



agenzia stampa elettronica agroalimentare (c.a.s.e.a.)

SOMMARIO

Anno 16 - n° 29 23 luglio 2017

1.1 EDITORIALE

Lavoro, competitività e sicurezza

2.1 LATTIERO CASEARIO

Lattiero caseari, settimana di calma apparente.

3.1 CEREALI E DINTORNI

Cereali e dintorni, mercati influenzati dal meteo e dal cambio.

4.1 ENERGIA

A tutta elettricità

5.1 ASSICURAZIONI

AGRINSIEME, Polizze assicurative in calo da tre anni.

6.1 CEREALI E DINTORNI

Cereali e dintorni, Il Super Euro

7.1 PROMOZIONI

"vino" e partners

8.1 PROMOZIONI

"birra" e partners

(per seguire gli argomenti correlati [clicca QUI](#))

Editoriale

Lavoro, competitività e sicurezza

La centralità dell'azione governativa dovrebbe riguardare i temi chiave del lavoro, della competitività delle imprese e sulla sicurezza dei cittadini. Di tutto ciò, nella discussione politica, non vi è traccia.

di Lamberto Colla

Parma 23 luglio 2017

I temi politici di tendenza di queste ultime settimane riguardano prevalentemente la questione dei migranti e dello jus soli. Temi certamente importanti ma un politico serio non dormirebbe la notte al pensiero del tasso di disoccupazione che sta minando la società e le imprese stesse.

La spesa pubblica nel frattempo aumenta, la crescita è ancorata a valori bassissimi e conseguentemente l'occupazione non cresce.

Vero che la quota maggiore di spesa pubblica è impegnata dal welfare ma continuare a interrogarsi su quali categorie destinare prioritariamente i fondi dell'assistenza condurrà a far aumentare sempre più il bacino dei bisognosi e sempre meno quelli che potranno ricevere sostegno dallo Stato.

E così i nodi reali verranno al pettine e allora giù con nuove tasse senza pensare che (o forse lo sanno ma fingono di ignorarlo) proprio l'incremento delle imposte è il fattore che inibisce crescita economica e conseguentemente lavoro e occupazione.

Un cane che si morde la coda.

Di politiche attive che riguardino il lavoro non si sente parlare ma nemmeno si sente parlare di agevolare l'accesso al credito delle micro, piccole e medie imprese, quel tessuto economico tipicamente italiano che da sempre rappresenta la spina dorsale della nostra economia. Di banche si parla solo del loro salvataggio (raramente della



responsabilità degli amministratori) ma mai di come potrebbero intervenire per contribuire alla migliore l'operatività delle imprese, schiacciate dalle imposte, dalla liquidità insufficiente, frequentemente sotto-dimensionate e incapaci di reagire efficacemente ai sempre

più rari picchi di ordinativi. Oppresse dalla burocrazia e dalle scadenze tributarie le piccole imprese stentano a cavalcare le rare occasioni di ripresa. Dopo l'abbattimento dei costi generali infatti sono andate a ridurre all'osso la voce di bilancio dedicato al personale, contribuendo così a abbattere il tasso di competenze, creatività e elasticità dell'impresa stessa.

Insomma, **lavoro e competitività** delle imprese (soprattutto MPMI) dovrebbero essere i temi dominanti della discussione politica così come pure il tema della sicurezza e della giustizia. E invece vai con lo jus soli, con l'emergenza incendi, con i migranti e le emergenze di cui quest'Italia prospera.

Ma si sa, in periodo di campagna elettorale, che da noi ormai è permanente, non si possono fare programmi di lungo periodo, perciò meglio "promuovere" e cavalcare le tante emergenze piuttosto che ipotizzare una nuova idea di Stato e di economia.

Insomma sarebbe necessaria una **nuova classe politica**, meno attenta al consenso popolare e più attenta al governo e alle sorti del Paese.

Una politica che, sui grandi temi, dovrebbe trovare la convergenza di tutti gli schieramenti mettendo da parte, almeno per un paio d'anni, i propri personalissimi interessi di parte e privati donando alla comunità nuove occasioni di speranza.

-----&-----

(per seguire gli argomenti "Editoriali" [clicca qui](#))

LATTIERO CASEARIO

Lattiero caseari, principio d'arretramento per il latte spot

Settimana contrassegnata dalla stabilità dei prezzi. Primi segnali di arretramento del latte spot e della crema. Stabile il burro.

(Virgilio - CLAL)



Lattiero Caseario

Lattiero caseari, principio d'arretramento per il latte spot

Settimana contrassegnata dalla stabilità dei prezzi. Primi segnali di arretramento del latte spot e della crema. Stabile il burro.

di **Virgilio** Parma 19 luglio 2017 -



LATTE SPOT Tenue arretramento del latte spot dopo due settimane di stasi. Il latte spot crudo nazionale si posiziona tra 43,30 e 44,33€/100 litri di latte (-1,16%), il latte intero pastorizzato estero cede qualche centesimo (-1,17%) e si adagia nell'intervallo compreso tra 43,30 e 43,82€/100 litri di latte. Molto più sensibile (-5,33%) il cedimento del latte scremato pastorizzato estero (17,60 - 19,50€/100 litri).



BURRO E PANNA Confermato il periodo di stabilità dei listini milanesi e di quelli emiliani. Primi passi verso il ridimensionamento della crema a uso alimentare (-1,34%) e seconda settimana di flessione registrata dalla panna a uso alimentare veronese (-1,03%).

Borsa di Milano 17 luglio: (=)
 BURRO CEE: 5,96 €/Kg
 BURRO CENTRIFUGA: 6,03 €/Kg.
 BURRO PASTORIZZATO: 4,93 €/Kg.
 BURRO ZANGOLATO: 4,73 €/Kg.
 CREMA A USO ALIMENTARE (40%mg):
 2,94/Kg (-)
 MARGARINA giugno 2017: 1,15 -1,21€/kg (=)



(per accedere alle notizie sull'argomento [clicca qui](#))

Borsa Verona 17 luglio: (-)
 PANNA CENTRIFUGA A USO ALIMENTARE: 2,87 - 2,92 €/Kg. (-)

Borsa di Parma 14 luglio 2017 (=)
 BURRO ZANGOLATO: 4,33 €/Kg.
 Borsa di Reggio Emilia 18 luglio 2017 (=)
 BURRO ZANGOLATO: 4,33 - 4,33 €/kg.

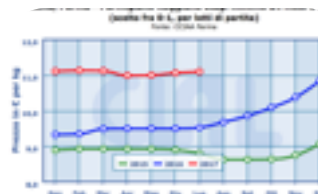
GRANA PADANO 17/7/2017 - Stabilità confermata anche per il Grana Padano che vede i listini milanesi replicare i prezzi dell'ottava precedente.

- Grana Padano 9 mesi di stagionatura e oltre: 6,70 - 6,85 €/Kg. (=)
 - Grana Padano 15 mesi di stagionatura e oltre: 7,50 - 8,15 €/Kg. (=)



PARMIGIANO REGGIANO 14/07/2017 Analogo andamento registrato per il Parmigiano Reggiano che nell'ultima seduta di venerdì scorso non ha subito variazioni nei listini.

- Parmigiano Reggiano 12 mesi di stagionatura e oltre: 9,60- 9,95 €/Kg. (=)
 - Parmigiano Reggiano 24 mesi di stagionatura e oltre: 10,85 - 11,35 €/Kg. (=)





MERCATO CEREALI

Cereali e dintorni. mercati influenzati dal meteo e dal cambio.

Il mercato è prigioniero delle previsioni meteorologiche, che continuano ad alternare caldo secco con piogge intense, per poi tornare al caldo secco. Una situazione di incertezza che tiene in fibrillazione gli operatori.

Mario Boggini - Officina Commerciale Commodities srl



Mercati internazionali

Cereali e dintorni. mercati influenzati dal meteo e dal cambio.

Il mercato è prigioniero delle previsioni meteorologiche, che continuano ad alternare caldo secco con piogge intense, per poi tornare al caldo secco. Una situazione di incertezza che tiene in fibrillazione gli operatori.

Di Mario Boggini e Virgilio Milano 20 luglio 2017 -

Mentre scriviamo il mercato telematico è quasi tutto in territorio positivo ma con scarsa forza.

Per il mercato **nazionale** è da segnalare il perdurare dei bassi consumi sia sul settore zootecnico che agro alimentare mentre fa eccezione il comparto bioenergetico.

Continua la ricerca di **grano di qualità** con indice doppio w. elevato mentre si sono appesantiti i valori del grano mercantile e biscottiero. L'orzo è stabile, e il granoturco ha iniziato a cedere sia per i consumi, sia per l'effetto del cambio euro dollaro che schiaccia il prezzo del mais di importazione, i prezzi sulla nuova campagna sono molto simili agli attuali. Oggi ottobre 17-marzo 2018 quota, reso Brescia, 188 euro, e le quotazioni del Mar Nero, sono ottobre-dicembre, 153 euro partenza e il gennaio-marzo 2018 155€ con un nolo di 20 euro per arrivo al porto a Ravenna.

I **cruscami** continuano a salire ma è ipotizzabile che ad agosto potrebbero anche ridimensionarsi per la spinta determinata dalla merce estera e per il fatto che il mercato delle bioenergie avrà a disposizione i nuovi trinciati.

Per il mercato dei **proteici** ieri la farina soya quotava, partenza porto di Ravenna, 332 euro per la proteica da pronto a dicembre e 336 per il 2018, il girasole proteico quotava, su 12 mesi da agosto 17 sino ad agosto 18, 183 euro partenza porto di Ravenna, mentre quello a basso tasso di proteine quotava, da pronto a ottobre, 135 euro partenza stabilimenti interni. La farina di colza vale da 225 euro spot partenza luoghi di stoccaggio e o produzione per arrivare a 230-240 dal 2017 al 2018.

Il **seme di soya** si è ridimensionato e quota 367 euro sul pronto e 370 euro da novembre a

marzo 18, mentre sulla nuova campagna gli oleifici si sono posizionati per il settembre dicembre a 385 euro arrivo impianti relativamente al seme nazionale.

Il settore delle **bioenergie** è ancora in tensione a causa del rincaro dei cruscami ma si conforta dal fatto che i trinciati precoci sono disponibili.

Di merce non vi è penuria e i prezzi, tutto sommato se confrontati con un passato recente, non sono proibitivi per le filiere produttive. Sarebbe necessario che i consumi ricominciassero a prendere quota.

Indicatori internazionali 20 luglio 2017

L'Indice dei **noli** è risalito a 932 punti, il **petrolio** è attorno a 46\$/bar e l'indice di **cambio** segna 1,15338.

(resta sempre informato sull'argomento consultando la nostra sezione [Agroalimentare](#))

Indicatori del 20 luglio 2017		
Noli*	€/€	Petrolio WTI
932	1,15338	46,0 \$/bar

(*) Noli - L'indicatore dei "noli" è un indice dell'andamento dei costi del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie di navi dry bulk cargo, cioè quelle che trasportano rinfuse secche. Il BDI può anche costituire un indicatore del livello di domanda e offerta delle rinfuse secche.

Mario Boggini - esperto di mercati cerealicoli nazionali e internazionali - (per contatti **+39 338 6067872**) - Valori indicativi senza impegno, soggetti a variazioni improvvise. Questa informativa non costituisce servizio di consulenza finanziaria ed espone soltanto indicazioni-informazioni per aiutare le scelte del lettore, pertanto qualsiasi conseguenza sull'operatività basata su queste informative ricadono sul lettore.



energia

A tutta elettricità

L'auto elettrica è sempre più di moda, non solo nei discorsi da bar o nei garage dei vip.

Se adottati su larga scala, i veicoli elettrici potrebbero mantenere la promessa di ridurre drasticamente le emissioni dei gas c.d. clima-alteranti che derivano dal trasporto su gomma. Hanno, dunque, iniziato a costituire un elemento importante delle strategie energetiche nazionali di diversi Paesi (in primis quelli c.d. sviluppati) per il conseguimento degli obiettivi vincolanti stabiliti nei vari accordi internazionali in tema di "lotta ai cambiamenti climatici".

Non ci stupisce trovarli citati nel [documento di consultazione della Strategia Energetica Nazionale](#) (SEN) pubblicato lo scorso 12 giugno 2017.

MISE e MATTM attendono di ricevere attenzione e commenti da tutti i portatori di interessi, dal più grande al più piccolo. E a leggere sembra che anche nel nostro Paese i veicoli elettrici siano destinati ad avere un ruolo sempre più importante dal punto di vista economico e politico. L'occasione ci appare dunque più che mai propizia per elaborare alcune riflessioni sul tema.

Innanzitutto va sottolineato che per ottenere un impatto notevole e positivo sulla decarbonizzazione dei consumi energetici, i veicoli elettrici devono diventare l'opzione principale per la maggior parte degli automobilisti. È dunque necessario per i Paesi interessati orientare chiaramente la propria politica energetica verso lo sviluppo prioritario di norme, standard, protocolli ed infrastrutture per un uso diffuso dei veicoli elettrici. Altrimenti, il loro impatto sarà limitato, poco significativo, o peggio negativo. Nel lungo periodo potrebbe anche essere gravemente compromessa la capacità di raggiungere gli obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni, con extra-costi sostenuti a fronte di risultati scarsi o nulli per la salvaguardia dell'ambiente.

Va evidenziato, infatti, che mentre l'industria manifatturiera automobilistica sembra pronta ad affrontare la sfida dello sviluppo di veicoli elettrici per il mercato di massa, non sono ancora visibili progressi sia nello sviluppo di un'infrastruttura efficiente per la ricarica dei veicoli elettrici su larga scala, sia nell'implementazione dei relativi standard e protocolli. Mancano inoltre all'appello norme funzionali per la tariffazione in bolletta domestica o alla colonnina di ricarica. Tutti questi elementi sono essenziali al fine di rendere convincente la proposta dell'elettrificazione del trasporto su gomma agli occhi degli automobilisti proprietari ed eventualmente anche agli occhi di potenziali "clienti" interessati a nuovi modelli di proprietà/utilizzo/condivisione dei veicoli di trasporto personale.

In particolare, l'eventuale costruzione di un'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici richiederà una collaborazione attiva di molte parti in un campo di gioco particolarmente complesso. Il Governo, il

gestore della rete elettrica, varie autorità ed organi nazionali e locali, le società che producono e distribuiscono l'energia elettrica, ma anche le aziende esperte in IT, gli stessi fornitori di punti di ricarica (che, per esempio, potrebbero non coincidere necessariamente solo con gli attuali fornitori di carburante al dettaglio), e così via fino agli utilizzatori finali, tutti dovranno unire i loro sforzi e farli confluire nella realizzazione di una rete "intelligente" (quella famosa "smart grid" di cui si sente sempre più spesso parlare) – un'impresa enorme sia in termini di ingegneria di progetto che di gestione politica.

In secondo luogo va ricordato che, una volta costruite e messe su strada, le auto elettriche possono essere "verdi" solo quanto lo è l'elettricità utilizzata per caricare le loro batterie. Indubbiamente esistono vantaggi immediati in termini di riduzione dell'inquinamento, ma se vogliamo utilizzare le auto elettriche anche per decarbonizzare il nostro sistema energetico, dobbiamo

spostare lo sguardo dalla marmitta (che non c'è) alla ciminiera della centrale elettrica (che c'è anche se non si vede).

Tenuto conto dell'intero ciclo di vita, tutte le fonti energetiche ed i relativi impianti utilizzati per la generazione di elettricità emettono nell'ambiente una certa quantità di gas-serra per chilowattora di energia prodotta. Le fonti rinnovabili

moderne ed il nucleare sono

quelle che producono elettricità con il più basso tenore di carbonio. Tra le fonti fossili, ovvero ad alto tenore di carbonio, il gas naturale è quella che comporta emissioni un po' più basse, ma comunque con livelli di un ordine di grandezza superiore a nucleare e rinnovabili.

Se consideriamo solo le emissioni associate al loro utilizzo, i risultati più recenti dei test sulle auto elettriche (pure) mostrano valori nella forchetta 20-120 gCO₂eq/km (grammi di anidride carbonica equivalente emessi nell'ambiente per chilometro percorso) per i Paesi dell'Unione Europea più industrializzati e popolosi. In Italia si stimano circa 100 gCO₂eq/km. Tali valori comprendono nel computo le emissioni dirette ed indirette associate alla generazione, trasmissione e distribuzione dell'elettricità. E come si può intuire variano molto a seconda del diverso mix di fonti ed impianti utilizzati per la produzione dell'elettricità, che può essere più o meno sbilanciato verso un alto tenore di carbonio. Per esempio il valore di 20 gCO₂eq/km si riferisce all'utilizzo di veicoli elettrici in Francia, che è attualmente uno dei Paesi leader a livello mondiale nella decarbonizzazione del settore elettrico grazie al contributo preponderante della produzione elettronucleare (75%), associato ad una percentuale "sostenibile" di produzione da fonti rinnovabili (sostenibile in termini di gestione ottimale della rete elettrica).

Per confronto possiamo guardare alla forchetta 100-200 gCO₂eq/km per i valori medi delle auto a benzina, e alla forchetta 80-160 gCO₂eq/km per quelle diesel.



Non dobbiamo però dimenticare che, in termini di emissioni, mediamente i costi della fabbricazione degli autoveicoli sono pari a 40 e 35 gCO₂eq/km per quelli alimentati a benzina e diesel rispettivamente. Per quanto riguarda invece la produzione di veicoli elettrici esistono allo stato dell'arte almeno tre scenari con valori compresi tra 50 e 90 gCO₂eq/km. E questi scenari non tengono conto del tenore di carbonio associato alla produzione e smaltimento, ossia di un'analisi accurata dell'intero ciclo di vita (come si suol dire "dalla culla alla tomba" – con eventuale riciclo) delle batterie.

Volendo considerare un solo valore di riferimento tra quelli sopra esposti, è opportuno scegliere quello delle nuove generazioni di veicoli turbo diesel: nel medio termine infatti la "sfida automobilistica" più importante in termini di riduzione delle emissioni è quella tra elettricità e gasolio. Per le automobili alimentate a diesel più moderne le valutazioni delle emissioni si attestano attorno ai 90 gCO₂eq/km; è quindi davvero difficile sostenere che le auto elettriche alimentate dall'attuale sistema elettrico italiano siano notevolmente migliori.

Bisogna fare di più e meglio.

L'attuale contributo della generazione elettrica rinnovabile e a basso tenore di carbonio all'approvvigionamento energetico del nostro Paese è uno dei più alti in Europa. Tuttavia, se l'Italia vuole soddisfare i propri obiettivi di decarbonizzazione anche attraverso l'utilizzo diffuso di auto elettriche, deve assicurare a queste una "alimentazione più verde" in modo costante. In altre parole, da una parte occorre aumentare la produzione e/o l'importazione dell'elettricità, dall'altra occorre fare in modo che la fornitura elettrica a basso tenore di carbonio sia costante nelle fasce orarie in cui la maggior parte dei veicoli elettrici sono in ricarica.

Il problema va affrontato con ragionamenti sul breve, sul medio e sul lungo periodo.

Inizialmente, i nuovi utilizzatori potranno essere ospitati con un piccolo impatto; ma, all'aumentare dei numeri, già nel medio termine diverrà sempre più concreta la possibilità di mettere in crisi le reti trasmissione e distribuzione dell'elettricità. Successivamente, con un'impennata della popolarità delle auto elettriche, i cambiamenti significativi nel tempo e nella dimensione dei picchi di domanda dell'elettricità potrebbero rendere inevitabile un maggiore utilizzo di generazione elettrica ad alto tenore di carbonio. Infatti, se il sistema di generazione elettrica non verrà rinnovato opportunamente ed in tempo, per soddisfare la richiesta massiccia di elettricità dei nuovi veicoli sarà inevitabile attivare o mantenere attive centrali termoelettriche a carbone o gas, ed usarle in finestre temporali in cui di norma sarebbe prevista una copertura quasi esclusiva dei consumi elettrici da parte delle fonti rinnovabili. Un aiuto potrebbe arrivare dalle importazioni. Oggi come oggi, però, considerato lo stato attuale dell'interconnessione delle reti elettriche europee e le strategie energetiche dei nostri vicini, è davvero difficile, se non azzardato, stimare un contributo efficace e

risolutivo di un'eventuale importazione ad hoc dell'elettricità necessaria da Paesi produttori con mix fortemente sbilanciato verso rinnovabili e/o nucleare.

Dunque, se da una parte è vero che, in termini di consumo energetico annuo, teoricamente i requisiti di potenza aggiuntivi causati da un utilizzo su larga scala di veicoli elettrici sono gestibili; dall'altra è anche vero che fornire una sufficiente potenza elettrica a basso tenore di carbonio in momenti di picco di domanda sarà impresa assai più difficile. Si tratta infatti di adattare una domanda e dei requisiti di carica molto diversi e

variabili nel tempo ad una offerta fluttuante ed imprevedibile; dato che la generazione elettrica integrata in Italia è già ora non facilmente controllabile e una buona percentuale della produzione a basso tenore di carbonio proviene da fonti rinnovabili aleatorie.

Ma attenzione, perché è su questo che si gioca il tutto: qualora non fosse possibile ottenere questo tipo di fornitura, nella realtà dei fatti verrà mancato del tutto l'obiettivo di riduzione delle emissioni tramite l'elettrificazione del trasporto su gomma, ovvero si otterrà solo un contributo minimo – per non dire irrilevante – a fronte di costi enormi, economici e politici.

L'inevitabile osservazione finale è che per avere un effetto importante, l'introduzione

delle auto elettriche in Italia oltre che sui grandi numeri deve essere basata su di una decarbonizzazione pressoché totale dell'approvvigionamento elettrico. Questo significa attuare l'implementazione graduale e ben pianificata di un nuovo sistema energetico, ossia un enorme programma di cambiamento economico, supportato da una volontà politica salda.

(di Paolo Errani - [Ekoclub International Onlus](#))

Fonti principali consultate:

The Royal Academy of Engineering - report "Electric vehicles: charged with potential", 2010

IPCC - special report "Renewable Energy Sources and Climate Change Mitigation", 2012

L. Wilson, Shrink That Footprint - report "Shades of Green: Electric Cars' Carbon Emissions Around the Globe", 2013

M. Noori et al., "Electric vehicle cost, emissions, and water footprint in the United States: Development of a regional optimization model" <https://doi.org/10.1016/j.energy.2015.05.152>

N. C. Onat et al., "Conventional, hybrid, plug-in hybrid or electric vehicles? State-based comparative carbon and energy footprint analysis in the United States" <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2015.04.001>





MERCATO CEREALI

Cereali e dintorni. Il Super Euro.

Il super euro potrebbe fare registrare variazioni in aumento dei listini per recuperare il differenziale determinato dal cambio.

Mario Boggini - Officina Commerciale Commodities srl



Mercati internazionali

Cereali e dintorni. Il Super Euro.

Il super euro potrebbe fare registrare variazioni in aumento dei listini per recuperare il differenziale determinato dal cambio.

Di Mario Boggini e Virgilio Milano 21 luglio 2017 -

Mentre il mercato continua ad essere prigioniero delle previsioni meteorologiche, il super Euro ha dato una scossa al mercato.

Nella mattinata di venerdì il mercato telematico era quasi tutto in territorio negativo, dopo aver fatto registrare gli aumenti della sera precedente che di seguito riportiamo:

SEMI ago 1013,2 (+13,4) sett 1018,2 (+14,2) nov 1027 (+14,4)

FARINA ago 330,5 (+3,9) sett 332,5 (+3,8) ott 334,5 (+3,9)

OLIO ago 33,97 (+0,51) sett 34,11 (+0,53) ott 34,2 (+0,55)

CORN sett 391 (+8,4) dic 404,6 (+8,4) mar 415,2 (+8,2)

GRANO sett 505,2 (+2,6) dic 529,2 (+2,4) mar 549,4 (+3)

L'influenza del super Euro ha riflessi sui prezzi e ha portato la **proteica** a quota 323 euro partenza ai porti, sino a dicembre 326 euro e per il 2018 a 337 euro.

Il **mais** partenza porti da novembre 17 a giugno 18 intorno ai 175 euro ma qui l'incertezza dei raccolti pesa e sono pochi quelli disposti a vendere.

Il **seme** di soya quota 368 euro sul pronto e 369 per agosto mentre sul periodo novembre a marzo 18, quota 375.

Il rafforzamento dell'euro sul dollaro produrrà, con molta probabilità, reazioni dei mercati con innalzamento dei listini per recuperare il differenziale di cambio.

Indicatori internazionali 21 luglio 2017

L'Indice dei **noli** è risalito a 964 punti, il **petrolio** è attorno a 47,6\$/bar e l'indice di **cambio** segna 1,16449.

(resta sempre informato sull'argomento consultando la nostra sezione [Agroalimentare](#))

Indicatori del 21 luglio 2017		
Noli*	€/€	Petrolio WTI
964	1,16449	47,6 \$/bar

(* Noli - L'indicatore dei "noli" è un indice dell'andamento dei costi del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie di navi dry bulk cargo, cioè quelle che trasportano rinfuse secche. Il BDI può anche costituire un indicatore del livello di domanda e offerta delle rinfuse secche.

Mario Boggini - esperto di mercati cerealicoli nazionali e internazionali - (per contatti **+39 338 6067872**) - Valori indicativi senza impegno, soggetti a variazioni improvvise. Questa informativa non costituisce servizio di consulenza finanziaria ed espone soltanto indicazioni-informazioni per aiutare le scelte del lettore, pertanto qualsiasi conseguenza sull'operatività basata su queste informative ricadono sul lettore.

Andalini
pasta dal 1956



#agroalimentare #assicurazioni #fedagri

AGRINSIEME, Polizze assicurative in calo da tre anni.

Le polizze assicurative sono sempre meno utilizzate dalle aziende agricole, in particolare nel sud Italia: nell'ultima campagna, pur in assenza di dati definitivi, si stima un calo di 10 punti percentuali rispetto allo scorso anno, che a sua volta aveva visto una riduzione dell'11,3% rispetto al 2015. Un quadro contrassegnato "da grosse incertezze e da risultati deludenti in termini di valori assicurati che testimoniano le forti criticità presenti ad oggi nel sistema delle assicurazioni agevolate". È quanto ha denunciato la delegazione di Agrinsieme che oggi ha partecipato ad una audizione presso la Commissione Agricoltura della Camera dei Deputati nell'ambito di un'indagine conoscitiva sulle assicurazioni contro le avversità atmosferiche in agricoltura.

Nelle ultime tre campagne, dal 2014 al 2016, il decremento maggiore dei valori assicurati, sulla base dei dati Ismea, ha riguardato le produzioni vegetali, con una perdita di circa 850 milioni di euro (pari al 26% in meno). "Un calo che è motivato dal fatto - ha spiegato Agrinsieme - che le imprese agricole, e di conseguenza i CAA e i Consorzi di difesa, sono chiamati ad applicare procedure e modalità molto complesse, fra l'altro ancora non tutte definite, per l'ottenimento dei contributi europei sui premi assicurativi". A destare maggiori criticità sono le norme applicative della regolamentazione europea, che stabilisce come valori massimi assicurabili le rese produttive medie dell'azienda, concedendo quindi l'aiuto solo alle polizze assicurative che coprono perdite causate da avversità atmosferiche che distruggano più del 30 % della produzione media annua dell'agricoltore.

A detta di Agrinsieme, la dicitura delle "rese medie" risulta "assolutamente problematica, sia per le difficoltà

applicative di misurazione, sia perché mina la stessa efficacia della copertura assicurativa. Il concetto di rese medie va inoltre a penalizzare soprattutto quegli imprenditori agricoli che hanno investito sulla crescita in termini qualitativi e quantitativi della propria produzione".

Altra difficoltà evidenziata da Agrinsieme è che il meccanismo di accesso ai contributi sui premi assicurativi pagati, che è stato stabilito dal Decreto semplificazione (D.M. 162 del 2015), "si basa su tempi, procedure e modalità che ad oggi né AGEA né gli Organismi pagatori regionali riescono a rispettare in maniera compiuta. Il governo dovrebbe intervenire



con estrema urgenza almeno per garantire il pagamento dei contributi della campagna 2015 e 2016 agli agricoltori che si sono assicurati entro quest'anno".

C'è poi un ultimo aspetto, altrettanto delicato, che riguarda l'utilizzo di risorse pubbliche comunitarie. "L'Italia - spiega Agrinsieme - è stato tra i paesi comunitari quello che ha maggiormente puntato sulle misure di prevenzione del rischio attraverso l'assicurazione agevolata dei prodotti agricoli. Le risorse disponibili ammontano a 1.600.000 euro per sei anni, dal 2015 al 2020, incluse nel piano di sviluppo rurale nazionale. Va ricordato che l'obiettivo della Misura 17.1 - Gestione dei rischi è quello di far crescere il numero dei contratti assicurativi, mentre ad oggi si registra una situazione in cui si va verso l'ipotesi di perdere tali preziose risorse, che potrebbero tornare a Bruxelles".

CIBUS

Agenzia Stampa Elettronica Agroalimentare - iscritta al tribunale di Parma al n° 24 il 13 agosto 2002.

cibus@nuovaeditoriale.net

www.cibusonline.net

SOCIETA' EDITRICE NUOVA EDITORIALE Soc. coop. a.r.l.

Via G. Spadolini, 2 43022 - Monticelli Terme (Parma)

www.nuovaeditoriale.net

codice fiscale - partita iva
01887110342

iscritta al registro imprese di
Parma 24929

testata editoriale iscritta al
R.O.C. al numero 4843

direttore responsabile
lamberto colla





[Pasta Andalini](#)



Innovazione nella tradizione

[Mulino Alimentare S.p.A.](#)



[Confcooperative Parma](#)

[Power Energia
Società Cooperativa](#)



[ITE
Italian Tourism Expo](#)

#birra #beverage #promozione
MariLu. La birra artigianale
Made in Parma

Nel 1816 Maria Luigia d'Asburgo Lorena arrivò a Parma e nulla fu più come prima dal punto di vista dell'arte, della cultura, del bel vivere e del gusto.

Questa birra morbida, elegante, profumata, prodotta artigianalmente nel cuore della Food Valley con ingredienti di eccellenza è dedicata Lei nelle due versioni **Amber** e **Blonde**



profumata grazie alla miscela moderna di luppoli aromatici.

Non filtrata, non pastorizzata.

Ingredienti: Acqua, malti d'orzo, fiocchi di segale, luppoli, lievito. Alc. 4% - 18 IBU

per eccellenza: morbida e semplice da bere, profumata, dorata, con schiuma finissima e bianchissima, amaro equilibrato e finale secco.

Non filtrata, non pastorizzata.

Ingredienti: Acqua, malti d'orzo, luppoli, lievito. Alc. 5,5% - 24 IBU

Per contatti e informazioni:

FROG.NET

www.frognet.it -

mail: info@frognet.it

tel: 392.9511643



MariLU Amber

è una birra ambrata chiara ad alta fermentazione in stile Pale Ale. Fresca, leggera e amarognola secondo la tradizione inglese. Molto

MariLU Blonde

è una birra chiara in stile Pils a bassa fermentazione, rigorosa ed equilibrata. La birra

#agroalimentare #vino #promozione
Dedicato a palati esperti e sapienti!



- **Brut Metodo Classico "La Rocchetta"**, un "Blanc de Blanc" che non teme confronti per il sapiente uso di **uve nobili**

q u a l i Chardonnay e Pinot Bianco e la



scrupolosa e lunga lavorazione. L'intensità paglierina del colore, reso brillante dalle ricchezza delle bollicine, una spuma intensa e persistente esprimono la raffinatezza di uno spumante che ha ricevuto importanti riconoscimenti ...

Parole, parole, parole ... **meglio degustare** la selezione di [StePa](#) offerta nello [SHOP](#) on line.

Con le **Card fedeltà** [Bronze](#), [Silver](#) e [Gold](#) avrete la possibilità di godere di ulteriori e fantastici sconti

