

Rassegna stampa Assarmatori del 14/11/2019

Indice delle testate

Adriaeco.....	p. 2
Ansa Campania.....	p. 4
Ansa Mare.....	p. 5
Corriere Marittimo.....	p. 7
YouTube.....	p. 8
Eventi Culturali Magazine.....	p. 9
Ferpress.....	p. 11
Geos News.....	p. 12
Informare.....	p. 13
Libero-Primocanale.....	p. 16
The Meditelegraph.....	p. 17
Il Messaggero Marittimo.....	p. 19
Ansa Genova	p. 21
Non solo nautica.....	p. 22
Primocanale.....	p. 23
Telenord.....	p. 24
Virgilio.....	p. 27
Milano Finanza.....	p. 28
Elba Notizie.....	p. 29
Amare Gaeta.....	p. 30
Ship2Shore.....	p. 31
Informazioni Marittime	p. 32
Osservatorio Politico Internazionale.....	p. 34
DL News.....	p. 52
La Gazzetta marittima.....	p. 53
L'Avvisatore marittimo.....	p. 54

Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo

14 novembre 2019

28



Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrasperto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che le norme internazionali sanciscono per l’inizio del prossimo anno l’obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l’obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l’adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.



Stefano Messina Presidente di ASSARMATORI

“In questo modo, – spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina – si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

Assarmatori, emissioni nocive un problema

Richiede impegno serio e di mercato



(ANSA) - GENOVA, 14 NOV - Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato. A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

Shipping: Assarmatori, emissioni nocive problema oggettivo

Richiede impegno serio e di mercato

14 novembre, 12:02



(ANSA) - GENOVA, 14 NOV - Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato. A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo. È il caso di ribadire - sottolinea Assarmatori - che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

"In questo modo, - spiega il presidente di Assarmatori Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese".

Carburanti low carbon, stop alle speculazioni - Denuncia di Assarmatori

14 Nov, 2019

Speculazioni sulle norme IMO - Stefano Messina, presidente Assarmatori, denuncia il danno economico alle imprese di navigazione.

ROMA - Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del **1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization**, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea Assarmatori – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, - spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

<https://www.youtube.com/watch?v=y6c15vpN73Y>

Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo

by [Redazione](#)

1 MINUTO AGO

COMUNICATI STAMPA EVENTI ITALIA

Stop alle speculazioni sulle norme IMO

per i nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo

Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, – spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina – si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che,

attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

ASSARMATORI: stop a speculazioni su norme IMO per nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo

(FERPRESS) – Roma, 14 NOV – Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

Assarmatori: "Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti"

 Primo Canale 49 minuti fa Notizie da: Regione Liguria



Fonte immagine: Primo Canale - [link](#)

Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

Leggi la notizia integrale su: [**Primo Canale**](#)

Assarmatori denunciation that some suppliers of bunker take advantage of norms IMO 2020 on the fuel for speculative activities

The specific association that such practical happen in some ports and in particular to Naples

infosMARE - Assarmatori has denounced lead speculative activities in some Italian ports from bunker suppliers that the shipowning association Italian accusation to take advantage of to they undue advantage the next effectiveness of the norms on naval fuels agreed in center IMO, than from next the first January imposes the fuel employment with the maximum sulfur tenor of 0.50%. Assarmatori has specified that "in some ports, in particular to Naples, the concessionary societies of the service of marine fuel supply have informed the shipowners of the fact that, in advance regarding the expiration of first fixed January 2020 from the International Maritime Organization, to short will not have more than reserves of the Ifo fuel up to now in use. That it means that they will be able to carry out refuelings single with the fuel Ifo 0.5%, that has a meaningfully greater cost of first".

"It is the case to restate - it has evidenced the shipowning association - than the international norms sanction for the beginning of the next year the obligatory nature of I use of the fuels Ifo 0.5% in order to reach the objective to reduce of seven times the sulfur emissions. All the burdens for the adaptation to the normative new I am to complete cargo of the navigation companies that to surprise risk today, and this regards especially those assets on national lines and that necessities acquire the fuel in Italy, of having to anticipate these extra costs with strongly impattanti consequences on their budgets".

"In this way - it has found the president of Assarmatori, Stefano Messina - an economic damage to the enterprises of navigation and an undue gain for those people is created (all the concessionaires in the national ports has fortunately not adopted this conduct) that, through an abuse of their dominant position, they impose an improper cost to the enterprises". (iAF)

Assarmatori Anzeige, der einige Lieferanten von dem Bunker die Normen IMO 2020 auf dem Treibstoff für die spekulativen Tätigkeiten nutzen

Der spezifische Verein, der solche Praktiken in einig und insbesondere zu Neapel Häfen geschehen

infosMARE - Assarmatori hat die die italienischen Häfen von den Lieferanten von dem Bunker von dem erst Januar führt spekulativen Tätigkeiten in einig angeklagt, der der reeder Verein die italienische Anschuldigung zu ihnen nutzen das folgende Inkrafttreten von den Normen auf den übereinstimmt schiffs Treibstoffen im Sitz IMO ich Vorteil verschulde, als folgend drängen die Aufwendung von den Brennstoffen mit Tenor von dem sehr maximalen Schwefel von 0.50% auf. Assarmatori hat spezifiziert, dass Häfen ", die konzessions Gesellschaften von dem Dienst von der Bereitstellung von dem see Treibstoff in einig, die Reeder von Fatto insbesondere zu Neapel benachrichtigt haben, die, in Bezug auf die Fälligkeit von dem festlegt erst Januar 2020 von dem International Organization Maritime, als Reserven von den Brennstoffen Ifo im Gebrauch bis jetzt im Voraus zu kurzen mehr verfügen nicht werden. Das, dass es dass einzeln werden, in der lage Auffüllungen mit dem Treibstoff Ifo 0.5% durchzuführen sein bedeutet, dass hat bedeutend meiste Kosten von das erst".

"ist er der Fall zu bekräftigen,- hat es den reeder Verein gezeigt - als die internationalen Normen sanktionieren, um das Ziel zu erreichen, von sieben Malen die Emissionen von dem Schwefel zu verringern für den Beginn von dem folgenden Jahr die Verpflichtung von der Nutzung von den Treibstoffen Ifo 0.5%. All sind Oneri für die Angemessenheit zu den neuen Regelungen zu vollständiger Ladung von den Gesellschaften von der Navigation, die zu Überraschung heute riskieren, und betrifft dies besonders jen aktive auf den nationalen Linien, und, dass Giocoforza den Treibstoff in Italien erwerben, von zu müssen zusätzlich" diese Kosten mit den stark schlagenden Folgen auf ihren Bilanzen vorwegnehmen.

Schafft sich ökonomischer Danno zu den Betrieben von der Navigation Auf diese Art und Weise" ,"- hat der Präsident von Assarmatori erhoben, Stefano Messina -" , "und verschulde" ich "ein gewinne für jen all Konzessionäre in den nationalen Häfen (haben glücklicherweise nicht dieses Verhalten adoptiert" , "dass" sie "), durch einen Missbrauch von ihrem beherrschende Position, unangemessene Kosten zu den Betrieben "aufdrängen. (ist)

Assarmatori denuncia che alcuni fornitori di bunker sfruttano le norme IMO 2020 sul carburante per attività speculative

L'associazione specifica che tali pratiche avvengono in alcuni porti e in particolare a Napoli

infosMARE - Assarmatori ha denunciato attività speculative condotte in alcuni porti italiani da fornitori di bunker che l'associazione armatoriale italiana accusa di sfruttare a loro indebito vantaggio la prossima entrata in vigore delle norme sui carburanti navali concordate in sede IMO, che dal prossimo primo gennaio impongono l'impiego di combustibili con tenore di zolfo massimo dello 0,50%. Assarmatori ha specificato che «in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino hanno avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del primo gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo».

«È il caso di ribadire - ha evidenziato l'associazione armatoriale - che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci».

«In questo modo - ha rilevato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese». (info)



LIBERO 24x7

[Prima pagina](#) [Lombardia](#) **[Lazio](#)** [Campania](#) [Emilia Romagna](#) [Veneto](#) [Piemonte](#) [Puglia](#) [Sicilia](#) [Toscan](#)

[Cronaca](#) [Economia](#) [Politica](#) [Spettacoli e Cultura](#) [Sport](#) [Scienza e Tecnologia](#)

Assarmatori: "Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti"

Primocanale.it ·  59 · 1 ora fa

Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo. È il caso di ribadire - sottolinea ASSARMATORI - che le norme internazionali sanciscono per ...

[Leggi la notizia](#)

Persone: [stefano messina](#)

Organizzazioni: [imo](#) [confcommercio](#)

Prodotti: [ifo](#)

Luoghi: [italia](#) [napoli](#)

Tags: [speculazioni](#) [carburanti](#)



Assarmatori: «No a speculazioni su Imo 2020»

Genova - «Il tema delle emissioni nocive nello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale». A intervenire su questa problematica è Assarmatori, che denuncia la carenza di Ifo attualmente in uso in alcuni porti italiani, specie Napoli

NOVEMBRE 14, 2019

CONDIVIDI



Genova - «Il tema delle emissioni nocive nell'industria del trasporto marittimo non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato». A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando, si legge in una nota, come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei

combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire, sottolinea Assarmatori, che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo.

Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci: «In questo modo, - spiega il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese».

Assarmatori: “Tema emissioni non può avere utilizzi strumentali”

L'associazione denuncia un abuso di alcune società concessionarie del servizio di fornitura di carburante



Pubblicato
46 minuti fa

il giorno
14 Novembre 2019

Da
[Giulia Sarti](#)



ROMA – Con l'arrivo del nuovo anno, diventeranno operative le norme fissate dall'**International maritime organization** (Imo) sulle quantità delle emissioni prodotte dalle navi.

Una novità ormai ben nota a tutti gli armatori e alle compagnie che si stanno adoperando per adeguarsi.

Assarmatori, entrando nel merito della questione sottolinea con una nota che il “tema emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che **non può avere utilizzi strumentali** sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato”.

L'Associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto-Confcommercio, denuncia come in alcuni porti, in particolare **a Napoli**, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, "in anticipo rispetto alla scadenza del 1° Gennaio 2020 fissata dall'Imo, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un **costo significativamente maggiore del primo**".

"È il caso di ribadire -sottolinea ancora la nota di Assarmatori- che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci".

Per **Stefano Messina**, presidente dell'associazione che rappresenta il cluster marittimo italiano, "in questo modo si crea un **danno economico** alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese".

Assarmatori, emissioni nocive un problema



© ANSA Assarmatori, emissioni nocive un problema

(ANSA) - GENOVA, 14 NOV - Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato. A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confraspporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

Assarmatori: “Stop a speculazioni su norme IMO per carburanti a basso contenuto di zolfo”

Di [Fabio Iacolare](#) 14 Novembre, 2019 ⁰¹

CONDIVIDIO



Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrasperto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, – spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina – si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

Messina: "Extra costi tutti a carico delle compagnie di navigazione"

Assarmatori: "Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti"

giovedì 14 novembre 2019



ROMA - Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confraspporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che **le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo**. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, - **spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina** - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

Nuovi limiti sullo zolfo, Assarmatori attacca: "In alcuni porti cambio già avvenuto, ma così è un danno"

di Redazione

Il presidente Messina: "Le nuove norme entreranno in vigore nel 2020, non ha senso anticiparle"



Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

"È il caso di ribadire – sottolinea Assarmatori – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

"In questo modo, – spiega il presidente di Assarmatori Stefano Messina – si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese".



Roma

SCOPRI ALTRE CITTÀ ▼

Cerca in città

ROMA MILANO NAPOLI PALERMO TORINO GENOVA

HOME AZIENDE **NOTIZIE** EVENTI CINEMA FARMACIE MAGAZINE M

ULTIMA ORA **ECONOMIA** CRONACA POLITICA SPETTACOLO SPORT TECNOLOGIA RA

Assarmatori: "Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti"



Condividi con gli amici



Invia agli amici



ROMA - Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo...

[Leggi tutta la notizia](#)

Primocanale.it | 14-11-2019 11:37

Categoria: **ECONOMIA**

Nel mirino di Assarmatori il bunkeraggio a Napoli

Entrerà in vigore il 1° gennaio prossimo ma la nuova normativa che introduce il limite dello 0,5% di zolfo alle emissioni delle navi già alimenta le polemiche. A sollevare il caso è stata l'associazione di categoria Assarmatori che in una nota ha scritto: «Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato». L'associazione intende denunciare come «in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che,

in anticipo

rispetto alla

scadenza del

1° gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo».

Assarmatori ricorda che «le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. In questo modo si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese», ha concluso il presidente Stefano Messina. (riproduzione riservata)

Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo

pubblicato giovedì 14 novembre 2019 alle ore 14:42:33



Roma, 14 novembre 2019 Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, - spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

Assarmatori: «No a speculazioni su Imo 2020»

Pubblicato da [amaregaeta06](#) il 14 novembre 2019 in [Generale](#)

Genova – «Il tema delle emissioni nocive nell'industria del trasporto marittimo non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato». A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando, si legge in una nota, come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili lfo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante lfo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire, sottolinea Assarmatori, che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti lfo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo.

Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci: «In questo modo, – spiega il presidente di Assarmatori, Stefano Messina – si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese».

Nel mirino di Assarmatori il bunkeraggio in porto a Napoli

L'associazione denuncia l'aumento di costi conseguente alla ormai scarsa disponibilità di carburante ad alto tenore di zolfo



La nuova normativa che introduce il nuovo limite dello 0,5% di zolfo alle emissioni delle navi entrerà in vigore l'1 gennaio prossimo ma già alimenta le polemiche. A sollevare il caso è stata l'associazione di categoria Assarmatori che in una nota ha scritto: "Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato".

L'associazione intende denunciare come "in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo".

Assarmatori ricorda che "le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. In questo modo si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese" ha detto il presidente Stefano Messina.

N.C.

Verso il bunker senza zolfo, sta finendo il carburante tradizionale?

Assarmatori denuncia che a breve, nei porti, i costieri non avranno più carburante tradizionale (IFO 380) ma solo il nuovo (IFO 0,5 cap). Ma i bunkeratori negano una situazione di questo tipo



Una nave in rifornimento di carburante

di **Paolo Bosso**

C'è confusione sotto il cielo. Viviamo tempi interessanti, come dicono i cinesi, ovvero interessati da tante cose poco piacevoli. Il primo gennaio, per esempio, entrerà in vigore il nuovo regolamento dell'International Maritime Organization che impone un bassissimo tenore di zolfo nel bunker marittimo, appena lo 0,5 per cento di massa/massa, sette volte meno il livello concesso attualmente, che è del 3,5 per cento. Una misura che fa bene all'ambiente, certo, molto importante per abbattere le emissioni nocive delle navi mercantili, ma che comporterà una prima fase di transizione con ingenti spese da parte dell'armamento, da un alto, e incertezze sull'approvvigionamento di bunker, dall'altro.

Assarmatori ha detto che in alcuni porti, tra cui quello di Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino (nel porto campano è Q8) abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del primo gennaio 2020, a breve non disporranno più di riserve di IFO 380. La notizia però non è stata confermata dai bunkeratori che anzi negano una situazione di questo genere e si aspettano a breve una smentita da parte delle compagnie petrolifere. Intanto però tengono pronte cisterne di rifornimento pulite per il bunker super raffinato. Se le cose stessero invece come sostiene Assarmatori, cioè che a breve nei porti sarà disponibile solo lo 0,5 cap, si creerebbero i presupposti, afferma il presidente dell'associazione, **Stefano Messina**, per un «danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro», anche se poi aggiunge che «per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta, che attraverso un abuso della loro posizione dominante impongono un costo improprio alle imprese». Insomma, il bunker tradizionale nei porti italiani sta finendo oppure no? Dove finisce l'allarmismo? C'è confusione.

L'IFO 380, il carburante marittimo attuale, è quello che costa meno, tra i 320 e i 360 dollari per tonnellate, mentre il super raffinato, lo 0,5 cap, costa circa 250 dollari in più, tra i 550 e i 600 dollari. Ancora più caro il gasolio, che si avvicina ai 650 dollari per tonnellata. Se l'IFO 0,5 dovesse salire di prezzo, a quel punto, secondo alcuni bunkeratori, alle navi conviene rifornirle di gasolio senza dover ripulire le cisterne delle bettoline rifornitrici.

In generale, per questo 2020 che si preannuncia ricco di slogan e politiche ambientali in ogni settore commerciale, gli armatori non sanno bene cosa fare, se installare scrubber, filtri antiparticolato da oltre mezzo milione di euro - potendo così continuare a usare il tradizionale IFO 380 (quello ad alto tenore di zolfo) senza modificare motori e cisterne della nave, oppure convertirsi al bunker 0,5 cap dovendo però ripulire i serbatoi e adattare i motori. È vero comunque che i fornitori di bunker, i costieri, cioè le compagnie petrolifere, non sanno se approvvigionarsi di IFO 380 o 0,5 nei porti perché ignota è la consistenza della domanda, le necessità effettive dello shipping. Di conseguenza i rifornitori, i bunkeratori, quelli che nei porti fanno il pieno alle navi tramite bettoline su indicazione dei costieri, non sanno che tipo di bunker gli passeranno questi ultimi nei prossimi mesi e, di conseguenza, non sanno ancora quali servizi garantire tra rifornimento green e tradizionale, se tenere pulite le cisterne oppure no.

Per il bunkeratore si tratta di disporre di tre segregazioni, ovvero tre cisterne (IFO 380, IFO 0,5 cap, gasolio), un'offerta molto complicata da garantire. Dall'altro lato i fornitori, i costieri, dovranno decidersi su quale carburante rendere disponibile. Se è vero che a breve disporranno principalmente di 0,5 cap, chi avrà installato le marmitte-scrubber sulle navi, e quindi può utilizzare bunker tradizionale senza toccare nulla della nave, si ritroverà senza disponibilità di carburante.

OSSERVATORE POLITICO INTERNAZIONALE



Agenzia Giornalistica Quotidiana

Direttore R. Sergio Tè - Segretario di Redazione Sandro De Stefani - Direzione ed Amministrazione via Giarabub, 5 - 00199 Roma Tel. 39 06-8602261 - Fax 39 068621955 - e_mail: t.sm@libero.it - Partita IVA 08927151004 - Autorizzaz. Trib. Roma n.246

Roma, 14.11.2019 - N. 17434

ILVA, IL PROSSIMO APPUNTAMENTO DI MITTAL E GOVERNO SARA' IN TRIBUNALE

FABIO LUGANO: "IL MOSE: QUANDO FINITO SARA' LA SOLUZIONE PER VENEZIA? MOLTI NE DUBITANO"

VENEZIA, MARCUCCI: BENE CONTE, ORA STOP POLEMICHE

VENEZIA, CARFAGNA: FINORA NON SI E' REALIZZATA NEMMENO UNA DIGA

VENEZIA: PRESENTATO ESPOSTO DEL CODACONS ALLA PROCURA E ALLA CORTE DEI CONTI. LA PERIZIA ACCERTA: PROGETTO MOSE AVVIATO SULLA BASE DI PRESUPPOSTI TECNICI ERRATI. INDAGARE PER DANNO ERARIALE E DELITTI CONTRO IL PATRIMONIO CULTURALE

INVESTIMENTI, TURCO (M5S): LAVORIAMO A QUOTA 34% PER UNA VERA PEREQUAZIONE INFRASTRUTTURALE

AUTONOMIA, PRESUTTO (M5S): LA STRADA MAESTRA E' PRIMA DEFINIRE I LIVELLI ESSENZIALI DELLE PRESTAZIONI

IL SUPERMERCATO DELLA FINANZIARIA: QUANDO PUÒ ESSERE LA MINORANZA A DECIDERE LA LEGGE DI BILANCIO

CONTI PUBBLICI, BRUNETTA: “LA TREGUA TRA GOVERNO GIALLOROSSO E MERCATI FINANZIARI È FINITA, GLI INVESTITORI HANNO SMESSO DI CREDERE AL CONTE 2”

MANOVRA, BRUNETTA: “DEFICIT DESTINATO AD AUMENTARE ANCORA, IL GOVERNO RIDUCA DRASTICAMENTE LA SPESA PUBBLICA”

MARIASTELLA GELMINI: DAL GOVERNO DELLE QUATTRO SINISTRE ARRIVA LA STANGATA SULLA CASA

MANOVRA. SAVERIO DE BONIS (MISTO): APPROVATI CON RIFORMULAZIONE I MIEI ODG, IMPEGNI PRESI DAL GOVERNO VANNO NELLA GIUSTA DIREZIONE

ASSARMATORI: STOP ALLE SPECULAZIONI SULLE NORME IMO PER I NUOVI CARBURANTI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO

GRIMOLDI: IN CINA DI MAIO NON HA INTERLOQUITO CON LA SCHIENA DRITTA

MELONI: I GRILLINI HANNO DETTO NO ALL'INTRODUZIONE DEL REATO DI BULLISMO NEL NOSTRO CODICE PENALE

GRAZIE ALLA SINISTRA IN ITALIA SI FA IL RAZZISMO ALLA ROVESCIA

FIRENZE, 4 POLIZIOTTI FERITI SI AGGIUNGONO AI 4.000 DEL 2019, POLITICA IPOCRITA CHE FA SOLO CHIACCHIERE

EDILIZIA, ENEA: NUOVI PRODOTTI ECOSOSTENIBILI CON VECCHI PNEUMATICI E CAVI ELETTRICI

SANITA', CODACONS: DANNO DA 200 MLN AL SSN, INCHIESTA SUI DIRIGENTI AIFA

“CASO UBI BANCA”: DALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI BRESCIA ARRIVANO NOTIZIE CLAMOROSE

CNR: STUDIO SULLA POPOLAZIONE ESPOSTA A INQUINAMENTO ATMOSFERICO E RUMORE

SEGRE (MISTO): RINGRAZIO TUTTI MA LA MIA CANDIDATURA AL QUIRINALE E' IMPROPONIBILE

L'EUROPA... SOLO SE CONVIENE

FIDANZA: COM'E' SUO SOLITO, PER L'ITALIA E LA GERMANIA L'EUROPA USA DUE PESI E DUE MISURE

LA GERMANIA COLPITA DA UNA GRAVE PARALISI POLITICA

&&&&&

ILVA, IL PROSSIMO APPUNTAMENTO DI MITTAL E GOVERNO SARA' IN TRIBUNALE

(OPi - 14.11.2019) La domanda che si pone Gianluca Zapponini, "Ilva, Mittal spegne tutto. E adesso?" è di quelle alle quali il governo ha già dimostrato di non saper dare una risposta, anche perché la multinazionale franco-indiana ha già preso la decisione di fermare degli impianti di cui ha dato notizia al governo proprio alla vigilia dell'incontro che con lui avrebbe dovuto avere e quasi sicuramente disenterà anche l'altro incontro già programmato con i sindacati.

Se il governo giallo-rosso sembra essere stato colto quasi di sorpresa dal dietro-front di Arcelor Mittal, comportamento peraltro tipico delle multinazionali, interessate come sempre solo ai loro business, i lavoratori molto più perspicacemente lo avevano previsto senza peccare di pessimismo. E, purtroppo, la loro previsione si è avverata.

Infatti, scrive Zapponini su Formiche.net, "L'azienda non fa passi indietro, il 13 dicembre sarà spento l'altoforno 2 poi toccherà al resto. Il disimpegno è ormai cominciato. Ma la nazionalizzazione è difficile.

E pensare che proprio domani il governo avrebbe dovuto incontrare i vertici. Ma Arcelor Mittal se avrà un incontro, lo avrà molto probabilmente coi sindacati dell'Ilva. I rapporti con il governo italiano proseguiranno, ma in un'Aula di Tribunale. E questo per un motivo molto semplice: non ci sarà alcun passo indietro da parte della multinazionale franco-indiana dell'acciaio, come dimostra il fatto che proprio oggi Mittal ha comunicato ai sindacati il piano di fermata degli impianti del siderurgico. Su Taranto, dunque, cala il sipario, in attesa di capire se l'esecutivo giallorosso abbia un jolly da giocare. La nazionalizzazione appare difficile, oltre che molto onerosa per i contribuenti. Fatto sta che da oggi non si hanno più dubbi, il disimpegno di Mittal da Taranto è ufficialmente iniziato. La tabella di marcia comunicata ai lavoratori è serrata e lascia poco spazio all'immaginazione: si prevede che l'altoforno 2 sia fermato il 13 dicembre, l'altoforno il 30 dicembre e l'altoforno il 15 gennaio. Ci sarà anche la fermata delle cokerie e delle centrali elettriche. Già in mattinata l'azienda aveva smentito quanto riferito dal presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, al presidente di Confindustria Taranto, Antonio Marinaro, a proposito della volontà espressa dall'azienda di gestire la fabbrica fino a maggio. Nell'incontro di questa mattina con le organizzazioni dei lavoratori, l'ad di Arcelor Mittal Italia, Lucia Morselli, hanno riferito i sindacati, ha anche "chiarito che l'azienda rispetterà tutti gli impegni, a partire dal pagamento delle spettanze previste dal contratto di appalto".

Forte la preoccupazione delle forze sindacali alla vigilia del tavolo con l'azienda in programma domani al Mise alla presenza anche del ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli. "Se

ancora non fosse chiaro la situazione sta precipitando in un quadro sempre più drammatico che non consente ulteriori tatticismi della politica”, ha sottolineato in una nota il segretario generale della Fim Cisl, Marco Bentivogli parlando di Arcelor Mittal. Tra gli impianti già fermi il Treno lamiere e una delle due linee di agglomerazione. “Se ancora non fosse chiaro, la situazione sta precipitando in un quadro drammatico che non consente ulteriori tatticismi della politica”, ha affermato Marco Bentivogli, segretario generale Fim Cisl. “Questo piano – dice Bentivogli – modifica sostanzialmente le previsioni Aia (Autorizzazione integrata ambientale, ndr)”.

Per Rocco Palombella, segretario generale Uilm, “che Mittal resti a Taranto sino a maggio ma con gli impianti fermi, nessuna produzione e col personale riconsegnato alle aziende da cui è arrivato, che me ne faccio, anzi che ce ne facciamo? Anzi, se deve far morire la fabbrica, a questo punto è meglio che vada via prima, altroché. Perché Mittal potrà anche non andarsene prima di maggio, come ritiene Emiliano, ma può fermare e spegnere impianti, stoppare linee produttive. Ed è chiaro che poi, per i commissari dell’amministrazione straordinaria, rimettere mano agli impianti dopo una lunga fermata e far ripartire la fabbrica sarà un compito davvero improbo”.

In mezzo a tutto questo dramma, qualcosa che sa di beffa. “Arcelor Mittal Italia sarebbe in ritardo con il pagamento delle rate di affitto degli asset del gruppo Ilva dei quali è entrata in possesso come affittuario con promessa di diventarne proprietario. Secondo fonti vicine al dossier, al momento Mittal non avrebbe ancora pagato l’ultima rata trimestrale scaduta ad agosto. Il costo dell’affitto è di circa 45 milioni”.

FABIO LUGANO: “IL MOSE: QUANDO FINITO SARA’ LA SOLUZIONE PER VENEZIA? MOLTI NE DUBITANO”

(OPi - 14.11.2019) Quanto scrive Fabio Lugano su Scenari Economici riguardo ad una soluzione efficace del Mose non lascia molto spazio all’ottimismo, anzi nessuno, secondo molti esperti. Mentre il governo Conte II, per eliminare almeno il peso di un problema che il maltempo gli ha aggiunto all’altro altrettanto urgente e drammatico dell’Ilva, si affida al sistema del Mose di cui sollecita il completamento della ventennale opera nel più breve tempo possibile, molti esperti del settore proprio sul Mose non fanno alcun affidamento. Secondo il loro parere, il Mose non funziona in quanto non isola la laguna dal Mare Adriatico durante l’alta marea a causa di troppi errori tecnologici nella sua realizzazione.

Come se ciò non bastasse, l’on. Edmondo Cirielli di Fratelli d’Italia, fa notare il costo mastodontico di quest’opera: “5 miliardi e 493 milioni è il costo finale del Mose, l’opera che dovrebbe salvare Venezia dall’Acqua Alta e che invece, come si è visto martedì sera, è un fantasma che giace nei fondali tra mare e laguna. Quindi, per Cirielli non resta che esprimere “totale solidarietà e vicinanza ai cittadini per il drammatico momento che stanno vivendo per colpa di infrastrutture bloccate da vicende giudiziarie che durano decenni. Fratelli d’Italia, come ha annunciato la nostra leader Giorgia Meloni, farà la sua parte per garantire sostegno alla comunità veneziana”.

Insomma, la cittadinanza veneziana è ancora destinata a convivere con queste difficoltà e non si sa per quanto tempo ancora. Non a caso, Fabio Lugano consiglia il governo di prendere ad esempio le soluzioni adottate da altri paesi, specie i Paesi Bassi, di cui è nota la posizione al disotto del livello del mare.

“Nonostante i desideri degli uomini, che vorrebbero congelare la storia ed il mondo ad uno specifico momento, la natura di per sé cambia gli habitat naturali. L’esempio classico è proprio la laguna, situazione temporanea fra terra, acqua dolce ed acqua salata destinata naturalmente ad essere o interrata dagli apporti di limo delle acque dolci o inglobata dall’acqua salata al cedimento delle dighe litoranee.

Il problema nasce quando in questo ambiente effimero si costruisce una città ed una comunità con desiderio di permanenza e di immutabilità. In questi casi la città, con o senza successo, cerca di

regolare questo equilibrio fragile e di renderlo permanente. Nella storia questo non è sempre stato possibile, anzi, letteralmente, quasi mai: Città del Messico, ad esempio, nasce su isole in un lago che, nel tempo, si è prosciugato. Interi porti si sono interrati, o città sono state invase dalle acque.

Venezia in questo è già una mirabile eccezione, con la sua vita ultramillenaria, perchè in natura la laguna sarebbe già sparita. La Repubblica di Venezia ha impiegato secoli per cercare di stabilizzare l'ambiente, lo scambio di acque con il mare, ma anche l'interramento. Il Brenta è stato deviato da complessi lavori iniziati dal trecento, ma in questo modo il problema è diventato l'acqua del mare. Nei secoli i lidi sono stati rivestiti di resistente Pietra di Dalmazia, ma il problema delle maree è rimasto invariato.

La Repubblica, quella Italiana, ha tentato di risolvere il problema con il MOSE, Modulo Sperimentale Elettromeccanico. Funzionerà? Pare proprio di no o, meglio, funzionerà in modo parziale. Infatti, da struttura:

non è mai stata provata in pratica;

non entrerà in funzione fino a 110 cm di acqua alta: Piazza San Marco può ancora andare a mollo;

non funzionerà per acque alte oltre i 170 centimetri.

Inoltre il primo test, parziale, non ha avuto successo ed ha mostrato problemi di vibrazioni inattese, per cui l'opera, che doveva entrare in funzione lo scorso 4 novembre, ha visto rinviata l'operatività di più di un anno.

L'alternativa se il MOSE non funzionasse? Semplicemente bisognerebbe passare a strutture fisse come quelle realizzate nei Paesi Bassi, oppure le barriere semicirculari utilizzate per la foce del Tamigi a Londra, per impedire il reflusso per le maree. Soluzioni che prevedono strutture esterne, elemento che sicuramente crea problemi estetici, ma almeno non presenterebbero i problemi di corrosione legati al MOSE, dove tutte le strutture sono immerse e soggette alla salsedine ed agli agenti marini. Quindi le soluzioni ci sono, ma chi rimborserà i miliardi già spesi se il MOSE non funzionasse? Perfino la Regione Veneto nega la paternità dell'opera...”.

VENEZIA, MARCUCCI: BENE CONTE, ORA STOP POLEMICHE

(OPi - 14.11.2019) Secondo il presidente dei senatori Pd, Andrea Marcucci, il premier Conte avrebbe già preso le decisioni giuste a risolvere il grande problema di Venezia e su twitter scrive: “Prime misure annunciate dal governo Conte per Venezia vanno nella giusta direzione. Silenziamo tutte le polemiche e diamo una mano al Presidente Conte, al sindaco Brugnaro e al presidente della Regione Zaia. L'Italia unita per salvare uno dei principali patrimoni del mondo”.

VENEZIA, CARFAGNA: FINORA NON SI E' REALIZZATA NEMMENO UNA DIGA

(OPi - 14.11.2019) L'esponente di Forza Italia, Mara Carfagna, vicepresidente della Camera dei deputati non è affatto ottimista in una rapida soluzione non solo per Venezia, ma anche per l'Ilva e per la Gronda di Genova: “In questi giorni appare evidente che Ilva, Gronda di Genova e Mose sono vicende emblematiche e drammatiche di un'Italia prigioniera da troppo tempo del partito del No e della guerra esplicita di certa sinistra e del M5S alle infrastrutture strategiche.

Serve al più presto un sistema di norme che incoraggi gli investitori e garantisca il rispetto dei tempi di costruzione delle infrastrutture. Anche perché il mondo è cambiato, la tecnologia ha fatto un salto enorme negli ultimi 20 anni e noi non siamo nemmeno riusciti a realizzare una diga”.

VENEZIA: PRESENTATO ESPOSTO DEL CODACONS ALLA PROCURA E ALLA CORTE DEI CONTI. LA PERIZIA ACCERTA: PROGETTO MOSE AVVIATO SULLA BASE DI PRESUPPOSTI TECNICI ERRATI. INDAGARE PER DANNO ERARIALE E DELITTI CONTRO IL PATRIMONIO CULTURALE

(OPi - 14.11.2019) E' stato presentato oggi alla Procura della Repubblica di Venezia e alla Corte dei Conti del Veneto l'esposto del Codacons sui gravi allagamenti che nelle ultime ore hanno devastato la città.

Nella denuncia dell'associazione – con cui si chiede di indagare per il reato di deturpamento del patrimonio culturale, ambientale, storico ed architettonico e per reati contabili di competenza della Corte dei conti – viene allegata anche una perizia tecnica redatta da importanti e qualificati tecnici che l'hanno realizzata anche ai fini del procedimento aperto dinanzi al Consiglio di Stato, dalla quale si evince come il progetto del Mose sia stato approvato sulla base di presupposti tecnici del tutto errati.

Si legge nell'esposto del Codacons: “Appare evidente che quanto si sta verificando a Venezia costituisca la riprova dell'assoluta inefficienza del sistema Mose: inefficienza che postula l'accertamento delle responsabilità di chi ha omesso di esercitare controlli, ovvero di chi in forza di tali omissioni e/o inadempienze sta concorrendo nella determinazione di tali danni e quindi anche in omicidio colposo oltre che nei reati che puniscono i delitti contro il patrimonio culturale quali il Danneggiamento, deturpamento, imbrattamento e uso illecito di beni culturali o paesaggistici, reato punito con la reclusione da uno a cinque anni per chiunque distrugga, disperda, deteriori o renda infruibili beni culturali o paesaggistici [...]

Una perizia tecnica redatta da un collegio di tecnici composto dall'Ing. Vincenzo Di Tella, Ing. Gaetano Sebastiani e l'Ing. Paolo Vielmo – svolta grazie all'ottenimento di documentazione tecnica a seguito di molte istanze di accesso presentate dal Codacons alle Istituzioni – ha operato, con diligenza e precisione scientifica, delle valutazioni circa le procedure di analisi e calcolo utilizzate per la determinazione del comportamento dinamico delle paratoie Mose e della relativa efficacia e sicurezza [...] L'approvazione del progetto definitivo è avvenuto con un vero erroneo e non corretto presupposto tecnico: nel documento di approvazione si affermerebbe che nelle prove fatte a Delft la risonanza sub armonica si verifica solo con le prove con mare regolare ossia con onde sinusoidali, e che con mare reale, irregolare, il fenomeno sparisce; nei rapporti delle prove fatte a Delft si deduce in maniera inequivocabile che quando si ha la risonanza sub armonica, questa si verifica sia in mare regolare che in mare irregolare. I modelli realizzati e le prove di progetto eseguite a Voltabarozzo sono – a giudizio dei nostri esperti – affetti da gravi errori concettuali: il modello delle paratoie non rispetta il peso reale e la sua distribuzione, le misure delle onde agenti sulle paratoie sono effettuate con sonde messe in vicinanza delle paratoie, che risentono della presenza delle onde generate dal moto delle paratoie, le prove di oscillazione libere per valutare l'effetto viscoso sono analizzate con le equazioni del moto in fluido perfetto (senza effetto viscoso)”

Pertanto il Codacons ha chiesto oggi alla Procura di Venezia di “predisporre tutti i controlli necessari per verificare se quanto verificatosi a causa del maltempo a Venezia sia riconducibile all'inefficienza del Sistema MOSE, accertando possibili fattispecie penalmente rilevanti a carico di tutti coloro che risulteranno responsabili e di tutti soggetti, privati e/o istituzionali, addetti ad attività di controllo e di sicurezza di cui dovesse accertarsi la responsabilità, ivi incluse le fattispecie penalmente rilevanti di omissione ex art. 328 cp, ovvero concorso in omicidio colposo, ovvero di

delitti contro il patrimonio culturale, ambientale, storico ed architettonico", e alla Corte dei Conti del Veneto di avviare analoga inchiesta sul fronte dei possibili danni erariali.

Il Codacons chiede infine al Ministero dei trasporti, alla Regione Veneto, al Comune di Venezia e all'Anac di instaurare un tavolo tecnico permanente per far fronte alla problematica Mose.

INVESTIMENTI, TURCO (M5S): LAVORIAMO A QUOTA 34% PER UNA VERA PEREQUAZIONE INFRASTRUTTURALE

(OPi - 14.11.2019) "Nonostante le storiche carenze infrastrutturali del Mezzogiorno, la quota della spesa nazionale per investimenti pubblici al Sud si attesta al di sotto del 30%, come certificano i dati 2017 dei Conti pubblici territoriali. Per questo motivo il nostro impegno, rilanciato nella Manovra all'esame del Parlamento, è quello di rendere finalmente effettiva la cosiddetta clausola del 34%, riferita appunto alla necessità che questa percentuale di investimenti pubblici sia realmente destinata al Sud, rispecchiando la distribuzione proporzionale dei cittadini. Per noi è un atto dovuto in vista della perequazione infrastrutturale, operazione non più procrastinabile anche nell'interesse del Nord e del Paese intero". Lo ha annunciato oggi a Napoli Mario Turco (M5S), sottosegretario alla Presidenza del consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti, intervenendo al Forum Pa Sud. "Inoltre, per garantire e fluidificare il percorso degli appalti pubblici di opere infrastrutturali, è necessario apportare una modifica al Codice degli appalti prevedendo, oltre al rispetto dei criteri di legalità, una certificazione attestante la sostenibilità economica dell'impresa, sottoscritta dall'eventuale banca, dall'organo di controllo interno oppure da un attestatore iscritto all'albo dei dottori commercialisti. Questa modifica servirebbe per favorire le imprese virtuose e scongiurare affidamenti a imprese in crisi di liquidità o in stato di insolvenza. Sarà mia premura proporre questa iniziativa alle forze del governo", ha concluso il sottosegretario pentastellato.

AUTONOMIA, PRESUTTO (M5S): LA STRADA MAESTRA E' PRIMA DEFINIRE I LIVELLI ESSENZIALI DELLE PRESTAZIONI

(OPi - 14.11.2019) "Il contratto di governo parla chiaro. L'Esecutivo, e la maggioranza che lo sostiene, sono impegnati a lavorare su un'autonomia differenziata giusta e cooperativa, che presuppone la definizione dei Lep (livelli essenziali delle prestazioni), l'individuazione dei fabbisogni standard, l'istituzione di un fondo di perequazione per garantire a tutti i cittadini la stessa qualità dei servizi e la dovuta verifica parlamentare dei testi. Questa deve essere la strada maestra. Pertanto non ci sembra che vada nella giusta direzione la proposta secondo la quale, nel caso in cui i Lep non fossero stabiliti entro 12 mesi, si finanzierebbero le funzioni trasferite alle Regioni sulla base della legislazione vigente. Significherebbe continuare a finanziare funzioni in base ai fabbisogni ancora troppo legati ai costi storici: un paradosso inaccettabile secondo il quale i Comuni, in particolare del Sud, si ritrovano assegnati fabbisogni zero solo perché nei loro territori sono assenti servizi come asili, mense scolastiche o trasporto pubblico locale". Lo comunica in una nota Vincenzo Presutto (M5S), vicepresidente della Commissione bicamerale sul federalismo fiscale.

IL SUPERMERCATO DELLA FINANZIARIA: QUANDO PUÒ ESSERE LA MINORANZA A DECIDERE LA LEGGE DI BILANCIO

(OPi - 14.11.2019) Il tempo della finanziaria non è stato mai un bel tempo per qualsiasi governo, ma la finanziaria di questo governo non promette nulla di buono e Fabio Lugano, nell'analisi che

pubblica su Scenari Economici, giunge alla conclusione incontrovertibile che costerà molto cara agli italiani.

“Ieri è iniziata una bella selezione delle centinaia, anzi migliaia, di emendamenti alla finanziaria del governo giallofucsia. Circa 300 emendamenti sono stati cancellati, tra cui diverse bandiere della maggioranza, come la riduzione dell’IVA sugli assorbenti femminili, bandiera della Boldrini e bocciata dalla maggioranza, oppure le agevolazioni fiscali per le moto con airbag, cancellate anch’esse. Però ne sono rimasti tanti, anzi tantissimi emendamenti presentati da partiti facenti parte della maggioranza in contraddizione con la maggioranza stessa.

Lugano procede con qualche esempio pratico: Italia Viva presenta un emendamento per la cancellazione dell’irrigidimento delle sanzioni penali per gli evasori, ritenuto inutile. Inoltre la stessa Italia Viva presenta un emendamento per il congelamento dei tributi locali, che peserebbe per 600-700 milioni sul bilancio. Neanche LEU si tira indietro con un emendamento per la sospensione ai professionisti delle nuove stringenti normative sugli appalti ed un altro in cui si prevede la temporaneo pubblicizzazione di Alitalia. Questo è solo un piccolo esempio delle contraddizioni presentate dai soli partiti della maggioranza a cui si sommano anche quelli dei partiti di minoranza, naturalmente più incidenti e che potrebbero trovare qualche sponda amichevole anche fra Italia Viva, PD, M5s e LEU.

Tutto questo trasforma la legge di bilancio in una specie di “Supermercato” delle misure di finanza in cui la minoranza, se compatta, può fare la propria “Lista della spesa” e disegnare le norme secondo le proprie preferenze, semplicemente selezionando fra le eterogenee proposte di fette della maggioranza, ma lasciando la responsabilità del complesso della manovra, e di tapparne i buchi alla maggioranza. Una situazione quasi ideale, se non fosse completamente caotica e figlia di una maggioranza raccogliatrice, senza alcuna base che non sia la pura occupazione dei posti e la sopravvivenza di deputati e senatori che sono ben consci di essere già, elettoralmente, trombati. Un pasticciaccio brutto di cui pagheranno le conseguenze gli italiani”.

CONTI PUBBLICI, BRUNETTA: “LA TREGUA TRA GOVERNO GIALLOROSSO E MERCATI FINANZIARI È FINITA, GLI INVESTITORI HANNO SMESSO DI CREDERE AL CONTE 2”

(OPi - 14.11.2019) “La tregua tra Governo giallorosso e mercati finanziari è già finita. Ieri, infatti, le aste del Tesoro sono andate peggio del previsto, con i rendimenti d’emissione in aumento rispetto alle aste precedenti e lo spread che è risalito a 165 punti base. Il rendimento dei BTp triennali è aumentato a 0,22% dallo 0,05% fissato all’asta precedente, quello sul BTp a 7 anni è salito a 0,91% dallo 0,60% precedente e quello sui BTp trentennali è salito al 2,29% dal 2,03% di ottobre. Un risultato del tutto prevedibile, considerando che i tassi sul mercato secondario erano in risalita ormai da due settimane, tanto che il rendimento sul benchmark decennale è salito attorno all’1,4%, ai massimi da metà Ferragosto, quando il Governo gialloverde si trovava in piena crisi.

Cosa significa questo? Semplicemente che gli operatori internazionali hanno smesso di credere all’Esecutivo Conte 2, che si era presentato agli italiani come lo strenuo difensore delle regole europee sui conti pubblici ma che, pronti via, è stato il primo a non rispettarle, fissando il rapporto deficit/Pil per il prossimo anno esattamente al livello al quale l’aveva fissato il precedente Governo. Inoltre, lo stesso Governo non ha fatto nulla per ridurre il debito pubblico, il primo e più importante compito che gli era stato affidato da Bruxelles”.

Lo scrive in una nota Renato Brunetta, deputato e responsabile economico di Forza Italia.

MANOVRA, BRUNETTA: “DEFICIT DESTINATO AD AUMENTARE ANCORA, IL GOVERNO RIDUCA DRASTICAMENTE LA SPESA PUBBLICA”

(OPi - 14.11.2019) “Mentre la Commissione Europea ha deciso di concedere un bonus al Governo, come pegno da pagare per il ritorno dell’Italia all’europeismo tanto combattuto da Lega e Movimento Cinque Stelle, i mercati finanziari, che giudicano i numeri e non i rapporti di amicizia, hanno deciso di punire l’incoerenza giallorossa.

L’aumento dei rendimenti sul primario provocherà come effetto una riduzione dei risparmi sulle spese per interessi sul debito, messi per iscritto dal Tesoro nei saldi della manovra. Questo significa che il deficit pubblico è destinato ad aumentare ancora di più, a meno che l’Esecutivo non si impegni da subito a ridurre la spesa pubblica o aumentare le tasse.

Visto il comportamento che sta tenendo con questa manovra, appare evidente l’esatto contrario. Così facendo, si procrastina sempre più il raggiungimento dell’obiettivo di medio termine (‘close to balance’) previsto dalle regole europee, alle quali, spiace dirlo, ormai non crede più nessuno”.

Lo scrive in una nota Renato Brunetta, deputato e responsabile economico di Forza Italia.

MARIASTELLA GELMINI: DAL GOVERNO DELLE QUATTRO SINISTRE ARRIVA LA STANGATA SULLA CASA

(OPi - 14.11.2019) Non è una buona novella quella di cui parla Mariastella Gelmini, capogruppo dei deputati di Forza Italia: “In arrivo una stangata sulla casa: la manovra di Conte, Renzi e compagni aumenta l’aliquota base dal 7,6 all’8,6 per mille (dando la possibilità ad alcuni Comuni come Roma e Milano di portarla fino all’11,4 per mille), aumenta la tassazione sui proprietari di immobili affittati e conferma imposizioni vessatorie su immobili inagibili e sfitti per assenza di inquilini o acquirenti. La casa è un bene primario, eppure il governo delle quattro sinistre continua senza vergogna a mettere le mani nelle tasche degli italiani”.

MANOVRA. SAVERIO DE BONIS (MISTO): APPROVATI CON RIFORMULAZIONE I MIEI ODG, IMPEGNI PRESI DAL GOVERNO VANNO NELLA GIUSTA DIREZIONE

(OPi - 14.11.2019) "Soddisfatto per gli impegni presi dal governo in ambito agricolo, ambientale e della salute: dalla possibilità di attivare un programma di interventi dedicato alle imprese agricole danneggiate da eventi atmosferici eccezionali ovvero da gravi crisi di mercato, alla possibilità di introdurre norme per favorire un maggiore sviluppo ed una maggiore competitività della produzione agricola e agroalimentare con metodo biologico. Dal valutare iniziative volte a favorire pratiche agricole che determinino effetti positivi per la tutela dell'ambiente ed il contrasto ai cambiamenti climatici, a valutare iniziative volte a potenziare il sistema dei controlli sull'uso corretto dei fitofarmaci in agricoltura ed incrementare i controlli sui prodotti agroalimentari importati dai paesi terzi":

Così il senatore Saverio De Bonis del gruppo Misto, membro della commissione Agricoltura, commenta i suoi odg alla Legge di Bilancio 2020 (ddl 1586), che sono stati accolti con riformulazione da parte dell'Esecutivo.

"Il Governo Conte ha preso impegni precisi nell' approfondire l'applicazione del contratto di soccida (una forma surrettizia di contratto associativo ad effetto anticoncorrenziale che, di fatto, maschera rapporti di lavoro subordinato con rapporti associati per avere vantaggi fiscali); nell'estendere la cosiddetta rottamazione Ter agli accertamenti IMU agricola 2014-2015 e per una rapida istituzione

della CUN, in una o più sedi a partire da Foggia, nonché di condividere tale scelta al Tavolo di filiera nazionale, al fine di superare il meccanismo di rilevazione del prezzo della Commissione camerale di Foggia Altamura. Il Governo si è impegnato infine a garantire trasparenza nella formazione di un prezzo indicativo nazionale ed evitare speculazioni anche alla luce della normativa Antitrust. Ovviamente - ha concluso De Bonis - le mie richieste erano molto più ampie e articolate ma gli impegni presi oggi dall'Esecutivo sono un buon inizio per andare nella giusta direzione".

ASSARMATORI: STOP ALLE SPECULAZIONI SULLE NORME IMO PER I NUOVI CARBURANTI A BASSO CONTENUTO DI ZOLFO

(OPi - 14.11.2019) Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI, l'Associazione imprenditoriale aderente a Confrasperto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, - spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

GRIMOLDI: IN CINA DI MAIO NON HA INTERLOQUITO CON LA SCHIENA DRITTA

(OPi - 14.11.2019) “Auspico che Joshua Wong, attivista pro-democrazia ad Hong Kong, possa essere il 26 novembre a Milano per partecipare al convegno cui è stato invitato, esprimo sgomento e preoccupazione per l'atteggiamento del ministro Di Maio, impegnatissimo a parlare di export di arance e pecorino in Cina ma assolutamente silente sulla questione del rispetto dei diritti umani e della libertà di espressione. Di Maio a proposito della drammatica situazione di Hong Kong ha dichiarato: "Noi in questo momento non vogliamo interferire nelle questioni altrui". Cosa significa in questo momento? Per quale ragione in questo momento non gli interessa sottolineare valori cardine della nostra Costituzione e della nostra civiltà? E quanto durerà questo "momento" ? La linea del ministro ci pare alquanto confusa e disturbata: forse ci sono troppe interferenze 5G...

Per finire mi preme dire che interloquire con la Cina è giusto e doveroso ma farlo con la schiena dritta è anche meglio”.

Lo ha detto l'on. Paolo Grimoldi (Lega Lombarda).

MELONI: I GRILLINI HANNO DETTO NO ALL'INTRODUZIONE DEL REATO DI BULLISMO NEL NOSTRO CODICE PENALE

(OPi - 14.11.2019) Restando in tema di scuole è doveroso segnalare quanto riferito da Giorgia Meloni, presidente di Fratelli d'Italia: “VERGOGNA! Oggi, in Commissione Giustizia, i grillini hanno detto no all'introduzione del reato di bullismo nel nostro codice penale proposto da Fratelli d'Italia. Si sono rifiutati di usare il pugno di ferro per i bulli e non hanno stanziato investimenti sufficienti per la prevenzione. Fratelli d'Italia continuerà in Aula la sua battaglia contro il bullismo. Lo dobbiamo a tutte le vittime di questo odioso crimine come Antonio Stano, il pensionato pugliese seviziato e torturato da una baby gang e poi tragicamente morto”.

GRAZIE ALLA SINISTRA IN ITALIA SI FA IL RAZZISMO ALLA ROVESCIA

(OPi - 14.11.2019) Una volta il Natale, la festa religiosa più importante dell'anno, era vissuto nel raccoglimento della famiglia con le sue antiche tradizioni tramandate da padre in figlio. Oggi l'assurda polica tutta pro-emigranti della sinistra genera, specialmente in occasione del Natale, episodi che vanno oltre il comune sentire degli italiani per essere rivolta interamente a beneficio di immigrati di ogni razza presenti sul territorio nazionale.

Quest'anno a provocare la rivolta delle madri ad Ancona è la tradizionale recita di Natale che due insegnanti, forse pensando di farsi belle con la sinistra, hanno addirittura vietato, secondo loro per non offendere i bambini stranieri non cattolici, offendendo di conseguenza quelli italiani.

Come si legge su ILMESSAGGERO.IT, “Recita di Natale vietata ai bambini dell'asilo ad Ancona. «Non cattolici offesi». Ira genitori. Due insegnanti annullano la recita di Natale, con il presepe e la nascita di Gesù, per sostituirla con canti e balli e distribuzione di doni da parte di Babbo Natale nella scuola dell'infanzia «Rodari» di Moie di Maiolati Spontini e scatenano un putiferio. L'idea era di non far sentire differenze tra i bambini di diverse confessioni religiose: tra gli alunni ci sono bengalesi, macedoni, tunisini. Ma il risultato è di far arrabbiare i genitori, che sui social parlano di «discriminazione dei bimbi cattolici», mentre intervengono Giorgia Meloni, il Garante delle Marche, la Lega con consiglieri regionali e parlamentari e altri politici.

Dopo le ovvie dimostrate, è intervenuta la preside Patrizia Leoni, alla guida dell'istituto comprensivo 'Carlo Urbani'. «La recita si farà - annuncia in un incontro stampa -. E sarà una festa davvero inclusiva, in cui anche le famiglie di bambini di altre confessioni religiose potranno portare il loro contributo, con fiabe recite e tradizioni proprie. La vera integrazione - insiste - non è togliere qualcosa, pensando di urtare la sensibilità di altre comunità con le nostre tradizioni, la vera integrazione è aggiungere, conoscersi, incontrarsi. Qui l'integrazione è vera e praticata fin dalla scuola e il presepio è una tradizione che unisce le famiglie».

Le due insegnanti hanno preso una decisione «unilaterale», comunicata il 6 novembre ai rappresentanti dei genitori, nel consiglio interclasse. Una decisione presa in autonomia dalle maestre nell'ambito di un progetto su multiculturalismo e inclusione, «senza valutarne le conseguenze - spiega la dirigente - e di cui non ero informata e che non condivido affatto. Oggi avrei dovuto incontrare i genitori».

L'Istituto Carlo Urbani – informa il quotidiano - raccoglie 1.200 bambini in otto plessi nei paesi di Maiolati Spontini, Castelplanio e Poggio San Marcello, zone in cui gli studenti stranieri sono circa il 12%, in linea con la media nazionale, ma con una grande concentrazione a Castelplanio. «Problemi di integrazione a scuola non ce ne sono mai stati - ribadiscono i sindaci Tiziano Consoli di Maiolati,

Fabio Badiali di Castelplanio e Giuseppina Spugni di Poggio San Marcello -, al punto che nel piccolo Comune di Poggio San Marcello rivive da due anni la tradizione del presepe vivente anche grazie al contributo dei volontari di altre confessioni religiose. E su impulso della stessa scuola, a Castelplanio, 65 mamme del Bangladesh seguono lezioni di lingua italiana organizzate dal Comune”

Sulla vicenda, è lapidario il commento di Matteo Salvini: “Come si fa ad essere così scemi?!? Giù le mani dai bambini e dal Natale!”.

Sul caso è intervenuta anche la leader di Fratelli d'Italia, Giorgia Meloni, con un post di Facebook: «Prima era "discriminatorio" il crocifisso, poi il presepe, ora le recite di Natale. Ma sono i bimbi a sentirsi offesi, o è il fanatismo ideologico di qualche dirigente a spingere per censurare ogni simbolo e tradizione della nostra cultura?».

Anche questo episodio di Ancona aggiunge problemi a problemi creati da una immigrazione incontrollata che sta rendendo la vita difficile a molti cittadini italiani, specie nelle periferie di ogni città dove tanti degli immigrati sbarcano il lunario con furti e spaccio di droga, unica possibilità offerta loro dalla mafia nigeriana che domina lungo la Penisola nella totale indifferenza di chi non fa che predicare la politica dell'accoglienza.

Matteo Salvini torna quindi a sottolineare che, “dei 160.000 immigrati che l'Europa si era impegnata a prendere da Italia e Grecia, ne sono stati ricollocati solo 34.000, di cui appena 12.000 dall'Italia.

Ennesima presa in giro, e intanto il governo degli incapaci ha riaperto i porti e raddoppiati gli sbarchi...”. E cita anche la Francia dove il trattamento degli immigrati è all'opposto di quello praticato in Italia anche dal Conte II che segue il “metodo” dei precedenti governi Letta, Renzi e Gentiloni : “Dopo aver dato la cittadinanza a Carola Rackete, ora il governo Macron fa sgomberare immigrati clandestini da Parigi. Altro che porti aperti e nuovi accordi europei!

Gli altri Paesi difendono i propri interessi, mentre in Italia aumentano gli sbarchi e il Pd vuole cancellare i Decreti sicurezza. Conte-Di Maio-Renzi ci sono o ci fanno?”.

Anche se chi dovrebbe vedere fa finta di niente, il deputato di Fratelli d'Italia, Giovanni Donzelli, denuncia che Firenze è una città ormai fuori controllo” e completamente in balia di droga, immigrazione e violenza. Una violenza che colpisce anche gli agenti di polizia a dimostrazione del degrado e dell'abbandono delle città dove onesti cittadini provano vergogna di uno Stato che impedisce alle forze di polizia di far rispettare l'ordine da tutti, compresi gli stranieri.

Invece, riferisce Donzelli, “un poliziotto è stato preso a testate da un immigrato, generando caos e violenza alla stazione di Firenze. Queste situazioni, e sono tante e di tutti i generi, purtroppo non fanno notizia. Ma quando si deve parlare di razzismo, basta tirare solo un capello all'africano che ne parlano Rai, tv con talk vari... e tutte le emittenti di questo mondo. Perché è così. Poi qui siamo a Firenze, cosa gliene può importare al sindaco Nardella.....pro immigrazione, contro Salvini e la destra. Nulla! E' tutto normale”.

FIRENZE, 4 POLIZIOTTI FERITI SI AGGIUNGONO AI 4.000 DEL 2019, POLITICA IPOCRITA CHE FA SOLO CHIACCHIERE

(OPi - 14.11.2019) “Rivolgiamo la massima solidarietà ai quattro poliziotti feriti a Firenze. Ancora altri quattro, che vanno ad aggiungersi agli oltre 4.000 feriti della sola Polizia di Stato dall'inizio dell'anno. Feriti durante un servizio di controllo. Servizi routinari, che possono apparire persino banali, ma che oggi come oggi possono trasformarsi in una trappola. Ormai tutto lo è per chi appartiene alle Forze dell'ordine e, in qualsiasi circostanza, si trova ad affrontare reazioni di violenza inusitata, cieca, assurda, praticata senza remore, con sconcertante arroganza e per i motivi più impensati e più futili, nell'assoluta convinzione che altrettanto insignificanti saranno le conseguenze. Poliziotti che quotidianamente sfiorano danni impensabili e corrono rischi

completamente sottovalutati da chi ha il dovere di prevenirli e limitarli. E' così, altrimenti non avremmo una tale inquietante lista di ferimenti, e persino di morti, che avrebbero potuto essere evitati. La verità è che la sicurezza degli operatori in divisa, e di conseguenza dei cittadini, non viene davvero al primo posto per una politica ipocrita. Non si sente altro che pontificare di massimi sistemi, ma noi facciamo i conti che tagli scellerati che hanno messo il Comparto in ginocchio togliendo uomini e negando mezzi, veniamo travolti da fiumi di solidarietà agli immancabili funerali di Stato, eppure combattiamo contro mancati investimenti e lacune gravissime che non vengono colmate. Sentiamo inutili elogi e compiacimento per la nostra azione, ma ancora aspettiamo persino un banalissimo taser e non abbiamo protocolli operativi adatti alle reali esigenze di sicurezza. Quanto ancora dovranno subire tutto questo i poliziotti italiani, la cui dignità e la cui incolumità meriterebbe ben altra serietà e concretezza?"

Così Valter Mazzetti, Segretario Generale dell'Fsp Polizia di Stato, dopo che a Firenze quattro poliziotti sono rimasti feriti durante controlli nella zona della stazione ferroviaria di Santa Maria Novella

EDILIZIA, ENEA: NUOVI PRODOTTI ECOSOSTENIBILI CON VECCHI PNEUMATICI E CAVI ELETTRICI

(OPi - 14.11.2019) Edilizia sostenibile Nuovi prodotti ecosostenibili per l'edilizia, come piastrelle, intonaci e malte, ricavati da pneumatici fuori utilizzo (PFU in gergo) e cavi elettrici dismessi, saranno realizzati nell'ambito di due progetti del valore complessivo di oltre 1,1 milioni di euro[1] che vedono ENEA collaborare con l'Università della Calabria e due aziende calabresi. Si tratta dei progetti PFU PREDECORE, coordinato dalla società Gatim srl e PVC UpCycling coordinato da R.ED.EL. srl.

Il progetto PFU PREDECORE (PRemiscelati per l'EDilizia ECOcompatibili e a Risparmio Energetico) mira a realizzare intonaci malte e colle con premiscelati a base di PFU in sostituzione di un materiale aggregante tradizionale come la sabbia. Le attività consisteranno nella caratterizzazione fisica, chimica e meccanica dei manufatti, valutazione di durabilità e proprietà isolanti e allestimento di un impianto pilota su scala semi-industriale.

"L'importanza di questo progetto è duplice: da una parte consente di ottenere prodotti a basso impatto ambientale, caratterizzati da una matrice ad elevate prestazioni. Dall'altra offre la possibilità di incrementare notevolmente il valore economico del materiale PFU, aumentando di conseguenza la domanda e, quindi, valorizzando l'intera filiera che si occupa del recupero/trattamento", sottolinea la responsabile ENEA del progetto Maria Bruna Alba.

Le attività sperimentali condotte presso i laboratori ENEA si sono concentrate sulla definizione della conducibilità termica e dell'isolamento acustico al fine di valutare le proprietà isolanti dei prodotti ottenuti. "Le caratteristiche termoacustiche dei manufatti realizzati con PFU sono risultate ampiamente soddisfacenti. Per quanto riguarda la capacità di isolamento termico, i campioni analizzati sono risultati di pari caratteristiche rispetto ad analoghi intonaci e malte isolanti presenti sul mercato. Dal punto di vista dell'isolamento acustico, invece, i manufatti realizzati con PFU si sono dimostrati più performanti, migliorando l'abbattimento acustico del 9%", aggiunge Maria Bruna Alba.

Il secondo progetto, denominato PVC UpCycling[2], prevede di realizzare prodotti edili a basso impatto ambientale con PVC[3] recuperato da cavi elettrici dismessi. Tre i principali ambiti: i rivestimenti per pavimentazioni esterne (piastrelle in PVC su massetto esistente), i piazzali carrabili (massetto armato con malta miscelata con granuli di PVC) e green parking (blocchi a spessore in PVC riciclato e giunti strutturali in PLA stampati in 3D).

L'ENEA ha sviluppato malte cementizie contenenti PVC riciclato studiandone gli aspetti meccanici, termici e di assorbimento dell'acqua. Inoltre ha realizzato prototipi in PVC e resina poliuretanica

per il settore edilizio, conducendo test di durabilità, resistenza e tenuta del colore rispetto alla radiazione solare.

“In questo progetto mettiamo in campo le linee programmatiche prioritarie di ENEA, quali la valorizzazione, gestione e salvaguardia dell’ambiente, il recupero e riutilizzo di materiali in processi ecosostenibili e l’efficienza energetica, supportando aziende come R.ED.EL. che si prefiggono il triplice obiettivo di migliorare l’efficienza del sistema produttivo, ampliare il proprio mercato con nuovi prodotti e potenziare la propria competitività sul lungo periodo”, spiega il ricercatore ENEA Corradino Sposato.

SANITA', CODACONS: DANNO DA 200 MLN AL SSN, INCHIESTA SUI DIRIGENTI AIFA

(OPi - 14.11.2019) Bene per il Codacons l’indagine della Corte dei Conti sull’Agenzia italiana del farmaco in merito alle limitazioni imposte ai farmaci più economici per il SSN.

Sulla vicenda dei medicinali ‘Avastin’ e ‘Lucentis’ avevamo presentato in passato una serie di denunce per verificare i danni economici subiti dalla collettività e dal Servizio Sanitario Nazionale a causa delle ingiustificate limitazioni imposte al farmaco Avastin, sensibilmente più economico rispetto al Lucentis – spiega il Codacons – Finalmente la Corte dei Conti ha deciso di fare chiarezza sulla questione e ora, se saranno accertate irregolarità, i responsabili dovranno risarcire i danni prodotti al SSN e ai cittadini, costretti ad un esborso maggiore per l’acquisto di medicinali volti a curare le malattie oculari.

“CASO UBI BANCA”: DALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI BRESCIA ARRIVANO NOTIZIE CLAMOROSE

(OPi - 14.11.2019) Il Presidente dell'Associazione Azionisti UBI, Giorgio Jannone, riporta l’articolo di Gianni Barbacetto pubblicato da Il Fatto quotidiano sulla storia infinita de “Il Caso Ubi Banca”.

“l’inchiesta era partita nel 2017 dalle denunce di un funzionario antiriciclaggio della banca (roberto peroni), che per tutta risposta è stato prima demansionato e poi licenziato. aveva avuto il torto di denunciare che una quarantina di clienti speciali, alcuni con ruoli di vertice dentro la banca, godevano di un trattamento molto particolare: per loro non valevano i controlli e non scattavano le segnalazioni di operazioni sospette. dal 2012 al 2016, in banca si sarebbero verificati “sistematici episodi di omissione di segnalazioni per operazioni sospette, nonché degli obblighi di adeguata verifica della clientela nei confronti di persone legate a figure apicali in seno al gruppo bancario”.

a brescia l’antiriciclaggio della banca non controllava le “operazioni sospette” dei suoi vertici gli indagati di ubi banca a brescia hanno ricevuto una buona notizia, che contiene però una decina di pessime notizie. quella buona è l’archiviazione dell’indagine per ostacolo alla vigilanza a carico di sette dirigenti di ubi, tra cui gli ex presidenti dei consigli di gestione (franco polotti) e di sorveglianza (andrea moltrasio), insieme ai responsabili dei rischi (mauro senati), dell’antiriciclaggio (carlo peroni) e dell’audit (stefano tortellotti). l’inchiesta era partita nel 2017 dalle denunce di un funzionario antiriciclaggio della banca (roberto peroni), che per tutta risposta è stato prima demansionato e poi licenziato. aveva avuto il torto di denunciare che una quarantina di clienti speciali, alcuni con ruoli di vertice dentro la banca, godevano di un trattamento molto particolare: per loro non valevano i controlli e non scattavano le segnalazioni di operazioni sospette. dal 2012 al 2016, in banca si sarebbero verificati “sistematici episodi di omissione di segnalazioni per operazioni sospette, nonché degli obblighi di adeguata verifica della clientela nei confronti di persone legate a figure apicali in seno al gruppo bancario”. nel maggio 2019, il procuratore di

brescia carlo nocerino e il sostituto teodoro catananti chiedono però l'archiviazione, poi accolta dal gip carlo bianchetti: perché non segnalare un'operazione sospetta non è più un reato penale, ma solo un illecito amministrativo. già sanzionato dalla banca d'Italia, pur con qualche ritardo, con una multa a ubi di 1,2 milioni di euro. eppure c'è la decina di cattive notizie. il procuratore nocerino ha disposto lo stralcio di almeno dieci casi di operazioni sospette, su cui ora indagheranno le procure competenti per territorio in giro per l'Italia. archiviati i mancati controllori, saranno inquisiti i clienti molto speciali che erano al di sopra di ogni controllo. le loro operazioni con ubi potrebbero nascondere reati fiscali, riciclaggio di capitali, corruzione. tra i quaranta clienti eccellenti i cui nomi erano entrati nel 2017 nell'indagine bresciana, c'erano la attuale presidente del consiglio di amministrazione di ubi, letizia moratti; il consigliere d'amministrazione pietro gussalli beretta (quello della fabbrica di armi), che l'inchiesta sui panama papers metteva in connessione con società offshore di panama e delle seychelles "che appaiono legate a ubi"; l'ex presidente polotti, titolare effettivo della società ori martin spa e dunque della collegata aom rottami, che nel 2014 bonifica 5,2 milioni di euro a una società di dubai, allora nella black list fiscale; corrado faissola, ex presidente di ubi e dell'abi, scomparso nel 2012, che aveva ricevuto un bonifico "a rischio" da un conto svizzero; gianluigi gola, ex consigliere di ubi; luca volontà, ex deputato dell'udc di pierferdinando casini, titolare effettivo della fondazione novae terrae; gli imprenditori pierluigi berlucchi emariliano mazzoleni, che riceve da ubi lussemburgo fondi scudati tramite la fiduciaria serfid. la vicenda che sfiora letizia moratti riguarda la saras trading, società svizzera del gruppo moratti, che avrebbe ricevuto da ubi factor finanziamenti per oltre 50 milioni di euro poi finiti all'estero, con transazioni passate nelle isole del canale e che hanno coinvolto anche il gruppo petrolifero russo petraco.

CNR: STUDIO SULLA POPOLAZIONE ESPOSTA A INQUINAMENTO ATMOSFERICO E RUMORE

(OPi - 14.11.2019) Ha preso avvio il secondo studio sullo stato di salute a Pisa dopo quello effettuato sui residenti esposti all'inquinamento atmosferico: l'Istituto di fisiologia clinica del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Isc), è stato infatti incaricato dalla Direzione ambiente-Assessorato alla salute del Comune di Pisa di effettuare un approfondimento sull'impatto congiunto sulla salute del rumore e dell'inquinamento atmosferico. La prima ricerca effettuata dagli epidemiologi ambientali del Cnr-Isc è stata pubblicata di recente sull'International journal of environmental research and public health, per valutare la salute dei 132.293 residenti del comune di Pisa tra il 2001 e il 2014. Il legame con l'inquinamento atmosferico è stato studiato suddividendo la popolazione residente in quattro classi, secondo l'intensità di esposizione individuale all'inquinamento da ossidi di azoto emessi dal locale inceneritore e dalle altre fonti di inquinamento (traffico e industrie). Il confronto della mortalità e dei ricoveri dei residenti nelle aree a diverso livello di inquinamento ha tenuto conto anche dell'età e dello stato socio-economico.

"Per i residenti nell'area con più alta concentrazione di ossidi di azoto, rispetto a quelli residenti nell'area meno impattata, è emerso un eccesso del 10% di mortalità per tutte le cause e del 21% per malattie cardiovascolari tra gli uomini e un eccesso di mortalità per malattie respiratorie acute (+152%) tra le donne, mentre i decessi per leucemie e linfomi sono risultati in eccesso in entrambi i sessi. Inoltre, l'analisi dei ricoveri in ospedale ha fornito segnali critici sui tumori ematologici nei maschi", spiega Fabrizio Bianchi, ricercatore del Cnr-Isc. "I risultati ottenuti sono coerenti con precedenti evidenze maturate in studi sulla salute di popolazioni residenti intorno a inceneritori e più in generale esposte a inquinamento dell'aria. A causa dell'età avanzata dell'inceneritore e di valutazioni strategiche riguardanti il piano regionale dei rifiuti è stato deciso di chiudere l'impianto, ed è stata confermata l'utilità degli studi epidemiologici di coorte residenziale nelle decisioni istituzionali di questo tipo".

SEGRE (MISTO): RINGRAZIO TUTTI MA LA MIA CANDIDATURA AL QUIRINALE E' IMPROPONIBILE

(OPi - 14.11.2019) "Ringrazio le persone che hanno proposto la mia candidatura al Quirinale ma, ovviamente, per motivi sia anagrafici che di competenza specifica tale candidatura va considerata improponibile. C'è un presidente in carica che sta svolgendo il suo compito di garanzia costituzionale con rigore ed efficacia e che gode di grande popolarità e prestigio in Italia e all'estero".

Così la senatrice a vita Liliana Segre del gruppo Misto

L'EUROPA... SOLO SE CONVIENE

(OPi - 14.11.2019) Dario Rivolta, che oltre ad avere un trascorso di esperienza politica per essere stato un deputato azzurro, attualmente è analista geopolitico ed esperto di relazioni e commercio internazionali, ed appunto analizzando il comportamento dei singoli Stati europei, giunge ad una constatazione non certo confortante per le intenzioni fondanti dell'Unione europea quale organizzazione sovranazionale economica e politica.

“Chiunque voglia guardare con mente aperta al futuro degli equilibri mondiali non può esimersi dal constatare che, da solo, ogni singolo Stato membro della Ue sarà sempre più destinato all'ininfluenza. Perfino la potente Germania, indiscutibile potenza economica e demografica dell'Europa, non può reggere un confronto alla pari con le grandi potenze con cui si trova, e si troverà, a discutere di comuni regole economiche, di valori politici di riferimento, di guerre e di pace. Ne ha totale consapevolezza la Confindustria tedesca, che lo scorso gennaio ha scritto una lettera pubblica al governo di Berlino e alla Commissione di Bruxelles. Nel documento si faceva presente a entrambi che da quel momento in poi si doveva assolutamente evitare di negoziare alcunché su base bilaterale con la Cina e che era invece indispensabile che l'Europa discutesse con Pechino soltanto con un'unica voce. L'invito non era da sottovalutarsi soprattutto perché proveniva dagli industriali del paese europeo che ostenta il maggior volume di esportazioni verso la Cina e che vanta un deficit pressoché insignificante nella bilancia commerciale bilaterale. Purtroppo non sembra che la richiesta sia stata fatta propria né dalla cancelliera Merkel né, in seguito, dall'”europeista” presidente francese Macron.

La prima si è recata a Pechino lo scorso settembre (per la dodicesima volta) in compagnia (tra altri) dei vertici di Siemens e di Volkswagen e dai resoconti ufficiali non sembra abbia affrontato nessuno dei temi che sarebbero potuti essere messi sul tavolo e che avevano portato l'Europa, nel marzo 2019, a definire la Cina un “rivale sistemico”: libertà di accesso al mercato interno cinese, furto della proprietà intellettuale (cioè brevetti non rispettati), aiuti di Stato che falsano la concorrenza. Pochi giorni fa, ed esattamente il 4 novembre, è stato il turno di Macron che è stato ricevuto come ospite d'onore al China International Import Expo di Shanghai e ne ha approfittato per inaugurare un Pompidou Centre nella stessa città. Anche lui si è presentato con rappresentanti dell'industria francese ed ha intavolato discussioni puramente bilaterali dimenticando tutte le sue arringhe in favore di una maggiore unità d'intenti europea. In compenso sembra abbia sottoscritto ben 40 nuovi accordi commercial-industriali nonostante le francesi Alstom, Carrefour e Auchan, proprio a causa delle difficoltà riscontrate sul mercato interno cinese, stiano per lasciare o ridurre le loro attività in loco.

Qualcuno ricorderà che anche il nostro ministro degli Esteri Di Maio si è recato in visita alla stessa manifestazione ma, nonostante l'indubbio impegno della Farnesina, è ovvio, per molte ragioni, che non vale nemmeno la pena di parlarne. Torniamo a Macron.

Subito dopo il suo insediamento aveva tenuto all'università francese della Sorbona un pregevole discorso in merito alla necessità di dare una spinta al processo di integrazione europea. Aveva sottolineato come l'Europa attuale non fosse né sufficiente né idonea ad affrontare le sfide future che la globalizzazione ci poneva. Le sue parole avevano acceso nuove speranze in tutti gli europeisti che si illusero ci fosse, finalmente, un capo di Stato che sapesse guardare oltre le immediate scadenze elettorali e soprattutto avesse la volontà di farsi promotore di un vero processo di integrazione. Anche in occasione della visita a Parigi del Presidente cinese Xi, l'aver invitato agli incontri anche il presidente della Commissione Juncker e la Cancelliera Merkel apparve come un segnale che le cose stessero cambiando.

Purtroppo, tutti i suoi altri comportamenti continuano a smentire le sue parole e lasciano credere che fare affidamento su di lui sia stato soltanto un abbaglio.

Di là dai ripetuti discorsi europeistici, niente dimostra che in lui ci sia veramente un progetto sovranazionale. Al contrario, l'impressione che si fa sempre più marcata è che il suo intento non sia la costruzione di un'Unione federale tra pari, bensì che usi la retorica europeista unicamente per affermare una potenziale "guida" francese sul Continente. Esattamente ciò che ha sempre fatto la Merkel: ricorrere al concetto europeo quando esso era utile agli immediati interessi della Germania e dimenticarlo subito dopo aver ottenuto ciò che si prefiggeva. Esempi eclatanti sono la storia degli aiuti alla Grecia e il contenzioso con gli Stati Uniti per proteggere le esportazioni tedesche. Quanto alla politica energetica comune, il raddoppio del North Stream contemporaneamente all'opposizione al South Stream e nelle telecomunicazioni, le porte aperte a Huawei nel 5G basterebbero a dimostrarlo. Che la Merkel sia stata una iattura per una visione comune dell'Europa era già assodato, ma proprio il fatto che oggi sia definitivamente incamminata verso la fine della sua (per noi infausta) carriera politica aveva lasciato sperare che la Francia di Macron potesse veramente puntare a diverse relazioni e lanciare un nuovo progetto. Ahimè! Solo un'illusione.

L'atteggiamento solitario che tiene verso l'Africa, i tentativi di estromettere l'influenza italiana in Libia, la strategia perseguita inutilmente in Siria, il tentativo di scavalcare la stessa Germania nei rapporti con Mosca, l'idea di un esercito europeo che parte come una iniziativa del solo Eliseo, le aperture (comunque condivisibili) verso l'Iran, il nessun coordinamento con la Rappresentante per la Politica estera Mogherini, l'ipocrisia sulla questione "flussi migratori" sono tutte cose che fanno pensare più ad una attenzione verso le priorità francesi e, magari, a questioni di politica interna che a un atteggiamento che punti a costruire le premesse di una vera unità continentale.

A sua discolpa, occorre confessare che, anche se avesse le migliori intenzioni, gli mancherebbero gli interlocutori. Italia e Spagna sono impegnate in instabili equilibri interni, la Gran Bretagna è occupata con la Brexit, il Governo tedesco è un'"anatra zoppa" e i paesi dell'Est guardano altrove (salvo accaparrarsi i generosi fondi di Bruxelles). Tutti gli altri sono troppo piccoli e irrilevanti per poterci costruire alcunché.

Forse, aveva ragione un mio vecchio Professore di scuola media (purtroppo defunto), il benemerito Giuseppe Coppelli, che sosteneva che nessuna Europa, né unificata né federale, sarebbe mai stata costruita dalla volontà dei Governi nazionali. Soltanto una spinta proveniente direttamente dai popoli li avrebbe obbligati ad abdicare al loro potere in favore di uno sovranazionale. Per spingere in questa direzione fondò il Movimento dei Cavalieri per l'Europa che ottenne presto adesioni in Italia, Francia, Svizzera e Germania. I suoi mezzi erano limitati e più di qualche migliaio di persone non poté mettere insieme.

Oggi, il fallimento dell'obiettivo annunciato dai padri fondatori ha perfino favorito il diffondersi dell'euroscetticismo e dato spazio a nuovi inconcludenti nazionalismi. Tuttavia è proprio per questo che una nuova spinta è necessaria e, se non sarà Macron, c'è solo da sperare che tutta la classe politica attuale sparisca lasciando posto a nuovi "fondatori" che sappiano guardare oltre gli interessi immediati dei loro elettori e puntino ad un obiettivo più lungimirante. Nell'interesse di tutti i cittadini d'Europa".

FIDANZA: COM'E' SUO SOLITO, PER L'ITALIA E LA GERMANIA L'EUROPA USA DUE PESI E DUE MISURE

(OPi - 14.11.2019) Visti i precedenti proprio in campo bancario, non stupisce affatto la seguente notizia che fornisce l'eurodeputato di Fratelli d'Italia, Carlo Fidanza: "Pare che la Commissione Europea stia per autorizzare il salvataggio pubblico della banca tedesca NordLB. Peccato che quando si trattava di difendere i risparmiatori italiani l'Europa lo abbia più volte impedito. Questo, ancora una volta, rimarca l'ormai evidente diverso trattamento tra Italia e Germania. Abbiamo prontamente depositato un'interrogazione per fare luce su tutto questo".

LA GERMANIA COLPITA DA UNA GRAVE PARALISI POLITICA

(OPi - 14.11.2019) Invece di offrire un'ennesima analisi accademica della situazione politica della Germania odierna, uno dei più popolari comici tedeschi, Hape Kerkeling, l'ha messa così l'8 novembre: "Non v'è mai stato così poco Cancelliere come oggi". In altre parole, attualmente la Germania non ha un governo efficace.

Infatti, scrive l'Eir sul n.46-47, "La coalizione di governo tra CDU-CSU e SPD è condannata all'inazione; entrambi i partiti si paralizzano l'un l'altro con lanci di iniziative populiste e nuovi intrighi, e la Cancelliera Merkel se ne sta a guardare senza agire.

Questa degenerazione della politica viene notata dalla popolazione, ma i sondaggi mostrano che lo scontento si dirige contro i partiti della coalizione piuttosto che contro Angela Merkel. L'ultimo sondaggio della tv nazionale ZDF indica che il 70% degli interpellati vuole che la Merkel resti fino alla fine del proprio mandato. Questo non significa che piaccia: semplicemente per la maggioranza dell'elettorato per il momento non v'è un'alternativa accettabile. Il principale antagonista sarebbe Friedrich Merz, vicepresidente dell'influente Consiglio Economico della CDU, i cui indici di gradimento aumentano. Merz è favorito dal 42% come potenziale nuovo Cancelliere, mentre Annegret Kramp-Karrenbauer, presidente nazionale della CDU e delfina designata da Merkel, gode solo del 19% dei consensi. Perfino Markus Söder, presidente dell'Unione Cristiano Sociale bavarese (CSU), è avanti alla Kramp-Karrenbauer, con il 29%.

Il vuoto creato nella CDU dopo le dimissioni della Merkel da presidente del partito nel dicembre 2018 e la paralisi del governo accelerano il declino del partito, come si è visto alle elezioni regionali nello stato della Turingia. La CDU ha perso un terzo dei voti e non è più in grado di formare una maggioranza di governo contro i due vincitori delle elezioni, il partito di sinistra Die Linke e quello di destra Alternative für Deutschland (AfD).

A livello nazionale non va molto meglio per la CDU. L'ultimo sondaggio nazionale dell'altra rete televisiva pubblica, ARD, attribuisce alla CDU/CSU il 26% (se le elezioni si tenessero oggi), un calo sensibile dal 31% che ottenne alle ultime politiche. Ma la CDU/CSU è ancora avanti ai socialdemocratici, che scendono al 14% stando al sondaggio di ARD. L'ossessione del governo Merkel per i cambiamenti climatici come unica priorità della politica ha indebolito sostanzialmente la CDU rafforzando i Verdi, che ottengono il 22% nel sondaggio.

Se si votasse oggi, la CDU/CSU e l'SPD non sarebbero forti abbastanza da formare una nuova Grande Coalizione. Merz ha notato la scorsa settimana che la paralisi a Berlino e nella CDU ha "fatto scendere la nebbia su tutto il Paese". Ma è difficile che Merz riesca a offrire un rimedio se sarà designato candidato Cancelliere della CDU al prossimo congresso di partito che si terrà il 26-27 novembre. Dopo tutto, è legato alle élite finanziarie, in qualità di presidente della filiale tedesca di Black Rock e membro del consiglio di amministrazione di Commerzbank, Axa, HSBC Germany, DBV Winterthur Holding, e altre locuste".

Stop alle speculazioni sulle norme IMO per i nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo

Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è ASSARMATORI,
l'Associazione imprenditoriale aderente a

Conftrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso. Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea ASSARMATORI – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, - spiega il presidente di ASSARMATORI Stefano Messina - si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

Norme IMO ed extra-costi

20 Novembre 2019

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



Stefano Messina

ROMA – Il tema delle emissioni nocive nel settore dello shipping non è materia contendibile. È un problema oggettivo che non può avere utilizzi strumentali sotto il profilo commerciale, ma che richiede un impegno serio e di mercato.

A intervenire su questa problematica è Assarmatori, l'associazione imprenditoriale aderente a Confrtrasporto/Confcommercio, denunciando come in alcuni porti, in particolare a Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del 1 gennaio 2020 fissata dall'International Maritime Organization, a brevissimo non disporranno più di riserve dei combustibili Ifo finora in uso". Il che significa che saranno in grado di effettuare rifornimenti solo con il carburante Ifo 0,5%, che ha un costo significativamente maggiore del primo.

È il caso di ribadire – sottolinea Assarmatori – che le norme internazionali sanciscono per l'inizio del prossimo anno l'obbligatorietà di utilizzo dei carburanti Ifo 0,5% per raggiungere l'obiettivo di ridurre di sette volte le emissioni di zolfo. Tutti gli oneri per l'adeguamento alle nuove normative sono a completo carico delle compagnie di navigazione che a sorpresa rischiano oggi, e ciò riguarda specialmente quelle attive su linee nazionali e che giocoforza acquistano il carburante in Italia, di dover anticipare questi extra costi con conseguenze fortemente impattanti sui loro bilanci.

“In questo modo, – spiega il presidente di Assarmatori Stefano Messina – si crea un danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro (per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta) che, attraverso un abuso della loro posizione dominante, impongono un costo improprio alle imprese”.

«Così l'armamento sta cambiando pelle»

«Sempre più operatori stanno trovando equilibrio nel controllo dell'intera filiera del trasporto»

Secondo Stefano Messina, armatore genovese e presidente di Assarmatori, tra i limiti attuali della logistica italiana ci sono la troppa burocrazia e la carenza di grandi opere che penalizza l'intera economia nazionale. Ma l'intero comparto marittimo, negli ultimi anni, ha affrontato enormi trasformazioni a livello globale che hanno interessato anche i gruppi armatoriali italiani che operano nel settore. Senza contare che «l'ingresso in forza di grandi player marittimi anche nella logistica di terra, a partire dai terminal portuali per passare alle spedizioni e arrivare sino alla gestione dei terminal interportuali, potrebbe imprimere una spinta positiva decisiva».

Come è cambiato negli ultimi anni il settore della logistica in Italia?

«Un dato significativo in questo comparto sottolinea Messina - è certo rappresentato da una presenza sempre più massiccia di gruppi armatoriali, sia del settore container sia del mercato Ro-ro, nella componente terrestre del ciclo di trasporto. La logistica sta quindi diventando sul campo quello che per moltissimi anni era stato oggetto più di discussioni accademiche che di fatti concreti. La logistica diventa quindi integra-

zione di un flusso ininterrotto di beni e di merci con operatori che trovano la quadratura del cerchio e anche equilibri di bilancio nel controllo dell'intera filiera, comprensiva in molti casi anche dei terminal portuali che diventano a tutti gli effetti fattori di produzione logistica».

La tecnologia sta assumendo un ruolo sempre più importante nel comparto marittimo-portuale. Come è cambiato il lavoro degli armatori?

«Più che altro è cambiata e sta cambiando, non senza forti scossoni e l'uscita di scena di molti gruppi, la funzione stessa degli armatori, il ruolo che rivestono nell'intero settore. La nave, infatti, tende a diventare un anello della catena del trasporto e sempre meno un bene di proprietà in grado di vincolare le scelte di compagnie alle quali è richiesta una grande flessibilità gestionale e una capacità - che rappresenta il loro valore aggiunto - di cogliere e sfruttare in tempi rapidissimi la domanda che emerge dal mercato».

In che modo stanno resistendo e quale futuro possono avere le piccole aziende del settore in un comparto sempre più dominato dai grandi gruppi industriali?

«La parola magica è “nic-

chia”. Se è vero che sulle grandi rotte dell'interscambio mondiale la partita si gioca ormai solo all'interno di un ristrettissimo club di soggetti dominanti, è altrettanto vero che la globalizzazione tutt'oggi protagonista di profonde trasformazioni strutturali anche nella mappa della produzione industriale, rende urgente servire e connettere sempre nuovi territori. E per farlo si richiedono connessioni, conoscenza dei mercati, delle abitudini, delle infrastrutture, dei porti. Le medie aziende del settore marittimo hanno dimostrato e stanno dimostrando di saper assolvere questo compito».

Come giudica il ruolo della finanza nel mercato dello shipping italiano?

«Questo è un argomento particolarmente delicato che non può essere affrontato con superficialità. Di certo gli schemi tradizionali del mercato, da quello del credito navale a quelli più recenti dell'ingresso di fondi speculativi, stanno segnando il passo e imponendo quindi una riflessione globale in grado di fornire risposte in tema di continuità ed efficienza a un'industria, quella del mare, che è strategicamente essenziale per il commercio e l'interscambio mondiali».



Stefano Messina, presidente di Assarmatori