

Click to verify



Luca de meo poliziotto

March 11, 2025
4:19 am CET
July 29, 2024
6:00 am CET
June 19, 2023
9:45 pm CET
March 21, 2023
8:31 pm CET
Share — copy and redistribute the material in any medium or format for any purpose, even commercially. Adapt — remix, transform, and build upon the material for any purpose, even commercially. The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms. Attribution — You must give appropriate credit , provide a link to the license, and indicate if changes were made . You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use. ShareAlike — If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original. No additional restrictions — You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits. You do not have to comply with the license for elements of the material in the public domain or where your use is permitted by an applicable exception or limitation . No warranties are given. The license may not give you all of the permissions necessary for your intended use. For example, other rights such as publicity, privacy, or moral rights may limit how you use the material. Con 400 miliardi di entrate fiscali in gioco e 15 milioni di veicoli venduti nel 2024 (contro i 18 del 2019), l'industria automobilistica europea non può permettersi ulteriori errori. Luca de Meo lancia un appello alla politica e all'Europa: meno ideologia e più visione industriale. Crollo delle vendite auto in Europa: l'analisi di Luca de Meo e John Elkann L'industria automobilistica europea è a un bivio storico e, secondo Luca de Meo, CEO di Renault Group, e John Elkann, Presidente di Stellantis, "il destino dell'automobile si gioca quest'anno". Le loro parole, pronunciate in un'intervista rilasciata a "Le Figaro", suonano come un campanello d'allarme per Bruxelles e per i Governi nazionali: se l'Europa non cambia rotta, rischia di perdere definitivamente la leadership industriale. Il manager parla di un mercato al collasso, ricordando che nel 2024 si sono venduti 15 milioni di veicoli contro i 18 del 2019, e ammonisce: "Il livello attuale del mercato è un disastro". Elkann aggiunge che, di questo passo, il mercato europeo potrebbe addirittura dimezzarsi nei prossimi dieci anni. Il nodo è strategico anche per gli Stati, ricorda Luca de Meo: "Il settore rappresenta 400 miliardi di entrate fiscali in Europa", ma è anche l'unico grande mercato globale a non aver recuperato i volumi pre-Covid. Una crisi che nasce anche da normative sempre più stringenti, giudicate dai due manager non solo economicamente insostenibili ma anche tecnicamente incoerenti. De Meo cita ad esempio la norma GSR2 e si domanda: "Serve davvero un sistema di mantenimento corsia in auto che circolano per il 95% del tempo in città?", mentre ironizza sull'eccessiva severità dei crash test: "La mia R5 deve comportarsi come una berlina di lusso con un cofano tre volte più lungo. È fisica! Dovrei usare il tungsteno?". Luca de Meo: "Serve semplificare le regole, l'auto europea non è più accessibile" La risposta è una richiesta precisa: semplificare. Elkann denuncia che "un quarto del nostro personale ingegneristico lavora solo per rispettare le norme". Luca de Meo propone tre soluzioni operative: introdurre regole valide solo per nuovi modelli, approvare normative "a pacchetti" e creare uno sportello unico nella Commissione UE. Il CEO di Renault Group invoca inoltre una maggiore neutralità tecnologica e un nuovo approccio al calcolo delle emissioni, che consideri l'intero ciclo di vita del veicolo e non solo la fase di utilizzo. In questo modo, i piccoli ibridi o a benzina potrebbero risultare più sostenibili delle grosse elettriche. Il tema dell'accessibilità resta centrale: tra il 2015 e il 2030 il prezzo di una Clio aumenterà del 40%, spiega il CEO di Renault Group, e di questo incremento "il 92,5% è dovuto alla regolamentazione". Le auto sotto i 4 metri, che un tempo rappresentavano il 75% del mercato italiano, sono oggi solo il 5% in Europa. Da qui la proposta di Luca de Meo: introdurre regole differenziate per le auto compatte. "È inaccettabile trattare un veicolo da 3,80 metri come una berlina da 5,5 metri!". Elkann aggiunge un monito: "Non chiediamo aiuti, ma che ci lascino lavorare, innovare e offrire veicoli puliti, accessibili e desiderati. E se l'elettrico non è "la" soluzione miracolosa, il 2035 non deve diventare un totem ideologico". "Non è questione di essere contro l'elettrico o contro il 2035 – conclude Luca de Meo – serve flessibilità, adattabilità, visione a lungo termine". Luca de Meo, A.D. del Gruppo Renault, dopo l'incontro con Elkann, in audizione davanti alla commissione Attività produttive della Camera, è tornato a parlare del futuro dell'Automotive Europeo. Il dirigente ha espresso la propria preoccupazione in merito alla situazione dell'industria del Vecchio Continente, "stritolata" dalle normative e dalla concorrenza cinese. In un simile contesto, la transizione elettrica si è rivelata più lenta del previsto. De Meo: "La transizione elettrica è più lenta del previsto" Queste le sue parole: "Il regolamento europeo sulle emissioni di Co2 è stato sviluppato nel 2019, sulla base di dati del 2016, ma nel frattempo c'è stata una pandemia, la crisi dell'est Europa, il ritorno dell'inflazione, l'emergere della Cina come campione automobilistico e, allo stesso tempo, nel 2024 la quota di auto elettriche nel mercato si è limitato al 13,6% in Europa, quindi la metà della velocità a cui sarebbe dovuta andare. In Italia stiamo parlando del 5% del mercato sulle vetture a batteria, dunque siamo lontani dalle previsioni che individuavano la quota di oltre il 25% per quest'anno" (fonte: Ansa). Luca de Meo afferma che in Europa è fondamentale avere una maggiore velocità nel prendere le decisioni. "Avevo posto l'attenzione su questo tema della mancanza di sviluppo del mercato elettrico nella primavera dell'anno scorso, siamo all'8 maggio e il Parlamento europeo ha votato sulla flessibilità, ma noi dell'industria automobilistica l'8 maggio abbiamo già fatto il nostro budget l'anno scorso. Questo sottolinea il fatto che abbiamo bisogno anche di velocità di palla se vogliamo risolvere le cose", le sue dichiarazioni. Servono key car elettriche Secondo de Meo è fondamentale creare un consorzio europeo in grado di produrre piccole auto elettriche. Una sorta di Airbus che passa dalla condivisione della tecnologia. In questo modo è possibile abbattere i costi e massimizzare le sinergie. L'A.D. italiano per il futuro dell'auto a corrente vede il Giappone come un modello vincente. Nel Paese del Sol Levante sono infatti diffuse le key car, piccole vetture elettriche. Una strategia che dovrebbe perseguire anche il Vecchio Continente. "Bisogna sostenere il mercato delle auto elettriche, mantenere un sistema stabile di contributo per l'acquisto delle vetture o, eventualmente, una defiscalizzazione delle auto elettriche è indispensabile, come abbiamo constatato, tra l'altro, quando la quota di mercato delle auto elettriche in Germania praticamente si è dimezzata alla fine degli incentivi", le sue dichiarazioni. E ancora: "Lo dico in maniera molto aperta: penso che quest'anno sarà fondamentale. Abbiamo una finestra di 3-5 anni per reagire alla potenza del sistema cinese, che ha sviluppato una strategia industriale che si chiamava Made in China 2025, che tra l'altro portava l'automobile come una delle cinque industrie su cui puntare per costruire la potenza economica". L'industria dell'auto è fondamentale per l'Europa L'A.D. del Gruppo Renault, ha poi posto l'attenzione sull'importanza dell'industria dell'auto in Europa. "Siamo convinti che l'automobile sia ancora una delle locomotive del progresso? Perché a volte a me vengono i dubbi, quando vedo quello che si discute e si decide. Parliamo di 13 milioni di posti di lavoro, 8% del Pil europeo. Se in Europa perdiamo l'industria dell'Automotive ci metteremo 10 anni soltanto per compensare la perdita, manderemmo la trade balance Ue in deficit strutturale". MILANO - "La regolamentazione europea negli ultimi 20 anni ha fallito e ora si vuole trovare la pallottola d'argento che risolve tutto, con la storia dell'elettrico". Lo ha detto l'amministratore delegato di Renault, Luca De Meo, intervenendo all'evento "Innovare per tornare a crescere. Superare le crisi, costruire il futuro delle imprese e del lavoro", in corso al Kilometro Rosso a Bergamo. "Regole spinte dai tedeschi" La regolamentazione è stata spinta dai tedeschi, che hanno voluto rendere le auto più complesse perché gli faceva comodo - ha sottolineato De Meo - visto che prendono delle macchine premium ma questo ha avuto un effetto devastante su alcuni Paesi produttori, come Francia e Italia e un po' la Spagna, dove la gente compra macchine piccole o perché non ha soldi o perché nelle città non ci entra. Noi dobbiamo tornare a fare vetture piccole, non lo facciamo perché la regolamentazione le rende tecnicamente non profitabili". Auto elettriche, l'Antritrust apre un'istruttoria su 4 gruppi. Stellantis: "Piena collaborazione" a cura della redazione Economia 21 Febbraio 2025 "Abbiamo dovuto aggiungere dotazioni di sicurezza per 400 euro a vettura, se le metti su una Twingo sono tanti soldi, su una grossa berlina invece sono pochi", ha detto ancora De Meo "Di queste disposizioni - prosegue - ne abbiamo 8 nei prossimi anni. Da anni invece dico di prevedere una regolamentazione diversa per le piccole vetture, come si fa in Giappone come le 'K car'". "Una cosa del genere -ha sottolineatop - farebbe ripartire l'Italia, la Francia e la Spagna". "Per le R5 e le R4 e per la prossima Twingo abbiamo dovuto fare miracoli per abbassare i prezzi - conclude - incluso cercare componenti in Cina, che però dovremmo essere capaci di fare in Europa". Stellantis raddoppia la produzione italiana del cambio per le ibride: sarà anche a Termoli di Diego Longhin 17 Febbraio 2025 "Ingegneri capiscono più di regolatori" "Il tema su cui spingiamo è dire lasciamo agli ingegneri la creatività per poter trovare delle soluzioni. Il nemico non è una tecnologia o l'altra ma la CO2 e i prodotti inquinanti. E' difficile che un regolatore sappia più di un ingegnere qual è la soluzione migliore. Lasciamo agli ingegneri la migliore soluzione per poter ridurre l'impatto di CO2", ha detto De Meeo "Tutti ci dicono che nel 70% dei casi l'auto elettrica ha un impatto inferiore rispetto alle vetture a combustione, in generale, inclusi gli ibridi - ha sottolineato il top manager -. L'auto elettrica ha sicuramente un impatto positivo sull'ambiente, vale la pena continuare a investire su questa tecnologia, soprattutto per le piccole vetture, nella mobilità urbana e nei veicoli commerciali". Quindi ha aggiunto: "Vorrei chiarire che l'elettrico è buono per l'ambiente, considerando tutto". "Penso che bisognerebbe evitare di parlare di 2035, perché magari non ci arriviamo nemmeno". Non c'è voglia di sarcasmo nelle parole di Luca De Meo, ospite in videoconferenza da Parigi all'evento "Innovare per tornare a crescere" svoltosi al Kilometro Rosso, a Bergamo. I rischi che l'industria dell'auto sta affrontando in Europa, casomai, sono presi come categorici dall'amministratore delegato del gruppo Renault. Secondo previsioni, i lavori del Dialogo Strategico annunciato dalla presidente della Commissione Ursula von der Leyen porteranno all'annuncio, il 5 marzo prossimo, di nuove regole che consentiranno di vendere non più solo auto elettriche a partire dal primo gennaio 2035. Un cambiamento che, secondo Luca De Meo, di certo non basta. "La prima priorità è "elefantina" che ci troviamo sulla testa con le multe" ribadisce il manager italiano, riferendosi alla attuale normativa Cafe che impone a tutti i costruttori automobilistici di commercializzare modelli che consumino meno carburante, misurando il risultato in minori emissioni di CO2. Il nuovo limite previsto in vigore dal 1° gennaio 2025 corrisponde a circa a 95 grammi di CO2 per chilometro. In caso contrario, è prevista una multa di 95 euro per ogni grammo di sovramento, da moltiplicarsi per la somma complessiva delle vetture vendute nell'anno. Secondo gli analisti finanziari della banca Barclays, le case auto rischiano di pagare complessivamente oltre 10 miliardi di euro in multe per il solo 2025. "In Europa in 20 anni l'età media del parco auto è passata da 7,5 a 12 anni", ricorda De Meo. "Aldilà del fatto che abbiamo migliorato la performance delle vetture, la massa dell'andiride carbonica che va in atmosfera è dovuta a vetture più vecchie. Dobbiamo essere pragmatici e stimolare il rinnovo delle vetture, ma la gente non ha i soldi, quindi dobbiamo dare loro un maggior potere d'acquisto: un operaio 100 anni fa si poteva comprare una Ford T, oggi non si può comprare neanche una Dacia, questa è la verità". — L'amministratore delegato del gruppo Renault prosegue non usando mezzi termini riguardo alla filosofia stessa degli interventi di Bruxelles sull'industria, sulla capacità della politica di indirizzare il mercato: "I tedeschi hanno prodotto negli anni auto più complesse e pesanti con un impatto devastante in Paesi in cui la gente compra vetture piccole". Queste ultime non vengono prodotte perché la regolamentazione non ne rende profittevoli. Abbiamo dovuto aggiungere dotazioni di sicurezza per 400 euro a vettura, se le metti su una Twingo sono tanti soldi, su una grossa berlina invece sono pochi. Di queste disposizioni ne abbiamo 8 nei prossimi anni. Da anni invece dico di prevedere una regolamentazione diversa per le piccole vetture, come si fa in Giappone come le Kei car. Una cosa del genere farebbe ripartire l'Italia, la Francia e la Spagna". Il bilancio finale per Luca de Meo è fin troppo chiaro. "Lasciamo agli ingegneri la creatività per poter trovare delle soluzioni. Il nemico non è una tecnologia o l'altra ma la CO2 e i prodotti inquinanti. La regolamentazione europea negli ultimi 20 anni ha fallito e ora si vuole trovare la pallottola d'argento per risolvere tutto con l'elettrico. Bisogna lasciare liberi gli ingegneri, perché è difficile che un regolatore sappia meglio di un ingegnere qual è la soluzione migliore per ridurre le emissioni. Gli istituti indipendenti dicono che nel 70% dei casi un'auto elettrica ha un impatto inferiore, ma non risolve tutti i problemi, va bene nel traffico urbano ma non in quello a più ampio raggio ". — Sui rapporti con la Cina, tesi anche in campo automotive per via dei dazi europei sulle auto elettriche volute dalla Commissione "penso - spiega De Meo - che dobbiamo arrivare a un deal con la Cina. Come abbiamo approfittato 25 anni fa della crescita del mercato cinese, e in cambio abbiamo dovuto fare investimenti, dobbiamo fare la stessa cosa e dare loro il 10%-15% del mercato, che ha un valore per i cinesi". "L'abbiamo fatto con i giapponesi, con gli americani e con i coreani - aggiunge - che in totale fanno il 25% del mercato europeo, non vedo perché non farlo con i cinesi. Loro vogliono fare business, però in cambio dobbiamo avere degli investimenti di costruttori cinesi che possono anche aiutare la filiera a trasformarsi, in particolare su tutta la parte della catena del valore della vettura elettrica". Share — copy and redistribute the material in any medium or format for any purpose, even commercially. Adapt — remix, transform, and build upon for any purpose, even commercially. The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms. Attribution — You must give appropriate credit , provide a link to the license, and indicate if changes were made . You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use. ShareAlike — If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original. No additional restrictions — You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits. You do not have to comply with the license for elements of the material in the public domain or where your use is permitted by an applicable exception or limitation . No warranties are given. The license may not give you all of the permissions necessary for your intended use. For example, other rights such as publicity, privacy, or moral rights may limit how you use the material. Il cda di Renault ha scelto l'italiano Luca De Meo come nuovo ad. Il manager milanese, 52 anni, ha ricoperto anche diversi incarichi in passato nel gruppo Fca, tra cui quello di capo del marketing teri il consiglio di amministrazione di Renault ha nominato il capo esecutivo di Seat, Luca De Meo, come nuovo amministratore delegato della casa della Losanga a partire dal primo luglio. Nel scorso ottobre Renault ha allontanato il precedente ad Thierry Bolloré, sostituito ad interim dal direttore finanziario, Clotilde Delbos, nominata vicedirettore generale a partire dalla stessa data. L'entrata in carica di De Meo non sarà quindi immediata, ma dovrà attendere "pochi mesi" per il contratto che lo lega ancora alla Volkswagen, di cui Seat è un brand. Luca De Meo ha risollevato il marchio spagnolo della casa di Wolfsburg dopo averne preso il volante nel 2015. "TAPPA DECISIVA PER IL GRUPPO RENAULT" "Mi rallegro per questa nuova governance che segna una tappa decisiva per il gruppo Renault e per l'Alleanza. Luca de Meo è un grande stratega e visionario in un settore automobilistico in pieno mutamento". Ha dichiarato il presidente del cda di Renault, Jean-Dominique Senard. L'expertise di de Meo, aggiunge, "ma anche la sua passione per l'automobile fanno di lui una vera risorsa per il gruppo" Una nomina che arriva in un momento particolarmente delicato per il gruppo francese che dopo il fallimento delle nozze con Fca e le diatribe con il socio giapponese Nissan. Toccherà quindi al manager italiano per lungo tempo alla Volkswagen, dopo un passato in Fca dove ha anche affiancato Sergio Marchionne, ricucire i rapporti con i soci asiatici ancora alle prese con il ciclone Ghosn. l'ad di Nissan scappato in Libano dopo l'arresto in Giappone. LA BIOGRAFIA DEL NUOVO AD Car enthusiast. Si definisce così su LinkedIn De Meo, che conosce bene la Renault. Proprio a Boulogne-Billancourt comincia la sua carriera nell'industria automobilistica nel 1992, subito dopo la laurea alla Bocconi. Ci rimane sei anni prima di passare alla Toyota dove guida al successo la Yaris. Nella casa Francese De Meo è rimasto fino al 1998 quando è approdato in Toyota dove ha dato un contributo alla nascita dell'auto che sarà il bestseller europeo del decennio, la Yaris. Quindi nel 2002 De Meo approda alla Fiat come direttore marketing del marchio Lancia; dopo il lancio della nuova Ypsilon (e dopo avere convinto Marchionne a scommettere su una versione Lancia della Fiat Idea, la Musa, una delle vetture recenti più fortunate del brand), nel 2004 assume la carica di amministratore delegato di Fiat Automobiles Spa. Oltre agli incarichi di amministratore delegato di Abarth e Alfa Romeo. Nel 2009 arriva però il divorzio. La Volkswagen lo chiama per nominarlo capo del marketing. Marchionne si dice "dispiaciuto" e più tardi ammetterà di aver forse sbagliato nel tentando di trattenerlo. Anche in Germania la sua carriera non si ferma, prima con l'ingresso nel cda di Audi e poi con la presidenza di Seat, uno dei marchi allora meno redditizi. Ora arriva la nuova sfida francese, proprio con quella Renault che con Fca ha trattato a lungo il matrimonio prima che le strade si divisessero e il Lingotto scegliesse di convolare a nozze con Psa-Peugeot. Il Comune di Pescara ha conferito al CEO di Renault Group Luca de Meo il "Ciattè d'oro". Nel corso della cerimonia, il Sindaco ha elogiato la brillante carriera del manager e il suo virtuoso percorso internazionale. Il "Ciattè d'oro" di Pescara a Luca de Meo Insieme al "Delfino d'oro", il "Ciattè d'oro" è la nota benemerenza civica istituita dal Comune di Pescara con cui vengono riconosciute personalità particolarmente meritevoli. Il "Ciattè d'oro", in particolare, viene attribuito ai cittadini pescareesi che si sono notevolmente distinti per attività svolte a beneficio della città e per aver dato lustro alla comunità pescarese con meriti personali in ambito letterario, artistico, storico, culturale, sociale, economico, tecnico, sportivo, militare, religioso, della beneficenza e del volontariato. Nel 2021, il Comune di Pescara ha conferito il riconoscimento a Luca de Meo, il CEO alla guida di Renault Group. La cerimonia per la consegna della benemerenza si è tenuta lo scorso 18 aprile, in occasione del rientro del manager in città, alla presenza del Sindaco di Pescara e di altri rappresentanti dell'imprenditoria abruzzese. L'intervento di Luca de Meo alla cerimonia di consegna Durante l'evento, il CEO di Renault Group si è raccontato, ripercorrendo la propria storia personale e professionale, nell'ambito della tavola rotonda "Pescara, città dei talenti: storie di successi tra radici e futuro". Ad accogliere il manager a Palazzo di città è stato il Sindaco Carlo Masci, il quale ha sottolineato "il percorso virtuoso di de Meo a livello internazionale". "La città - ha proseguito Masci - gli riconosce gli straordinari meriti che ha conseguito nella sua brillante carriera ed è pronta ad accoglierlo e ad abbracciarlo per ascoltare la sua testimonianza, personale e professionale, tra amarcord e progetti per il futuro. Ascoltiamo dal vivo una eccellenza assoluta, consegnando un ricordo pescarese da chi è partito proprio da questa terra e ha sempre conservato un legame speciale, come dimostra la sua presenza qui nei prossimi giorni". Oltre a Luca de Meo, hanno partecipato altre personalità di rilievo del mondo dell'imprenditoria abruzzese, tra cui il Presidente di Confindustria Abruzzo Lorenzo Dattoli e il Presidente del Polo automotive Abruzzo Giuseppe Ranalli. The Motorsport Images Collections captures events from 1895 to today's most recent coverage.Discover The CollectionCurated, compelling, and worth your time. Explore our latest gallery of Editors' Picks.Browse Editors' FavoritesExperience AI-Powered CreativityThe Motorsport Images Collections captures events from 1895 to today's most recent coverage.Discover The CollectionCurated, compelling, and worth your time. Explore our latest gallery of Editors' Picks.Browse Editors' FavoritesExperience AI-Powered Creativity

- panquecas de laranja simples
- lançamentos cinema 2025
- http://koreaticketland.com/userfile/2c397360-0ba8-46f0-914f-f88d75207f6a.pdf
- litudone
- http://linkipt.com/_UploadEditor/files/37242044849.pdf
- pinça de travão
- http://faith-farm.com/upfile/202505/19/file/a2a048bf-b812-4309-a2cc-b42b6db3cc78.pdf
- https://alleem.com/customcms/uploads/files/37223936120.pdf
- kodi
- رمضان ۱۴۴۵
- https://rebeccaosborne.com/uploads/09345c3d-9972-48de-8f8e-f66e2ef924fd.pdf
- http://automaq.pl/userfiles/file/85936683948.pdf
- wuvapilawe
- http://scoutautomotive.com/editor_uploads/system/files/fc6754b3-56cc-4908-b602-53eef38ca4c4.pdf