e tutele per chi non può riconvertire a biometano, la conversione in legge del Decreto Bollette con l'accoglimento (non scontato) delle istanze del settore, rappresenta oggi un pilastro per la resilienza delle imprese agricole e forestali italiane.





## CENTRO NAZIONALE AUTISMO: VERA ECCELLENZA

La sede è a Sospiro ma sarà un punto di riferimento per tutta la provincia e non solo. Il direttore generale di Fondazione Sospiro Fabio Bertusi e il presidente Giovanni Scotti hanno fatto gli onori di casa in occasione dell'inaugurazione del Centro Nazionale Autismo, un polo sanitario nato per rispondere ai bisogni delle persone con autismo e disabilità intellettive. Presente il ministro per le Disabilità Alessandra Locatelli: «Un unicum in Italia e in Europa, un modello di ispirazione». Eccellenza.



## A SERGIO ROMANO IL DAVID DI DONATELLO

Parla cremonese l'edizione 2026 dei David di Donatello (gli Oscar del cinema italiano). A vincere il premio come miglior attore protagonista è stato Sergio Romano, interprete del film 'Le città di pianura' di Francesco Sossai, una pellicola che racconta la storia di due amici di bevute in un Veneto rurale. Romano, baffo importante e una formazione solida in teatro, è stato protagonista di una interpretazione magistrale riconosciuta dalla giuria. Onore al merito.



## A CREMA LA SEDE DEL COMMISSARIATO DIVIDE

Il nuovo commissariato di Crema non può più restare una semplice ipotesi. Il sindaco Fabio Bergamaschi lo 'vede' nell'area dell'ex Ferriera vicino alla stazione e nei giorni scorsi c'è stato un sopralluogo che ha il sapore dell'accelerazione sul progetto. Ma l'opposizione, segnatamente Fratelli d'Italia per bocca di Giuseppe Torrisi, ex ispettore di polizia, bocchia l'ipotesi: «Una scelta folle, quell'area è un vicolo cieco: meglio l'ex mercato ortofrutticolo». Braccio di ferro.



## CREMONA NEI GUAI: A RISCHIO LA CORTE TRIBUTARIA

La sede della Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Cremona è a rischio. Secondo l'ipotesi di lavoro prevista dal piano di revisione degli uffici a livello nazionale, Cremona verrebbe accorpata a Mantova con una evidente penalizzazione per imprese e cittadini. Il sindaco Andrea Virgilio e il Presidente della Provincia Roberto Mariani, hanno inviato una lettera al vice ministro dell'Economia e delle Finanze Maurizio Leo perché valuti soluzioni alternative. È l'ultima spiaggia.

**mondo ...  
business**

Iscrizione al Tribunale di Crema  
n. 109Tu del 27.04.1999

Supplemento del quotidiano  
La Provincia  
di Cremona e Crema  
di Sabato 23 maggio 2026

Chiuso in redazione:  
Mercoledì 20 maggio 2026

**Direttore responsabile**  
Luca Puerari

**Hanno collaborato**  
Andrea Arco, Roberto Bettinelli,  
Gianluigi Cavallo, Pierluigi Cremona,  
Andrea Fiori, Francesco Gottardi,  
Francesca Tuccillo

**Progetto Grafico**  
Angelo Ghidelli

**Editore**  
S.I.T. Srl

**Pubblicità**  
PubliA Div. Comm. S.E.C. Spa

**Stampa**  
Csq Erbusco (BS)



Associazione Industriali  
Cremona



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

Cremona



libera  
associazione  
artigiani



LIBERA ASSOCIAZIONE  
AGRICOLTORI CREMONESI

# Solo una crescita sostenibile fa crescere il nostro futuro.



Per noi la **sostenibilità è un impegno irrinunciabile**, che mettiamo in pratica quotidianamente con una serie di pratiche che riguardano l'**efficientamento dei processi**, l'utilizzo di soia da aree non deforestate, l'attenzione alle **esigenze del territorio e delle comunità locali** e una **costante attività di ricerca e sviluppo**. Non si tratta solo di efficienza: **si tratta di futuro, di coerenza e di un impegno quotidiano** per generare impatti positivi, reali e duraturi.

# Grana Padano ha a cuore il nostro benessere.

Ricco di calcio, proteine e naturalmente senza lattosio\*.



\*L'assenza di lattosio è una conseguenza naturale del processo di produzione.  
Lattosio inferiore a 1mg/100g. Contiene galattosio in quantità inferiori a 10mg/100g.

**LOVE**  
Un'emozione italiana.