



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 25 luglio al 31 luglio 2023

Torino, 4 agosto 2023

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
23	La Repubblica	28/07/2023	<i>Int. a L.De Meo: De Meo: "La Ue ci ripensi la fine dei motori a benzina slitti al 2040" (V.Berruti/D.Longhin)</i>	2
1+11	Libero Quotidiano	28/07/2023	<i>Int. a A.Urso: "Vi spiego il piano anti-inflazione" (H.Borselli)</i>	4
9	Il Mattino	28/07/2023	<i>Stellantis, Pomigliano perde il monopolio della Panda</i>	7
	Ilgiornaledellaftermarket.it	28/07/2023	<i>ANFIA: riconfermata alla presidenza del comitato tecnico OICA</i>	8
	Repubblica.it	28/07/2023	<i>De Meo La Ue ci ripensi la fine dei motori a benzina slitti al 2040</i>	9
	Tgcom24.mediaset.it	28/07/2023	<i>Renault: De Meo (ceo); Ue ci ripensi, fine motori a benzina slitti al 2040 (Rep)</i>	13
	Adnkronos.com	31/07/2023	<i>Gis 2023, focus su decarbonizzazione, emergenza climatica, grandi opere finanziate dal Pnrr e sicure</i>	14
11	La Repubblica - Ed. Torino	31/07/2023	<i>Gran Paradiso, rinnovato. Il commissario Cerise Cane guida i geometri (M.Sciullo)</i>	18

Intervista all'ad di Renault

De Meo "La Ue ci ripensi la fine dei motori a benzina slitti al 2040"

di Valerio Berruti
e Diego Longhin

ROMA – I migliori conti di sempre, una strategia per l'Europa, che però deve far slittare l'addio al motore termico nel 2040, la concorrenza dei cinesi e il ruolo dell'Italia per quanto riguarda l'alta tecnologia. Luca de Meo, ceo del gruppo Renault, parla a tutto campo della situazione e del futuro del settore automotive ma anche del presente: «Questi sono i migliori risultati che la Renault ha mai fatto nella sua storia. Soprattutto per quanto riguarda la generazione di cash, cosa che ci assicura un futuro in un settore che per le trasformazioni in atto continua a richiedere investimenti. Nei primi sei mesi del 2023, abbiamo generato la cassa di tutto il 2022. Riducendo i costi, aprendo la forbice tra costi e prezzi, abbassando il break even del 50%. Così ci assicuriamo il futuro».

I prezzi delle auto diminuiranno?

«Dopo un anno di inflazione, immagino un periodo deflattivo su energia, logistica e materie prime. Situazione che si può gestire in due modi: abbassando i costi e i prezzi, oppure abbassando i costi e tenendo i prezzi stabili. Vedo la seconda più probabile: non ci sarà una rincorsa a fare volumi. Facciamo più soldi adesso che vendiamo 2 milioni di auto di quando ne vendevamo 3,5 milioni. Difficile che si torni indietro rispetto al mantenimento dei margini».

Nel 2035 finisce l'era del

motore termico. Le norme nel 2026, anno di revisione del regolamento, cambieranno?

«Il treno ha già lasciato la stazione, non possiamo più tornare indietro. Non conviene dal punto di vista del business. Abbiamo già investito tante miliardi e ne metteremo altri. La strada è segnata. Noi come Renault siamo pronti, anche se auspichiamo uno slittamento al 2040 per fare crescere ancora il mercato dell'elettrico».

Lo stop all'Euro 7 la considera una battaglia vinta?

«L'Euro 7 non ha senso, da tutti i punti di vista. Ora anche il governo francese si oppone. Le regole vanno riviste, conservando l'attenzione all'inquinamento che proviene da freni e pneumatici. Per i motori è invece assolutamente impossibile soddisfare entro il 2025 i limiti imposti».

Intanto l'Europa deve fare i conti con la Cina. In che modo secondo lei?

«Si chiama competizione. Se fossimo soli sul mercato ci chiameremmo Trabant e non Renault. Abbiamo affrontato le case statunitensi, poi le giapponesi e le coreane. La Cina ha vantaggi su materie prime, capacità produttiva delle batterie. L'America è chiusa da regolamenti stringenti. La cosa più naturale è che vengano in Europa. Saranno un competitor importante. Noi con Ampere, società che nascerà entro fine anno, vogliamo mettere di fronte a Tesla, Byd e Geely una realtà che giochi con le stesse regole e talenti. La competizione dovrà essere simmetrica: se accogliamo i costruttori cinesi, come è giusto che sia, noi dovremmo poter accedere al mercato cinese e

approfittando della loro tecnologia».

Con Anfia ricercate nuovi fornitori in Italia. A quanto ammonta la quota italiana in Renault?

«L'Italia era dodicesima nella classifica dei Paesi fornitori di Renault e valeva 1 miliardo. Con questo programma puntiamo a raddoppiare la cifra».

Fantascienza immaginare una produzione Renault in Italia?

«Mi rifaccio alle parole di Marchionne. L'Europa ha già una sovracapacità produttiva. Inutile aggiungerne. Noi puntiamo a fare in Italia scouting di innovazione e tecnologia, ad avere effetti positivi, piuttosto che costruire nuove linee di assemblaggio di cui nessuno ha bisogno».

Con Nissan-Mitsubishi è ancora un'alleanza o avete preso strade differenti?

«Diciamo che siamo passati da un matrimonio tradizionale a un rapporto più fluido, ma stabile e concreto. Prima c'era un blocco a livello di governance, non si poteva più fare nulla. Ho sempre creduto che la matassa si sarebbe sbrogliata se avessimo affrontato la questione proponendo progetti concreti. Così sono nati i piani sugli impianti, come quello in India, dove loro mettono la fabbrica, noi le piattaforme. Unendo le forze riusciamo a stare su un mercato importante. Volevamo Nissan nel progetto Ampere, ed è entrata, mettendoci 600 milioni. E la Micra la produciamo anche in Europa. Ora siamo due aziende normali, che posseggono il 15% reciproco, e hanno due rappresentanti nei board. la coppia è stabile, ma se si vuole uscire con gli amici la sera non scatta la gelosia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

—“—
*Partito lo scouting
di fornitori
per l'indotto italiano
“Raddoppieremo
l'impegno di spesa
in nuove tecnologie”*

—”—



▲ Il manager

Luca De Meo è l'ad del gruppo Renault, in passato a Volkswagen e Fiat



Il ministro Adolfo Urso «Vi spiego il piano anti-inflazione»

HOARA BORSELLI



Adolfo Urso

Al centro del dibattito politico ci sono le misure messe in campo dal governo per affrontare emergenze come quella dei rincari diventati insostenibili per (...)

segue → a pagina 11



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Intervista al ministro Adolfo Urso

«Ecco il nostro piano anti-inflazione»

Il titolare del Made in Italy: «Prezzi calmierati per alcuni prodotti alimentari e di largo consumo. Il Pil sale grazie al governo»

segue dalla prima

HOARA BORSELLI

(...) milioni di italiani. Ne abbiamo parlato con il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso.

Ministro Urso, lei ha dichiarato come obiettivo da raggiungere prima della pausa estiva, un accordo di sistema per un "trimestre anti-inflazione" e rispondere all'emergenza del caro vita. A che punto siamo?

«Siamo sulla strada giusta. L'obiettivo è quello di stringere un'intesa già nella prossima settimana su un paniere calmierato di prodotti, sviluppando una grande campagna contro l'inflazione che intendiamo realizzare nel trimestre decisivo, da ottobre a dicembre, per sostenere i consumatori italiani. Il paniere sarà di prodotti alimentari a largo consumo, ma anche di altro genere, come quelli per l'infanzia e per la cura della persona, su misura per le famiglie meno abbienti».

Con chi state siglando questo patto?

«Vogliamo realizzare questa operazione coinvolgendo tutti gli attori interessati, dalla grande distribuzione a commercianti, esercenti e produttori ma anche le associazioni dei consumatori. Solo facendo squadra possiamo raggiungere l'obiettivo di combattere l'inflazione che è il nostro principale problema perché rischia di ridurre il potere di spesa dei cittadini proprio quando l'Italia cresce. Dobbiamo evitare che l'inflazione determinata da effetti esterni, diventi strutturale, come è avvenuto durante la fiammata del 2007/2009».

Ministro, le opposizioni dicono che le misure che state mettendo in campo sono palliative che non risolvono il problema e che servirebbe un impegno strutturale. Sta-

te lavorando su questo?

«Bloccare la crescita dell'inflazione non è un palliativo: è la sfida del sistema Paese. Che si aggiunge alle altre misure già realizzate sin dall'inizio della legislatura con la manovra economica, per due terzi dedicata a fronteggiare il caro energia, così come i due tagli al cuneo fiscale già realizzati in pochi mesi, quale mai si era avuto nel passato, a favore soprattutto di coloro che percepiscono salari più bassi. E la "social card" per le famiglie più bisognose. Le nostre azioni hanno innescato una crescita del Pil e investimenti esteri nel nostro Paese, con oltre mezzo milione di nuovi posti di lavoro creati in pochi mesi. La Borsa di Milano è cresciuta più delle altre Borse Europee e ora con la revisione del Pnrr metteremo il turbo alle nostre imprese. Roma fa meglio di Parigi e Berlino, non era mai accaduto».

Ministro, anche i prezzi dei voli in Italia sono aumentati. Le associazioni dei consumatori protestano. Come intende intervenire?

«Abbiamo notato che le tariffe degli aerei aumentano soprattutto quando il cittadino non ha altra scelta di trasporto, come in Sicilia e Sardegna, con picchi inaccettabili, fino al 70%. Per questo con il ministro Salvini siamo al lavoro per studiare interventi anche di carattere legislativo. Centrale in quest'ottica il concetto della cosiddetta continuità territoriale, che intendiamo rafforzare sia in sede europea sia, ovviamente, sul piano nazionale ponendo tetti alle tariffe. E nell'immediato nuove misure contro le pratiche commerciali scorrette che abbiamo individuato e denunciato».

Lei è stato molto critico rispetto alla gestione dell'emergenza che ha coinvolto l'aeroporto di Catania,

paralizzato dall'incendio che lo ha colpito.

«Quello che è accaduto nei giorni scorsi all'aeroporto di Catania, che ricordo essere il primo scalo in Sicilia per numero voli, passeggeri e merci e il secondo aeroporto del Mezzogiorno, dopo Napoli, ha prodotto un grave danno al sistema turistico e imprenditoriale siciliano proprio nel momento di maggiore crescita, con una stagione turistica straordinaria anche grazie all'accorta promozione all'estero fatta negli ultimi tempi dalla amministrazione regionale. Il prolungarsi della inagibilità rischia di creare un ancor più grave danno reputazionale che si può ripercuotere sulle decisioni degli investitori esteri attratti dal polo di tecnologia green e digitale nella cosiddetta Etna Valley, che i progetti di Enel e Stmicroelectronics stanno portando alla ribalta internazionale. Per questo ho fatto mie le grida d'allarme di sindacati e imprese. Ho chiesto spiegazioni alla società di gestione Sac e all'ente di controllo Enac. Peraltro credo di aver dimostrato proprio in Sicilia che non mi sottraggo alle mie responsabilità».

Lei sin dall'inizio della legislatura aveva scommesso sulla Sicilia.

«Sì, non solo perché conosco questa terra ma anche perché sono consapevole delle mutate condizioni geoeconomiche che hanno fatto del Mediterraneo il centro dello sviluppo europeo. La vicenda positiva dell'Isab, che sembrava disperata, ma anche la nuova procedura su Termini Imerese e l'attenzione di grandi gruppi internazionali sul settore turistico hanno creato un clima estremamente positivo che dobbiamo coltivare tutti insieme, affrontando come un sistema Paese, senza infingimenti, i nodi che ancora restano».

Anche il prezzo dei carburanti è tornato al centro della polemica perché sembra nuovamente in crescita.

«A partire da gennaio abbiamo predisposto una serie di interventi cui abbiamo affiancato un continuo monitoraggio operato sul mercato dal Mimit. Ora con la collaborazione e il senso di responsabilità dimostrata dai gestori, dall'1 Agosto scatterà anche l'esposizione nelle stazioni di servizio dei prezzi medi dei carburanti. Un pacchetto di misure che sicuramente contribuiscono a tenere monitorata la dinamica dei prezzi che in queste ore torna a crescere anche sulla spinta delle quotazioni internazionali del greggio. Resta il fatto che il prezzo industriale dei carburanti in Italia, al netto dunque della fiscalità nazionale, è più basso rispetto a quello di Germania, Spagna e Francia».

Uno degli obiettivi a cui sta lavorando il governo in accordo con i sindacati è quello di riuscire a produrre almeno 1 milione di auto in Italia. Come pensa possa essere raggiunto?

«Con la collaborazione di tutti gli attori istituzionali e del comparto. In queste ore abbiamo completato un giro di tavoli di alto profilo, che ha coinvolto Stellantis, le Regioni dove sono presenti gli stabilimenti dell'automotive italiana, i sindacati e l'Anfia, che ha come obiettivo un accordo di transizione con l'azienda in grado di tradursi in un significativo incremento produttivo nel nostro Paese, con l'ambizioso traguardo di raddoppiare la produzione dei veicoli».

Prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina con la crisi energetica, ora la crisi climatica. Come è lo stato di salute delle imprese?

«Malgrado le difficoltà che lei ha elencato, le imprese ita-

liane hanno messo in luce una straordinaria capacità di reazione che sta portando il nostro Paese a essere la vera locomotiva d'Europa facendo meglio anche di Francia e Germania, tradizionali Paesi guida».

Ha dichiarato che i migranti rappresentano un'opportunità solo se collegati alle esigenze reali delle imprese.

«Il mio dicastero sta procedendo a un censimento dei fabbisogni e delle imprese, in modo da avere una visione aggiornata su quali tipologie di lavoro c'è maggior bisogno nel nostro Paese, con l'obiettivo finale di arrivare a un andamento di flussi regolari in corrispondenza con le esigenze delle imprese e del settore produttivo in generale».

Un sondaggio uscito su Repubblica la vede al primo posto tra i ministri più graditi con il 44 per cento di fiducia. Senza falsa modestia, pensa di esserselo meritato?

«Credo che molto stia proprio nella nuova denominazione del Ministero. Il Made in Italy unisce il Paese».

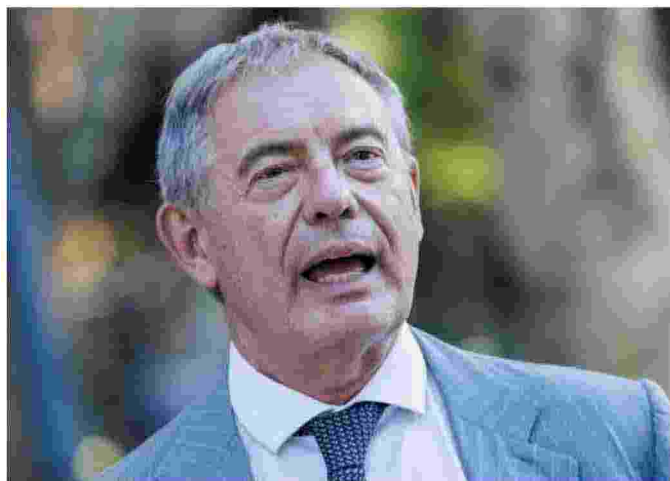
© RIPRODUZIONE RISERVATA

AEROPORTI

«Le tariffe aeree aumentano con picchi inaccettabili. Interverremo a livello legislativo»

L'ECONOMIA

«Abbiamo innescato investimenti esteri, con oltre mezzo milione di nuovi posti di lavoro»



Il ministro del Made in Italy, Adolfo Urso (*LaPresse*)

Stellantis, Pomigliano perde il monopolio della Panda

IL CASO

Nando Santonastaso

Da una parte la Panda attuale, tutta made in Pomigliano, che rischia di vedere accelerata la fine della sua gloriosa storia se sarà confermato dal 2027 l'obbligo di produrre auto in Europa con motori Euro 7, inconciliabili in termini di margini per il gruppo Stellantis. Dall'altra, la nuova Panda, un crossover che per il Ceo portoghese Carlo Tavares «sarà di sicuro successo», che potrebbe entrare in produzione già dalla fine del prossimo anno ed essere realizzata su più stabilimenti. Nel mezzo una serie di dubbi (a quali stabilimenti pensa il manager, ad esempio) e di potenziali incognite per il futuro di Pomigliano («Se la Panda non resterà bisognerà entro fine anno indicare la nuova missione perché con i Suv Tonale e Dodge Hornet, che pure vanno benissimo, non si saturerà sicuramente la capacità produttiva dell'im-

pianto», dice il segretario nazionale della Fim Cisl Ferdinando Uliano). Ma soprattutto nel mezzo c'è il confronto avviato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso con Stellantis per concordare il piano industriale dell'auto in Italia, finalizzato a riportare la produzione a quota un milione (ieri pieno sostegno all'iniziativa di Urso è arrivato dall'Anfia, la filiera dell'automotive).

Il ministro e Tavares dovrebbero incontrarsi di nuovo entro la prossima settimana per mettere nero su bianco all'intesa e definire così i nodi decisivi, a partire dalle garanzie che Stellantis offrirà al governo per poter accedere a risorse (anche dal Pnrr) e incentivi fiscali in grado di rendere conveniente la produzione di nuovi modelli in Italia, salvaguardando l'occupazione e ottenendo risparmi importanti sul costo dell'energia come a Melfi con il sostegno delle royalties della Regione Basilicata anticipato dal Mattino.

In questo scenario, il futuro di

Panda diventa un elemento decisivo. La "nuova Panda", fino alla vigilia della semestrale di Stellantis, sembrava destinata all'estero (la Serbia si è detto a più riprese) mentre ora che si profila una produzione su più stabilimenti bisognerà capire a cosa pensa l'azienda. Pressoché impossibile ipotizzare un modello su due impianti dello stesso Paese, più concreto pensare a due Continenti come già accade per la Renegade. Ma in ogni caso per realizzare il nuovo crossover a Pomigliano, raccogliendo in chiave tecnologica la forte eredità della Panda attuale, occorrerà installare una piattaforma specifica, la "piattaforma small" come dicono i tecnici sulla quale eventualmente far convergere anche altri modelli. Se invece Pomigliano sarà esclusa da questa prospettiva, saranno decisive le assegnazioni delle nuove missioni nei singoli stabilimenti italiani che potrebbero essere decise da Stellantis proprio in questi giorni: «Che la Panda continui è comunque una buona notizia» dice Biagio Trapani, segretario della Fim di Napoli. «Da Stellantis attendiamo notizie anche per il futuro del centro di ricerca Elasis che rappresenta comunque un valore aggiunto per il territorio», dice Giovanni Sgambati, segretario regionale della Uil.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo stabilimento Stellantis di Pomigliano d'Arco

LE INCOGNITE SUL FUTURO DELLO STABILIMENTO IN ATTESA DELL'INCONTRO URSO-TAVARES



ANFIA: riconfermata alla presidenza del comitato tecnico OICA

Alberto Musso, Responsabile Area Tecnica e Affari regolamentari di ANFIA, è stato recentemente riconfermato alla Presidenza del Comitato tecnico OICA di cui ANFIA è membro fin dalla fondazione, nel 1919 per il biennio 2023-2025. Il Comitato, attivo dal 1956, coordina le attività di tipo tecnico-regolamentare delle associazioni dei produttori di autoveicoli affiliate OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) organismo internazionale che ad oggi comprende 36 associazioni provenienti da tutti i continenti e contribuisce attivamente ai lavori del World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP29) dell'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), rappresentando in quella sede, in modo unitario, la voce dei costruttori automotive. Le riunioni ufficiali del Comitato tecnico OICA si svolgono tre volte l'anno, in sessioni di due giorni, e vi partecipano una sessantina di esponenti di associazioni automotive a livello internazionale, dove si concentrano le rappresentanze di tutti i principali OEM. I primi due anni (2021-2023) di incarico come Presidente del Comitato tecnico afferma Alberto Musso, Responsabile Area Tecnica e Affari regolamentari di ANFIA pur se segnati da notevoli difficoltà a livello logistico, sono stati un'occasione unica di confronto con i colleghi di tutto il mondo e di ulteriore crescita professionale in relazione ai temi di maggiore attualità per l'industria automotive. Nell'anno corrente ricorrono tre importanti anniversari per il settore della regolamentazione tecnica. Nella riunione del WP29 di marzo, abbiamo celebrato i 70 anni di attività del World Forum di Ginevra e i 65 anni dalla firma dell'Accordo del 1958, mentre nella riunione di giugno sono stati festeggiati i 25 anni dalla firma dell'Accordo globale del 1998. L'industria automotive a livello worldwide prosegue Musso sta affrontando un delicato passaggio generazionale. Le spinte in atto verso sistemi di propulsione più efficienti, tecnologie di sicurezza attiva sempre più sofisticate, automazione della guida e altre innovazioni dirompenti stanno modificando radicalmente il futuro della mobilità e dei trasporti. In questo tempo sfidante di trasformazione, l'impegno del Comitato tecnico OICA è sempre più rivolto alla ricerca dell'armonizzazione delle regole tecniche a beneficio della sicurezza sulle strade, dell'ambiente e dei cittadini in ogni parte del mondo.



Seguici su:

Economia

CERCA

HOME NEWS NUMERI LAVORO PENSIONI CASA FISCO RISPARMIO DIRITTI E CONSUMI RAPPORTI

adv



INTERVISTA ALL'AD DI RENAULT

De Meo "La Ue ci ripensi la fine dei motori a benzina slitti al 2040"

di Valerio Berruti e Diego Longhin



L'ad di Renault, Luca de Meo

Partito lo scouting di fornitori per l'indotto italiano: "Raddoppieremo l'impegno di spesa in nuove tecnologie"

28 LUGLIO 2023 ALLE 01:00

3 MINUTI DI LETTURA

VIDEO DEL GIORNO



Griffi, da scrittore del lunedì a caso letterario: "Ho inventato il Messico pensando al Monferrato"

ROMA - I migliori conti di sempre, una strategia per l'Europa, la concorrenza dei cinesi e il ruolo dell'Italia per quanto riguarda l'alta tecnologia. Luca de Meo, ceo del gruppo Renault parla tutto campo della situazione e del futuro del settore automotive ma

anche del presente: “Questi sono i migliori risultati che la Renault ha mai fatto nella sua storia. Soprattutto per quanto riguarda la generazione di cash, cosa che ci assicura un futuro in un settore che per le trasformazioni in atto continua a richiedere grandi investimenti. Nei primi sei mesi del 2023, abbiamo generato la cassa di tutto il 2022. Riducendo i costi, aprendo la forbice tra costi e prezzi, abbassando il break even del 50%. Questo significa assicurarci il futuro”.

I prezzi delle auto si abbasseranno?

“Non vedo questa dinamica. Dopo un anno di inflazione, immagino un periodo deflattivo su energia, logistica e materie prime. Situazione che si può gestire in due modi: o si abbassano i costi e i prezzi o si abbassano i costi e si tengono i prezzi stabili. Credo che noi, ma anche molti dei nostri competitor, opteremo per questa seconda strada. Non ci sarà una rincorsa ai volumi. Facciamo più soldi adesso che vendiamo 2 milioni di auto di quando ne vendevamo 3,5 milioni. C'è stato un aumento strutturale dei prezzi ed è difficile che si possa tornare indietro. Vogliamo mantenere i margini”.

Politica opposta a quella che ha iniziato a fare Tesla?

“Quella di Tesla si basa sull'ipotesi che un giorno, non tanto definitivo, una macchina su quattro sul pianeta sarà una Tesla. Vuol dire arrivare a 20 milioni di auto. Ora sono a 1,8 milioni, c'è ancora un po' di strada. I loro margini si sono ridotti, il 20% è lontano. Ecco, diciamo che se avessi fatto io una cosa del genere sarei già a casa. Ma io gioco ancora con le regole del vecchio testamento”.

Nel 2026 in Europa si revisiona il regolamento che decreta l'addio alle auto con il motore termico nel 2035. Le norme cambieranno ancora?

“Il treno ha già lasciato la stazione, non possiamo più tornare indietro perché non conviene dal punto di vista del business. Abbiamo già investito decine e decine di miliardi e altrettanti ne metteremo. L'unica cosa che dobbiamo fare è cercare di vincere questa sfida e noi come Renault lo stiamo facendo. Entro la fine dell'anno ci sarà lo spinoff di Ampere, la società dedicata all'elettrico. La strada ormai è segnata. Questo non vuol dire che la Ue non debba ripensare alcuni paletti: uno slittamento, dal 2035 al 2040, permetterebbe di far crescere ancora il mercato dell'elettrico. E se poi ci sarà un riconoscimento della neutralità tecnologica, ancora meglio”.

Considera lo stop allo standard Euro 7 come una battaglia vinta?

FTSE MIB
29.594
+2,12%Eur/Usd
1,0977
-0,02%Spread
164,46

DATI DI MERCATO

“L'Euro 7 non ha senso, da tutti i punti di vista. Anche il governo francese si oppone. Le regole vanno riviste, conservando comunque la nuova attenzione all'inquinamento che proviene da freni e pneumatici. Per i motori è assolutamente impossibile soddisfare entro il 2025 i limiti imposti da Euro 7 con regole che non sono state ad oggi ancora definite. Ed è la dimostrazione che c'è un baco nel sistema”

Quale baco?

“Sulle auto da un po' di anni a questa parte si sta aggiungendo tecnologia, si stanno aumentando i pesi, si incrementano i costi, si alzano i prezzi. In realtà si dovrebbe fare esattamente il contrario per ridurre l'impatto ambientale e renderle più accessibili”.

Intanto l'Europa deve fare i conti con la Cina. In che modo secondo lei?

“Si chiama competizione. Se fossimo soli sul mercato ci chiameremmo Trabant e non Renault. Abbiamo affrontato le case statunitensi, poi le giapponesi e le coreane. Certo, la Cina ha vantaggi su materie prime, capacità produttiva delle batterie e parte dalla produzione di 6 milioni di mercato interno. America è chiusa da regolamenti stringenti. La cosa più naturale è che vengano in Europa. Saranno un competitor importante. Noi con Ampere vogliamo mettere di fronte a Tesla, Byd, Geely, una società che giochi con le stesse regole e talenti. Questo è un nuovo sport. Ci motiverà a essere migliori. La competizione dovrà essere però simmetrica, per me questo è l'importante. Se accogliamo i costruttori cinesi qua, come è giusto che sia, noi dovremmo poter accedere al mercato cinese e approfittare della loro tecnologia”.

Con Anfia avete lanciato un piano per la ricerca di nuovi fornitori in Italia. A quanto ammonta la quota italiana in Renault?

“L'Italia era dodicesima nella classifica dei Paesi fornitori di Renault e valeva 1 miliardo. Con questo progetto che sta proseguendo puntiamo a raddoppiare questa cifra e a raccogliere opportunità visto il tessuto tecnologico di alto livello”

Sarebbe fantascienza immaginare una produzione Renault in Italia?

“Mi rifaccio alle parole di Marchionne. L'Europa ha già una sovracapacità produttiva. Inutile aggiungerne. Noi puntiamo a fare scouting di innovazione e tecnologia, ad avere effetti positivi, piuttosto che costruire nuove linee di assemblaggio vetture di cui nessuno ha bisogno. Abbiamo scelto di dare una mano in questo modo”.

Con Nissan-Mitsubishi cosa è successo? E' ancora un'alleanza, oppure avete preso strade differenti?

«Diciamo che siamo passati da un matrimonio tradizionale a un rapporto più fluido, ma stabile e concreto. Prima c'era un blocco a livello di governance, non si poteva più fare nulla. La spinta del 1999 era venuta meno. Ho sempre creduto che la matassa si sarebbe sbrogliata se avessimo affrontato la questione proponendo progetti concreti. Così sono nati i piani sugli impianti, come quello in India, dove loro mettono la fabbrica, noi le piattaforme. Unendo le forze riusciamo a stare su un mercato importante. Volevamo Nissan nel progetto Ampere, ed è entrata, mettendoci 600 milioni. E la Micra la produciamo anche in Europa. Ora siamo due aziende normali, che posseggono il 15% reciproco, e hanno due rappresentanti nei board. In più io posso vendere il 28% e investire queste risorse. Siamo una coppia stabile, ma se si vuole uscire con gli amici la sera non scattano scene di gelosia».

[LEGGI I COMMENTI](#)

© Riproduzione riservata

Raccomandati per te

Ritrovato Pato, marito di Fati e padre di Marie morte di sete nel deserto: "Ditemi dove sono i loro corpi"

Un fioretto alla moda, Marini e l'oro glamour: "Cuore e sana follia"

Salario minimo, Bertelli: "Atto di civiltà per tutelare il lavoro. Aiuterà giovani e donne"

Kupchan: "Il presidente deve essere pragmatico ma non nasconda i dissensi", l'intervista all'ex consigliere di Obama

TUTTI GLI ESPERTI

[Casa](#)[Fisco](#)

> Tgcom24 > Economia > News d'agenzia > Renault: De Meo (ceo); Ue ci ripensi, fine motori a benzina slitti al 2040 (Rep)

Quotazioni Borsa
 News d'agenzia
 Indici Borse estere
 Fondi comuni
 Euro e valute
 Tassi
 Fisco
 Petrolio
 In collaborazione con 
 Cerca Titoli

 Invia
 Note sull'utilizzo dei dati

MF NEWSWIRES

< Indietro

RENAULT: DE MEO (CEO): UE CI RIPENSI, FINE MOTORI A BENZINA SLITTI AL 2040 (REP)

28/07/2023 08:41

MILANO (MF-NW)--I migliori conti di sempre, una strategia per l'Europa, che pero' deve far slittare l'addio al motore termico nel 2040, la concorrenza dei cinesi e il ruolo dell'Italia per quanto riguarda l'alta tecnologia. Luca de Meo, ceo del gruppo Renault, in un'intervista a Repubblica, parla a tutto campo della situazione e del futuro del settore automotive ma anche del presente: "questi sono i migliori risultati che la Renault ha mai fatto nella sua storia. Soprattutto per quanto riguarda la generazione di cash, cosa che ci assicura un futuro in un settore che per le trasformazioni in atto continua a richiedere investimenti. Nei primi sei mesi del 2023, abbiamo generato la cassa di tutto il 2022. Riducendo i costi, aprendo la forbice tra costi e prezzi, abbassando il break even del 50%. Così ci assicuriamo il futuro". Per quel che riguarda le previsioni sui prezzi delle auto, De Meo, ha detto che "dopo un anno di inflazione, immagino un periodo deflattivo su energia, logistica e materie prime. Situazione che si puo' gestire in due modi: abbassando i costi e i prezzi, oppure abbassando i costi e tenendo i prezzi stabili. Vedo la seconda piu' probabile: non ci sara' una rincorsa a fare volumi. Facciamo piu' soldi adesso che vendiamo 2 milioni di auto di quando ne vendevamo 3,5 milioni. Difficile che si torni indietro rispetto al mantenimento dei margini". Nel 2035 finisce l'era del motore termico. Sulla possibilita' che le norme nel 2026, anno di revisione del regolamento, cambino, il ceo ha detto che "il treno ha gia' lasciato la stazione, non possiamo piu' tornare indietro. Non conviene dal punto di vista del business. Abbiamo gia' investito tante miliardi e ne metteremo altri. La strada e' segnata. Noi come Renault siamo pronti, anche se auspichiamo uno slittamento al 2040 per fare crescere ancora il mercato dell'elettrico". "L'Euro 7 non ha senso, da tutti i punti di vista. Ora anche il governo francese si oppone. Le regole vanno riviste, conservando l'attenzione all'inquinamento che proviene da freni e pneumatici. Per i motori e' invece assolutamente impossibile soddisfare entro il 2025 i limiti imposti", ha aggiunto. Intanto l'Europa deve fare i conti con la Cina. "Si chiama competizione. Se fossimo soli sul mercato ci chiameremmo Trabant e non Renault. Abbiamo affrontato le case statunitensi, poi le giapponesi e le coreane. La Cina ha vantaggi su materie prime, capacita' produttiva delle batterie. L'America e' chiusa da regolamenti stringenti. La cosa piu' naturale e' che vengano in Europa. Saranno un competitor importante", ha detto, sottolineando che "noi con Ampere, societa' che nascerà entro fine anno, vogliamo mettere di fronte a Tesla, Byd e Geely una realta' che giochi con le stesse regole e talenti. La competizione dovra' essere simmetrica: se accogliamo i costruttori cinesi, come e' giusto che sia, noi dovremmo poter accedere al mercato cinese e approfittando della loro tecnologia". Con Anfia Renault ricerca nuovi fornitori in Italia. "L'Italia era dodicesima nella classifica dei Paesi fornitori di Renault e valeva un miliardo. Con questo programma puntiamo a raddoppiare la cifra", ha aggiunto. Per quel che riguarda la possibilita' di una produzione Renault in Italia De Meo ha detto: "mi rifaccio alle parole di Marchionne. L'Europa ha gia' una sovracapacita' produttiva. Inutile aggiungerne. Noi puntiamo a fare in Italia scouting di innovazione e tecnologia, ad avere effetti positivi, piuttosto che costruire nuove linee di assemblaggio di cui nessuno ha bisogno". Sui rapporti con Nissan-Mitsubishi, "diciamo che siamo passati da un matrimonio tradizionale a un rapporto piu' fluido, ma stabile e concreto. Prima c'era un blocco a livello di governance, non si poteva piu' fare nulla", ha detto il ceo aggiungendo che "ho sempre creduto che la matassa si sarebbe sbrigliata se avessimo affrontato la questione proponendo progetti concreti. Così sono nati i piani sugli impianti, come quello in India, dove loro mettono la fabbrica, noi le piattaforme. Unendo le forze riusciamo a stare su un mercato importante. Volevamo Nissan nel progetto Ampere, ed e' entrata, mettendoci 600 milioni. E la Micra la produciamo anche in Europa. Ora siamo due aziende normali, che posseggono il 15% reciproco, e hanno due rappresentanti nel board. la coppia e' stabile, ma se si vuole uscire con gli amici la sera non scatta la gelosia". cos (fine) MF NEWSWIRES (redazione@mfnewswires.it)

Strumenti
 Stampa
 Condividi 
 Invia
 Ricerca avanzata News  Help

pubblicita

Gis 2023, focus su decarbonizzazione, emergenza climatica, grandi opere finanziate dal Pnrr e sicurezza sul lavoro

31 luglio 2023 | 12.24

Redazione Adnkronos

LETTURA: 5 minuti



ORA IN

Prima pagina

Ucraina, Medvedev avverte: "Se Kiev avrà successo useremo arma nucleare"

Prometeo La newsletter sui temi della sostenibilità

Le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali, in programma dal 5 al 7 ottobre 2023 al Piacenza Expo



Decarbonizzazione, emergenza climatica, grandi opere finanziate dal Pnrr e sicurezza sul lavoro. Sono le quattro grandi tematiche che saranno al centro della IX edizione del Gis, le **Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali, in programma dal 5 al 7 ottobre 2023 al Piacenza Expo.** Nei tre giorni della più grande manifestazione europea dedicata alle nuove proposte e alle innovazioni tecnologiche del mondo del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali, le oltre 50 associazioni di categoria, che hanno dato il loro patrocinio, si confronteranno su tutte le principali problematiche dei vari cluster.

Alle Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali la decarbonizzazione sarà uno degli argomenti al centro del dibattito. Si farà infatti il punto sulla rotta di avvicinamento agli obiettivi fissati dall'Accordo di Parigi sul cambiamento climatico a livello globale e dall'Unione Europea a livello continentale che, con il programma Fit for 55, ha segnato la via per raggiungere la 'Net Zero' del trasporto su strada, mirando alla riduzione delle emissioni di CO2 del 55% entro il 2030 e del 90% entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Del resto, il settore trasporti da solo produce il 24% delle emissioni globali di CO2 (dati International Energy Agency) e

Benzina, prezzo in forte rialzo: ai massimi da luglio 2022. Oggi incontro al Mimit

Niger, golpisti accusano la Francia: "Vuole intervenire militarmente"

Reddito di cittadinanza 2023 sospeso, presidio a Napoli

Omicidio nel Cagliariitano, 43enne strangolato in un b&b: fermato un giovane

ARTICOLI

in Evidenza

in Evidenza

Evanews, una nuova visione delle news europee

in Evidenza

Obiettivo ESG

in Evidenza

"Ascolta e vedrai, il podcast dell'Oculista Italiano"

in Evidenza

Auto, nuova famiglia Mini compie salto in avanti con innovazioni tecnologiche

in Evidenza

Icam presenta il suo 5° bilancio sostenibilità

raggiungerà il 30% entro il 2050, se non saranno presi provvedimenti. In particolare, il solo trasporto merci su gomma è responsabile del 17% delle emissioni totali di gas serra, mentre quello marittimo del 2,5%.

in Evidenza

Osservatorio Infojobs, 200mila offerte in primi 6 mesi 2023, cresce ricerca mirata

Da qui la naturale presenza al Gis di tutte le associazioni che rappresentano i principali player dei diversi settori protagonisti della transizione come:

in Evidenza

Q8 Quaser e Torello insieme per una mobilità sempre più sostenibile

Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), **Anita** (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici), **Confetra** (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), **Assologistica**, **Assiterminal** e **Federlogistica**. C'è, poi, il comparto portuale con Assonat e Assonave e quello del sollevamento e movimentazione merci, con **Aisem** (Associazione Italiana Sistemi di Sollevamento, Elevazione e Movimentazione) e **Anna** (Associazione Nazionale Noleggi Autogru e Trasporti Eccezionali), **Aiti** (Associazione Imprese Traslocatori Italiani), **Assoporti** (Associazione dei Porti Italiani), **Fercargo** (Imprese Ferroviarie nel Trasporto Merci), **Fermerci** (Associazione Operatori nel Trasporto Ferroviario Merci), **Fite** (Federazione Italiana Trasporti Eccezionali), **Unrae** (Unione Nazionali Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

in Evidenza

Samsung presenta nuove serie di dispositivi Galaxy

La tre giorni piacentina, **organizzata da Mediapoint&Exhibitions**, offrirà anche **la possibilità di fare il punto sugli investimenti del Pnrr e del Pnc (Piano nazionale complementare) e sulle grandi opere avviate dal governo**. Dall'alta-velocità ferroviaria alle autostrade, fino ai porti. Secondo il report del governo 'Stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie' presentato alla Commissione Ambiente della Camera il 12 aprile scorso, al 31 dicembre 2022 erano stati finanziati cantieri per 132,5 miliardi di euro, tra opere in fase di progettazione, in corso e in gara. Una grande opportunità per il Paese, minacciata però dagli aumenti registrati per i costi dovuti al rincaro dei prezzi dei materiali di costruzione, dei carburanti e dell'energia (+5,7%, una variazione equivalente a 7,2 miliardi). Da qui i patrocini dati al Gis da associazioni di categoria come Assobeton (Associazione Nazionale di Categoria delle industrie produttrici di manufatti, componenti e strutture in calcestruzzo), Federacciai, Assofond, Fermerci, Assofer e Fercargo, Anepla. Non a caso, inoltre, il Gis gode del patrocinio ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale si aggiungono quelli della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Regione Emilia Romagna, Regione Liguria e Comune di Piacenza.

in Evidenza

Influencer in campo per 'Viral, rendiamo virale la conoscenza delle epatiti'

in Evidenza

Pasta, al via campagna promozionale con testimonial la nazionale di volley maschile

in Evidenza

Per 62% aziende italiane ritorno economico da investimenti in economia circolare

in Evidenza

Età biologica vs età anagrafica, a Roma il Congresso Nazionale della Federazione Medico Sportiva Italiana

in Evidenza

Sclerosi multipla, Aifa approva rimborsabilità per monoclonale sottocute

in Evidenza

Nasce "TTI - Treni Turistici Italiani" del Polo Passeggeri del Gruppo FS

Altro tema centrale di questa edizione delle Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali, sarà la **sicurezza sul posto di lavoro**. Secondo l'ultimo rapporto Inail, solo nel primo quadrimestre 2023, le vittime sul posto di lavoro sono state 264 le vittime, con una media di oltre 66 decessi al mese e più di 15 alla settimana. E, circa le denunce di infortunio, il maggior numero è arrivato dal settore delle Attività Manifatturiere (21.529), seguito da Costruzioni (9.195), Sanità (9.119), Trasporto e Magazzinaggio (9.018) e Commercio (8.742).

in Evidenza

Appalti, intesa Acea - Viminale per la legalità

in Evidenza

Italia, Europa, Mediterraneo

in Evidenza

Salute, Casasco (Fmsi): "Età biologica può vincere su quella anagrafica"

"Decarbonizzazione, emergenza climatica, Pnrr e sicurezza sul lavoro sono le quattro urgenze con le quali anche i mondi del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali oggi devono fare i conti - dichiara **Fabio Potestà, direttore di Mediapoint&Exhibitions** - Per questo è stato naturale che il Gis, la fiera che negli anni si è imposta come il principale evento dedicato a questo comparto a livello europeo, diventasse il palcoscenico privilegiato per il confronto tra tutti i grandi player delle varie filiere. Senza però dimenticare che le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali rappresentano l'unico evento italiano, ed il più grande a livello europeo, dedicato agli utilizzatori di gru, piattaforme aeree, sollevatori telescopici, carrelli elevatori, macchine e attrezzature per la movimentazione industriale e portuale, logistica meccanizzata e il trasporto pesante. Lo dimostrano gli oltre 400 espositori che saranno presenti negli oltre 62.000 metri quadri tra area coperta e scoperta occupati quest'anno dall'esposizione".

Il Gis sarà anche un'occasione di festa e di premiazioni: confermate infatti anche per questa nona edizione, le tradizionali serate dedicate ai riconoscimenti per le eccellenze della filiera, che si terranno durante l'arco della manifestazione nei padiglioni del Piacenza Expo, come, l'Italplatform-Italian Access Platform Awards (che si terrà giovedì 5 ottobre e sarà dedicato alle macchine e alle attrezzature per i lavori in quota), l'Itala-Italian Terminal and Logistic Awards (che si svolgerà nella tarda mattinata di venerdì 6 ottobre e sarà dedicato al terminalismo portuale, intermodale e alla logistica) e l'Itla-Italian Lifting Transportation Awards (che si terrà nella prima serata di venerdì 6 ottobre e sarà dedicato al sollevamento e ai trasporti eccezionali). Eventi che costituiscono anche un importante momento di networking tra i più importanti operatori di questi comparti. Tornerà inoltre quest'anno, dalle 19.30 di venerdì 6 ottobre, il Gis by Night, momento di socialità che permetterà a tutti gli espositori del Gis e alla loro clientela più importante di incontrarsi all'interno del quartiere fieristico di Piacenza, dove saranno allestiti buffet a tema e intrattenimenti a sorpresa.

In occasione di questa nona edizione del Gis, infine, Mediapoint&Exhibitions presenterà anche la nuovissima fiera 'T3-Truck Tyre Trailer', manifestazione interamente dedicata a tutti i mezzi di trasporto comprendendo tra questi camion, furgoni, rimorchi, la loro componentistica e i relativi pneumatici, in programma dal 17 al 19 ottobre 2024.

RIPRODUZIONE RISERVATA
© COPYRIGHT ADNKRONOS



in Evidenza

Cybersecurity, dopo attacco informatico boom costi aziendali per ripartire

in Evidenza

A Sabaudia torna 'Mediterranea', dal 2 agosto

in Evidenza

Campagna Legambiente sulla transizione energetica in azienda Conou di Modugno

in Evidenza

Distilleria Nardini, boom di vendite per 'Acqua di Cedro' e ora arrivano i cocktail

in Evidenza

Colite ulcerosa, ok Aifa a rimborso nuova terapia

in Evidenza

A Roma Inqua 2023, congresso sui cambiamenti planetari

in Evidenza

Scuola, Pro Vita Famiglia: "Identità alias e bagni neutri per professori, Governo mantenga promesse elettorali"

in Evidenza

"Una buona spesa può cambiare il mondo", a Roma assemblea nazionale ANCC-COOP

in Evidenza

Volontari alleati per la salute, un impatto di oltre 20 milioni di euro

in Evidenza

'Dress your story', progetto di moda Amazon ispirato dai dipendenti

in Evidenza

Nuovo Frecciarossa da Roma per Pompei dal 16 luglio

in Evidenza

'Ritratte. Donne di arte e di scienza'

in Evidenza

Vaccino anti-Herpes zoster, un open day a Lecce

in Evidenza

Qvc, shopping sempre più partecipato, conversazionale e informato

Fondazione Crc

Franco Ramello diventa consigliere dell'ente guidato da Ezio Raviola



Anfia

Alberto Musso è stato confermato alla presidenza del comitato tecnico Oica



Università di Torino

Silvia Bordiga diventa corrispondente dell'Accademia del Lincei per le scienze



Le nomine

Gran Paradiso, rinnovato il commissario Cerise Cane guida i geometri

di **Massimiliano Sciuolo**

Italo Cerise è stato riconfermato nel ruolo di commissario straordinario del **Parco Nazionale del Gran Paradiso**. A ufficializzare la decisione, il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin.

Il consiglio generale della **Fondazione Crc** ha nominato **Franco Ramello** quale nuovo consigliere, in sostituzione di Michelangelo Pellegrino, recentemente nominato in consiglio di amministrazione. Graziano Lingua è stato invece nominato nel cda di Fondazione CRC Donare ETS, in sostituzione di Paolo Merlo.

Alberto Musso, responsabile area tecnica e affari regolamentari di **Anfia**, è stato riconfermato alla presidenza del comitato tecnico **Oica**, di cui **Anfia** è membro fin dalla fondazione, nel 1919, per il biennio 2023-2025. Il Comitato coordina le attività di tipo tecnico-regolamentare delle associazioni dei produttori di autoveicoli affiliate a Oica.

Doppio cambio di guardia nel sindacato dei **Lavoratori Poste (Slp)** della **Cisl** in Piemonte. **Bruno Bartone** è il nuovo segretario generale di Slp Cisl Piemonte: raccoglie il testimone da Gerlando Carafassi, che lascia dopo

7 anni il vertice della federazione regionale per limiti d'età.

Eletta anche la nuova segreteria di Slp Cisl di Torino-Canavese, la più grande della regione. Qui a cedere il passo è proprio Bartone: al suo posto ci sarà **Martina Caniglia**, che ha svolto per tre anni il ruolo di segretaria generale nella federazione di Cuneo. Caniglia sarà affiancata in segreteria da Vincenzo Pira e Carmen Battistella.

A chiudere il cerchio, il nuovo segretario per la federazione a Cuneo è Alessandro Romano, dipendente postale dell'ufficio DTO (Divisione Territoriale Operativa).

Silvia Bordiga, chimica del Dipartimento dell'Università di Torino, è stata nominata socio corrispondente dell'**Accademia nazionale dei Lincei** per le Scienze fisiche, matematiche e naturali.

Il cuneese **Carlo Cane** sarà invece il presidente per il prossimo biennio del **Comitato Regionale dei Collegi Geometri** e Geometri Laureati del Piemonte. Al suo fianco, in qualità di vicepresidente, è stato scelto Massimo Cerutti, mentre come segretario è stato nominato Antonio Penna. Il tesoriere è Emanuele Bigoni. Cane raccoglie il testimone da Luisa Rocca.

Novità anche sul fronte del lavoro: **Anna Georgudi** è la nuova specialista politiche attive del lavoro presso l'**Agenzia Piemonte Lavoro**. Anche Barbara Binello ha assunto un ruolo all'interno dell'Agenzia, come specialista politiche del lavoro. Con loro, anche Francesca Bottaro e Andrea Seminerio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Gran Paradiso** Nomina per il commissario del parco

Gran Paradiso, rinnovato il commissario Cerise Cane guida i geometri

BEA
INNOVATION

Per informazioni e contatti:
+39 0428182346 | info@beainnovation.it | www.beainnovation.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.