

A DAVOS MANCANO GLI INVITATI DI SERIE A

databaseitalia.it/a-davos-mancano-gli-invitati-di-serie-a/

May 24, 2022



Angelina Jolie - World Economic Forum Annual Meeting Davos 20

"L'incontro di quest'anno potrebbe riuscire a compiere qualche progresso in materia di clima, ma molti sostengono che il forum sia irrilevante in un mondo cambiato"

DAVOS, MANCANO GLI INVITATI DI SERIE A. Sabato 22 maggio 2022, The Guardian ha pubblicato un articolo del seguente tenore: “**With no A-listers, can Davos still play a part on the global stage?**” (*Senza invitati di serie A, Davos può recitare ancora una parte sulla scena mondiale?*). Perché le grandi personalità dello spettacolo hanno dato buca al grande evento WEF e i grandi milionari protestano contro Davos, chiedendo ai governi una tassazione che riduca il divario ricchi-poveri (QUI)? Potrebbe questo essere un segno del totale fallimento del **NWO** (vedi anche QUI)?

SENZA INVITATI DI SERIE A, DAVOS PUÒ RECITARE ANCORA UNA PARTE SULLA SCENA MONDIALE?

di Larry Elliott

Il momento clou dell'ultimo raduno dell'élite globale a Davos è stato un battibecco tra **Greta Thunberg e Donald Trump**. Era il gennaio 2020 e si prestava poca attenzione alle notizie su un nuovo virus recentemente individuato in Cina. La maggior parte di coloro che si sono recati nella località alpina svizzera erano troppo impegnati a manifestare la loro profonda preoccupazione per la disuguaglianza e l'emergenza climatica.

In questi 28 mesi sono successe molte cose. Quella che si pensava fosse una piccola difficoltà locale a **Wuhan** si è rivelata l'inizio di una crisi globale. La Davos del gennaio 2021 è stata un evento virtuale e l'incontro annuale del **World Economic Forum (WEF)** previsto per il gennaio 2022 è stato rinviato a causa della diffusione della variante Omicron di Covid-19.

L'incontro del WEF di questa settimana avrà un'atmosfera diversa, e non solo perché molte delle sue piste saranno verdi anziché bianche. L'affluenza è in calo rispetto ai livelli pre-pandemici e non ci sono personalità di spicco tra i protagonisti.

Nessuno dei protagonisti dell'emergenza climatica del 2020 sarà presente. Trump è fuori dal suo ufficio e Thunberg ha rinunciato a Davos. Joe Biden non è sulla lista degli invitati, così come Boris Johnson, il presidente francese **Emmanuel Macron** o il primo ministro italiano, **Mario Draghi**. La reticenza è comprensibile: intrattenersi con i miliardari quando imperversa la crisi del costo della vita non è il massimo.

Negli anni passati, il Cancelliere dello Scacchiere del Regno Unito era l'ospite di un pranzo d'affari organizzato nell'elegante Grandhotel Belvédère di Davos. Quest'anno a Rishi Sunak è stato risparmiato l'imbarazzo di dover rifiutare l'invito, perché il pranzo non si terrà.

Klaus Schwab, che ha organizzato la prima Davos – nel 1971 – ed è presidente esecutivo del **WEF**, ha fatto buon viso a cattivo gioco per l'assenza dei grandi del mondo.

“L'incontro annuale è il primo vertice che riunisce i leader mondiali in questa nuova situazione caratterizzata da un mondo multipolare emergente a seguito della pandemia e della guerra”, ha dichiarato. “Il fatto che quasi 2.500 leader della politica, dell'economia, della società civile e dei media si riuniscano di persona dimostra la necessità di una piattaforma globale affidabile, informale e orientata all'azione per affrontare i problemi di un mondo guidato dalla crisi”.



Development Goal

Bill Gates e Bono al WEF 2008. Foto Jeff J Mitchell, tratta da RollingStone
<https://www.rollingstone.it/politica/la-lezione-dello-storico-ai-super-ricchi-di-davos-iniziate-a-pagare-le-tasse/443328/>

La speranza di **Schwab** è che l'evento low-key di quest'anno sia solo una battuta d'arresto temporanea e che Davos torni alla normalità il prossimo gennaio, e potrebbe avere ragione. Gli amministratori delegati delle grandi multinazionali potrebbero essere meno disposti a volare in Svizzera in primavera rispetto all'inverno, soprattutto a causa dei severi requisiti sanitari per partecipare all'incontro. Come testimoniano le continue serrate in **Cina**, il **Covid-19** non è stato eliminato.

È anche possibile che questa Davos dimostri il suo valore come centro di discussione globale facendo qualche progresso sull'emergenza climatica. Il politico americano di più alto livello sarà l'inviato di Biden per il clima, John Kerry, mentre Alok Sharma, che ha presieduto la riunione della Cop26 a Glasgow lo scorso novembre, sarà il principale rappresentante del governo britannico.

Esiste, tuttavia, una narrazione alternativa. Davos è sempre stata dedicata alla globalizzazione e da tempo desidera utilizzare il forum per affrontare problemi comuni come il riscaldamento globale e la disuguaglianza. Ma come farà a far fronte a un mondo frammentato in cui la globalizzazione è in ritirata? **Vladimir Putin** è stato uno degli oratori principali della Davos virtuale dell'anno scorso, ma con la guerra in Ucraina, questa volta non è stato invitato nessun russo. Il presidente cinese, **Xi Jinping**, ha tenuto un discorso a favore della globalizzazione a Davos cinque anni fa. È improbabile che faccia lo stesso discorso oggi.

La combinazione di pandemia e Putin ha accelerato una tendenza già esistente verso la deglobalizzazione e questo processo – piuttosto che i manifestanti fuori dall'anello d'acciaio – rappresenta la più grande minaccia per il futuro di Davos.

Un ex ministro del Regno Unito, un tempo habitué di Davos, ha dichiarato che l'incontro ha smesso di essere rilevante. "È diventato ridicolo", ha detto. "Ci sono dirigenti che arrivano in Svizzera con jet privati e poi si impegnano a piantare milioni di alberi come compensazione delle emissioni di carbonio".

Quest'anno sarà necessario piantare meno alberi.

Fonte: <https://www.theguardian.com/business/2022/may/22/can-davos-with-no-a-listers-still-play-a-part-on-the-global-stage>

Davos, la riunione delle élite (di serie B) al WEF sarà protetta da un esercito di 5000 persone e da una no-fly-zone

Davos, la riunione delle élite al WEF sarà protetta da un esercito di 5000 persone e da una no-fly-zone

 renovatio21.com/davos-la-riunione-delle-elite-al-wef-sara-protetta-da-un-esercito-di-5000-persone-e-da-una-no-fly-zone/

Renovatio 21 traduce [questo articolo](#) di William F. Engdahl. Le opinioni degli articoli pubblicati non coincidono necessariamente con quelle di Renovatio 21.

Nel mezzo della crisi inflazionistica globale in corso, i capi di stato e i media mainstream della NATO ripetono un mantra secondo cui i prezzi elevati dell'energia sono il risultato diretto delle azioni di Putin in Ucraina dalla fine di febbraio. La realtà è che sono le sanzioni occidentali ad essere responsabili. Tali sanzioni, incluso il taglio dell'accesso interbancario SWIFT per le principali banche russe e alcune delle sanzioni più severe mai imposte, non hanno quasi alcun impatto sulle azioni militari in Ucraina. Ciò che molti trascurano è il fatto che stanno avendo un impatto sempre maggiore sulle economie occidentali, in particolare l'UE e gli Stati Uniti. Uno sguardo più da vicino allo stato della fornitura globale di carburante diesel è allarmante. Ma i pianificatori di sanzioni occidentali presso il Tesoro degli Stati Uniti e l'UE sanno perfettamente cosa stanno facendo. E fa male all'economia mondiale.

Mentre la maggior parte di noi raramente pensa al carburante diesel come a qualcosa di diverso da un inquinante, in realtà è essenziale per l'intera economia mondiale come lo sono poche fonti di energia.

Il direttore generale di Fuels Europe, parte della European Petroleum Refiners Association, ha dichiarato di recente: «esiste un chiaro legame tra diesel e PIL, perché quasi tutto ciò che entra ed esce da una fabbrica viene utilizzato con il diesel».

Alla fine della prima settimana dell'azione militare russa in Ucraina, senza sanzioni ancora specifiche per le esportazioni russe di carburante diesel, il prezzo del diesel europeo era già al massimo degli ultimi trent'anni. Non aveva niente a che fare con la guerra. Ha avuto a che fare con i draconiani lockdown COVID globali dal marzo 2020 e il simultaneo disinvestimento da parte di Wall Street e delle società finanziarie globali nelle compagnie petrolifere e del gas, la cosiddetta Green Agenda o ESG.

Quasi il primo giorno delle azioni delle truppe russe in Ucraina, due delle più grandi compagnie petrolifere del mondo, BP e Shell, entrambe britanniche, hanno interrotto le consegne di carburante diesel alla Germania, sostenendo il timore di una carenza di approvvigionamento.

La Russia ha fornito dal 60 al 70% circa di tutto il diesel dell'UE prima della guerra in Ucraina.

Nel 2020 la Russia è stata il secondo esportatore mondiale di carburante diesel dietro gli Stati Uniti, con una spedizione di oltre 1 milione di barili al giorno. La maggior parte, circa il 70%, è andata all'UE e alla Turchia.

La Francia è stato il principale importatore, seguito da Germania e Regno Unito. In Francia circa il 76% di tutti i veicoli stradali (auto, camion) utilizza il diesel.

La domanda di diesel nell'UE è molto più alta che negli Stati Uniti poiché la maggior parte delle auto utilizza anche il carburante diesel più economico ed efficiente.

Nella prima settimana di aprile la presidente della Commissione UE Ursula von der Leyen ha annunciato con orgoglio nuove sanzioni contro l'energia russa che inizieranno con il divieto del carbone. L'UE è il più grande importatore di carbone russo. Petrolio e gas, ha detto, sarebbero seguiti in un secondo momento.

Quella mossa sciocca non farà che aumentare i costi dell'energia, già a livelli record, per la maggior parte dell'UE, poiché costringerà i prezzi del petrolio e del gas molto più alti.

All'inizio della crisi ucraina le scorte globali di carburante diesel erano già le più basse dal 2008 poiché i lockdown COVID avevano danneggiato gravemente la situazione della domanda e dell'offerta di produzione di petrolio e gas.

Ora il terreno è pronto per una crisi senza precedenti del diesel.

Le conseguenze saranno sbalorditive per l'economia mondiale.

Diesel sposta il commercio mondiale

I motori diesel hanno la più alta efficienza del motore dei motori convenzionali. Si basano sul principio della compressione sviluppato nel 1897 da Rudolf Diesel.

A causa della loro maggiore efficienza e della maggiore percorrenza per gallone, il diesel alimenta quasi tutti i motori dei camion merci. Alimenta la maggior parte delle attrezzature agricole, dai trattori alle macchine da raccolta.

Il diesel è ampiamente utilizzato nell'UE, quasi il 50% per il carburante per auto poiché è molto più efficiente in termini di consumo di carburante rispetto ai motori a benzina.

Il diesel è utilizzato nella maggior parte di tutte le macchine da miniera pesanti come le macchine movimento terra Caterpillar.

Viene utilizzato nelle macchine edili.

I motori diesel hanno sostituito i motori a vapore su tutte le ferrovie non elettrificate del mondo, in particolare sui treni merci.

Il diesel è utilizzato in alcune produzioni di energia elettrica e nella maggior parte dei veicoli militari pesanti.

Una carenza globale di carburante diesel, temporanea o a lungo termine, è quindi un evento catastrofico. Le merci non possono essere spostate dai porti container alle destinazioni interne. Senza carburante diesel i camion non possono consegnare cibo al supermercato, o qualsiasi altra cosa del genere.

L'intera filiera è congelata. E non c'è possibilità di sostituire la benzina in un motore diesel senza rovinare il motore.

Fino al blocco globale mal concepito dell'industria e dei trasporti iniziato a marzo 2020, la domanda e l'offerta di carburante diesel erano ben bilanciate.

I lockdown improvvisi, tuttavia, hanno fatto crollare la domanda di diesel per il trasporto di camion, automobili, costruzioni e persino agricoltura.

Le raffinerie non redditizie sono state chiuse. La capacità è diminuita.

Ora che la produzione mondiale torna a una parvenza di normalità pre-COVID, le scorte di riserve di diesel in tutto il mondo sono pericolosamente basse, specialmente nell'UE, che è il più grande consumatore di diesel al mondo, ma anche negli Stati Uniti.

Razionamento?

All'inizio di quest'anno le scorte mondiali di diesel erano già pericolosamente basse e ciò ha fatto salire i prezzi alle stelle.

A febbraio 2022 prima dell'impatto della guerra in Ucraina, il diesel e le azioni correlate negli Stati Uniti erano inferiori del 21% alla media stagionale pre-COVID.

Nell'UE le scorte erano dell'8% o 35 milioni di barili al di sotto del livello medio pre-covid. A Singapore, le azioni degli hub asiatici erano inferiori del 32% al normale.

L'insieme delle scorte di diesel di tutte e tre le regioni era allarmantemente basso, circa 110 milioni di barili al di sotto dello stesso punto dell'anno scorso.

Tra gennaio 2021 e gennaio 2022 i prezzi del carburante diesel nell'UE erano quasi raddoppiati, e questo prima delle sanzioni ucraine. C'erano diverse ragioni, ma lockdown principale era l'impennata del prezzo del petrolio greggio e le interruzioni dell'offerta a causa del blocco globale del COVID e della successiva ripresa dei flussi commerciali mondiali.

Per aumentare il problema, all'inizio di marzo il governo centrale cinese ha imposto il divieto di esportazione di carburante diesel, per «garantire la sicurezza energetica» tra le sanzioni occidentali alla Russia.

A ciò si aggiunge il recente divieto dell'amministrazione Biden sulle importazioni di tutto il petrolio e il gas russi, che nel 2021 includeva circa il 20% di tutte le esportazioni russe di petrolio pesante.

Allo stesso tempo, l'UE, nella sua saggezza sempre ideologica, sta finalizzando un divieto alle importazioni di carbone russo a cui seguiranno, secondo quanto riferito, divieti sul petrolio greggio russo, sul carburante diesel e sul gas.

Il 4 aprile il prezzo medio per litro di diesel in Germania era di 2,10 euro. Il 27 dicembre 2021 era di € 1,50, con un aumento del 40% in settimane.

A seguito delle sanzioni senza precedenti di USA e UE contro la Russia in seguito alla campagna militare in Ucraina dopo il 24 febbraio, sempre più compagnie petrolifere occidentali e commercianti di petrolio si rifiutano di gestire petrolio greggio o carburante diesel russo per paura di rappresaglie. Questo è certo che aumenterà finché i combattimenti in Ucraina continueranno.

Il 27 marzo l'amministratore delegato della Vitol, con sede a Rotterdam, la più grande società di commercio di energia indipendente al mondo, ha avvertito che il razionamento del carburante diesel nei prossimi mesi a livello globale è sempre più probabile. Ha osservato: «L'Europa importa circa la metà del suo diesel dalla Russia e circa la metà del suo diesel dal Medio Oriente. Quella carenza sistemica di diesel c'è».

Il 7 aprile, David McWilliams, uno dei principali economisti irlandesi in precedenza presso la Banca Nazionale irlandese, ha emesso una nota allarmante. «Non solo il petrolio sta salendo, il diesel sta aumentando e c'è una reale minaccia che il diesel si esaurirà nell'Europa occidentale nel corso delle prossime due o tre settimane, o forse prima... Importiamo una quantità significativa del nostro diesel, proviene da due raffinerie nel Regno Unito dove viene lavorato per la prima volta. Quelle raffinerie non hanno greggio al momento. Quindi fondamentalmente gestiamo l'economia giorno per giorno, ora per ora».

Ha aggiunto: «Non abbiamo solo una crisi petrolifera, abbiamo una crisi energetica che non vedevamo da 50 anni». Secondo lui, il motivo per cui le scorte di diesel sono così basse è che i paesi dell'UE hanno trovato molto più economico esternalizzare petrolio e diesel alla Russia con la sua enorme fornitura.

La situazione negli USA non è migliore. Per ragioni politiche, il vero stato della crisi del carburante diesel sarebbe stato minimizzato dall'amministrazione Biden e dall'UE. L'inflazione è già ai massimi di 40 anni negli Stati Uniti.

Ciò che significherà la crisi globale del carburante diesel in corso, salvo un'importante inversione di tendenza, è un impatto drammatico su tutte le forme di trasporto su camion e auto, agricoltura, estrazione mineraria e simili. Significherà una catastrofe per un'economia mondiale già in crisi.

Eppure governi come la coalizione tedesca «Ampel» (semaforo), con la loro folle agenda Zero Carbon, e i loro piani per eliminare gradualmente petrolio, carbone e gas, o la cabala di Biden, vedono privatamente l'esplosione dei prezzi dell'energia come un ulteriore argomento per abbandonare gli idrocarburi come il petrolio per l'eolico e il solare inaffidabili e costosi.

La vera economia globale interconnessa industriale non è come un gioco di giocattoli lego. È altamente complessa e finemente sintonizzata.

Quella sintonizzazione fine viene sistematicamente distrutta e tutte le prove sono che è deliberata.

Benvenuti nell'agenda eugenetica del Great Reset di Davos.

William F. Engdahl

F. William Engdahl è consulente e docente di rischio strategico, ha conseguito una laurea in politica presso la Princeton University ed è un autore di best seller sulle tematiche del petrolio e della geopolitica. È autore, fra gli altri titoli, di Seeds of Destruction: The Hidden Agenda of Genetic Manipulation («Semi della distruzione, l'agenda nascosta della manipolazione genetica»), consultabile anche sul sito globalresearch.ca.

Questo articolo, tradotto e pubblicato da Renovatio 21 con il consenso dell'autore, è stato pubblicato in esclusiva per la rivista online New Eastern Outlook e ripubblicato secondo le specifiche richieste.

Renovatio 21 offre la traduzione di questo articolo per dare una informazione a 360°. Ricordiamo che non tutto ciò che viene pubblicato sul sito di Renovatio 21 corrisponde alle nostre posizioni.