



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 7 al 13 gennaio 2025

Torino, 16 gennaio 2025

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Askaneews.it	10/01/2025	<i>L'Italia al Ces, la Maserati a guida autonoma del Polimi</i>	2
	Lapresse.it	10/01/2025	<i>Auto, immatricolazioni in calo dello 0,5% nel 2024</i>	4
	Agenziagiornalisticaopinione.it	10/01/2025	<i>ANFIA * MERCATO AUTO: «FOCUS ITALIA DICEMBRE 2024, LE VETTURE A BENZINA CHIUDONO IN CALO DELL'11,4%,</i>	6
	IlsecoloXIX.it	10/01/2025	<i>Auto, a dicembre immatricolazioni auto ibride rappresentano il 49,3% del mercato</i>	8
	Ilsole24ore.com	10/01/2025	<i>L'Italia al Ces, la Maserati a guida autonoma del Polimi</i>	9
	Repubblica.it	10/01/2025	<i>Auto, a dicembre immatricolazioni auto ibride rappresentano il 49,3% del mercato</i>	13
5	Il Riformista	11/01/2025	<i>Testa vs Cina l'elettrico ormai e' inevitabile. The Donald lo sa e giara contro l'Opec (A.Picasso)</i>	15
6	Il T	11/01/2025	<i>Vendite di auto a -4,9%, l'anno inizia nell'incertezza</i>	16
9	La Provincia di Como	11/01/2025	<i>L'assessore regionale Guidesi "Rivedere il Green Deal"</i>	17
25	Corriere della Sera	12/01/2025	<i>Brevi - Meno auto, piu' autobus</i>	18
17	La Provincia di Lecco	12/01/2025	<i>L'assessore regionale Guidesi. "Rivedere il Green Deal"</i>	19
7	La Voce e il Tempo	12/01/2025	<i>Compra, vendi e ricompra il Centro Fiere del Lingotto</i>	20
	Ansa.it	13/01/2025	<i>Test comparativo auto elettriche sul Gra, si parte da San Pietro</i>	22
47	Giornale di Brescia	13/01/2025	<i>Non e' solo una questione di trasporto</i>	26
1+11	Il Quotidiano del Sud - L'Altravoce dell'Italia	13/01/2025	<i>Lioni e' Borgo 4.0 Dalle macerie alla mobilita' del futuro</i>	28
	Ilmessaggero.it	13/01/2025	<i>Anfia, Italia unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello na</i>	31
	Ilmessaggero.it	13/01/2025	<i>From 100% to 5%: torna a Roma il piu' grande test di auto elettriche d'Europa. 12 vetture tra i mode</i>	33
	Repubblica.it	13/01/2025	<i>From 100% to 5%: torna a Roma il piu' grande test di auto elettriche d'Europa</i>	35

10 gennaio 2025

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 16°C



askanews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024 | EUROPA BUILDING



SCIENZA E TECNOLOGIA VIDEONEWS

L'Italia al Ces, la Maserati a guida autonoma del Polimi

10 GENNAIO 2025

SCIENZA E TECNOLOGIA VIDEONEWS

L'Italia al Ces, la Maserati a guida autonoma del Polimi

La tecnologia sarà testata in città sulle 500

GEN 10, 2025 Video

info & imprese



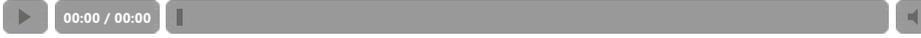
askanews

Segui la Pagina

178.677 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 10 gen. (askanews) – Al Ces di Las Vegas il settore dell'automotive si è confermato uno dei più interessanti. E a portare nel futuro le auto, sempre più connesse e autonome, c'era anche l'Italia con la Maserati MC20 Cielo a guida autonoma del Politecnico di Milano, progetto Aida ((Artificial Intelligence Driving Autonomous).

I test e gli studi sulla Maserati hanno l'ambizione di rivoluzionare la mobilità del futuro: il prossimo passo è applicare la tecnologia ad auto che si muovono in un contesto urbano, verranno usate delle 500, per rendere più efficienti gli spostamenti in città, ha spiegato ad askanews Simone Peretti Project manager per il gruppo Aida all'interno di Politecnico di Milano.

"L'obiettivo per il progetto Aida è quello di fornire un servizio che permette al cittadino di chiamare attraverso una semplice applicazione sul telefono – ha detto – Il veicolo sarà in grado in autonomo di raggiungere l'utente nel punto di prelievo. Salirà potrà guidare manualmente nel veicolo, lasciando le parti più complesse della guida direttamente all'autista, permettendo, poi l'utente una volta raggiunta la destinazione di lasciare il veicolo che sarà in grado in autonomia di raggiungere il parcheggio di caricarsi in autonomo, piuttosto che raggiungere anche un altro utente".

L'auto dotata dell'AI robo-driver protagonista dell'area organizzata da ICE Agenzia, insieme ad Anfia e Aica, al Ces 2025 è quella che nel 2023 ha partecipato alla Mille Miglia percorrendo 60 km in autonomia.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

ACCESSO ARCHIVI

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS



ULTIMA ORA: mplicanze tumore cervello 14:39: Medioriente: media, ostaggi detenuti in nord Gaza risultano dispersi 14:24: Venezuela: leade

Home » **Economia**



Auto, immatricolazioni in calo dello 0,5% nel 2024

Il bollettino dell'Anfia ne registra oltre 1,5 milioni, a dicembre calo del 4,9% sullo stesso mese del 2023

10 Gennaio 2025

Auto ancora nella tempesta. Le **immatricolazioni** – secondo il nuovo bollettino dell'Anfia – sono **in calo dello 0,5% nel 2024** rispetto all'anno precedente.

In tutto si arriva a 1.559.229 immatricolazioni. A dicembre sono state immatricolate **106mila autovetture**, in calo del 4,9% rispetto allo stesso mese del 2023.

In particolare la suddivisione delle **immatricolazioni** per alimentazione prevede le autovetture a **benzina** che chiudono dicembre in calo dell'11,4%, con una quota di mercato del 28,4%. In flessione anche le **diesel** a -18,5% su dicembre 2023, con una market share del 13%. Le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate dell'1,9% (al 29,2% di quota) mentre continua il trend negativo delle auto diesel (-21,4%, al 13,8% di quota nel periodo).

Le immatricolazioni delle auto ad **alimentazione alternativa** rappresentano il 58,5% del mercato nel solo mese di dicembre, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2023 (+2,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13% e hanno una quota di

ULTIME NEWS



Regione Marche, strategia di specializzazione intelligente: a Jesi presentati i primi risultati



Pensioni, denuncia della Cgil: l'Inps alza i requisiti dal 2027. Ma l'Istituto smentisce



Pensioni, aumentano i requisiti: dal 2027 serviranno 43 anni e un mese di contributi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

mercato del 56,9%.

Le **autovetture elettrificate** rappresentano il 49,3% del mercato di dicembre, mentre nel cumulato hanno una quota del 47,5%, con volumi in aumento sia nel mese (+3,9%) che nel cumulato (+5,7%). Le immatricolazioni di autovetture **ricaricabili** calano del 15,5% nel mese (quota di mercato al 9%) e calano del 12,9% nel cumulato.

Le **auto elettriche** hanno una quota del 5,5% e calano del 14,8% nel mese. Calano anche le ibride plug-in: -16,7%, con il 3,5% di quota del mercato del mese. Le **autovetture a gas** rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture Gpl (-4,3% su dicembre 2023). Nell'anno le autovetture **Gpl** risultano in crescita dell'1,7% e quelle a metano in calo del 34,3%.

© Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata

Tag: [Anfia](#), [auto](#), [mobilità](#)

Condividi questa

Notizia:



Starlink di Elon Musk, a cosa serve il treno di satelliti nello spazio

LAPRESSE
 WHERE THE NEWS IS

P.I. 06723500010

Copyright LaPresse - Tutti i diritti riservati

SEDI IN ITALIA:

MILANO, ROMA, TORINO, FIRENZE,
 NAPOLI, VERONA, TREVISO, ORISTANO,
 MESSINA, LAMEZIA TERME

SEDI NEL MONDO:

NEW YORK, WASHINGTON, MIAMI,
 BRUXELLES, LONDRA, PARIGI, BERLINO,
 MADRID, VARSAVIA, PRAGA, GINEVRA,
 VIENNA, CASABLANCA, TOKYO, HONG KONG

CHI SIAMO

CONTATTI

L'AZIENDA

IL PRESIDENTE

IL TEAM

AGENZIA STAMPA

FOTOGRAFIA

VIDEO NEWS

I NOSTRI CLIENTI

CODICE ETICO

PRIVACY

COPYRIGHT

DISCLAIMER

LAVORA CON NOI

PARTNER

PUBBLICITÀ

METEO

OROSCOPO

CORONAVIRUS



LAPRESSE USA

LAPRESSEMEDIA

AP.ORG

OLYCOM.IT



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Categoria news: OPINIONEWS



ANFIA * MERCATO AUTO: «FOCUS ITALIA DICEMBRE 2024, LE VETTURE A BENZINA CHIUDONO IN CALO DELL'11,4%, CON QUOTA 28,4%»

E-mail Stampa

Facebook Twitter LinkedIn

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

11.43 - venerdì 10 gennaio 2025

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –
///

Nel mese di dicembre, sono state immatricolate circa 106mila autovetture, in calo del 4,9% rispetto allo stesso mese del 2023. Nel cumulato dell'anno, le immatricolazioni sono state 1.559.229, in calo dello 0,5% rispetto all'anno precedente.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono dicembre in calo dell'11,4%, con una quota di mercato del 28,4%. In flessione anche le autovetture diesel (-18,5% su dicembre 2023), con una market share del 13,0%. Nell'anno, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate dell'1,9% (29,2% di quota) mentre continua il trend negativo delle auto diesel (-21,4% e 13,8% di quota nel

CERCA NEL SITO

Cerca ...



Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG

Info viabilità
previsioni traffico
e webcam 24/7

CLICCA QUI

NEW

A22 SU TELEGRAM

Scegli le informazioni che vuoi ricevere
e viaggia senza pensieri

Telegram @autostradaA22Bot

Più serenità in viaggio



TRENTINO

IL MART. DIVERSO
OGNI VOLTA CHE TORNI.



Pronti all'Impresa

punto
impresa
digitale

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

periodo).

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 58,5% del mercato del solo mese di dicembre, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2023 (+2,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13,0% e hanno una quota di mercato del 56,9% (+6,8 p.p. rispetto al 2023). Le autovetture elettrificate rappresentano il 49,3% del mercato di dicembre, mentre, nel cumulato hanno una quota del 47,5%, con volumi in aumento sia nel mese (+3,9%) che nel cumulato (+5,7%).

Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 9,5% nel mese, con una quota di mercato del 40,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 10,1%, con una market share del 40,0%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili calano del 15,5% nel mese (quota di mercato: 9,0%) e calano del 12,9% nel cumulato (con la market share al 7,5%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5,5% e calano del 14,8% nel mese. Calano anche le ibride plug-in: -16,7%, con il 3,5% di quota del mercato del mese.

Nel cumulato, sia le Bev che le Phev risultano in calo, rispettivamente -1,0% (Ms: 4,2%) e -24,4% (MS: 3,3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture Gpl (-4,3% su dicembre 2023). Nel cumulato annuo del 2024, le autovetture Gpl risultano in crescita dell'1,7% (MS: 9,3%) e quelle a metano in calo del 34,3% (Ms: 0,1%).

Categoria news: [OPINIONNEWS](#)

Per donare ora, clicca [qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

È consentito a terzi (ed a testate giornalistiche) l'utilizzo integrale o parziale del presente contenuto, ma con l'obbligo di Legge di citare la fonte: "Agenzia giornalistica Opinione".

È comunque sempre vietata la riproduzione delle immagini.

Media error: Format(s) not supported or source(s) not found

Scarica il file: https://youtu.be/AHDDTSRPSGK?_1

mynos
ESCAPE ROOM TRENTO

VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO
MYNOS.IT - 349.1234765



Bluetti EB3A
Piccola Ma Potente

268Wh | 600W | LiFePO4 | 200W Solare

299€ ~~399€~~

CABI
for unmanned vehicles

BROKER DI ASSICURAZIONI DAL 1980

CASSE RURALI TARENTINE

SCOPRI DI PIÙ

FOTO AEREE
HIGH RESOLUTION



PROVA GRATUITA **15 GIORNI**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, a dicembre immatricolazioni auto ibride rappresentano il 49,3% del mercato

A dicembre sono state immatricolate circa 106mila autovetture, in calo del 4,9% rispetto allo stesso mese del 2023. Nel cumulato dell'anno, le immatricolazioni sono state 1.559.229, in calo dello 0,5% rispetto all'anno precedente. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono dicembre in calo dell'11,4%, con una quota di mercato del 28,4%. In flessione anche le autovetture diesel (-18,5% su dicembre 2023), con una market share del 13,0%. Nell'anno, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate dell'1,9% (29,2% di quota) mentre continua il trend negativo delle auto diesel (-21,4% e 13,8% di quota nel periodo). Sono alcuni dei dati contenuti nel focus di approfondimento di [Anfia](#) dedicato alla struttura del mercato auto in Italia a dicembre. Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 58,5% del mercato del solo mese di dicembre, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2023 (+2,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13,0% e hanno una quota di mercato del 56,9% (+6,8 p.p. rispetto al 2023). Le autovetture elettrificate rappresentano il 49,3% del mercato di dicembre, mentre, nel cumulato hanno una quota del 47,5%, con volumi in aumento sia nel mese (+3,9%) che nel cumulato (+5,7%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 9,5% nel mese, con una quota di mercato del 40,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 10,1%, con una market share del 40,0%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili calano del 15,5% nel mese (quota di mercato: 9,0%) e calano del 12,9% nel cumulato (con la market share al 7,5%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5,5% e calano del 14,8% nel mese. Calano anche le ibride plug-in: -16,7%, con il 3,5% di quota del mercato del mese. Nel cumulato, sia le BEV che le PHEV risultano in calo, rispettivamente -1,0% (MS: 4,2%) e -24,4% (MS: 3,3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture Gpl (-4,3% su dicembre 2023). Nel cumulato annuo del 2024, le autovetture Gpl risultano in crescita dell'1,7% (MS: 9,3%) e quelle a metano in calo del 34,3% (MS: 0,1%).



Il Sole
24 ORE
Video

☰ 🔍 Venerdì 10 Gennaio 2025 Naviga Serie Gallery Podcast Brand Connect

ABBONATI Accedi

loading...

Tecnologia

L'Italia al Ces, la Maserati a guida autonoma del Polimi

10 gennaio 2025

...

Milano, 10 gen. (askanews) - Al Ces di Las Vegas il settore dell'automotive si è confermato uno dei più interessanti. E a portare nel futuro le auto, sempre più connesse e autonome, c'era anche l'Italia con la Maserati MC20 Cielo a guida autonoma del Politecnico di Milano, progetto Aida ((Artificial Intelligence Driving Autonomous). I test e gli studi sulla Maserati hanno l'ambizione di rivoluzionare la mobilità del futuro: il prossimo passo è applicare la tecnologia ad auto che si muovono in un contesto urbano, verranno usate delle 500, per rendere più efficienti gli spostamenti in città, ha spiegato ad askanews Simone Peretti Project

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

manager per il gruppo Aida all'interno di Politecnico di Milano. "L'obiettivo per il progetto Aida è quello di fornire un servizio che permette al cittadino di chiamare attraverso una semplice applicazione sul telefono - ha detto - Il veicolo sarà in grado in autonomo di raggiungere l'utente nel punto di prelievo. Salirà potrà guidare manualmente nel veicolo, lasciando le parti più complesse della guida direttamente all'autista, permettendo, poi l'utente una volta raggiunta la destinazione di lasciare il veicolo che sarà in grado in autonomia di raggiungere il parcheggio di caricarsi in autonomo, piuttosto che raggiungere anche un altro utente". L'auto dotata dell'AI robo-driver protagonista dell'area organizzata da ICE Agenzia, insieme ad Anfia e Aica, al Ces 2025 è quella che nel 2023 ha partecipato alla Mille Miglia percorrendo 60 km in autonomia.

Riproduzione riservata ©

Ultimi video

CONTENUTO PUBBLICITARIO

Accordo Intesa Sanpaolo - Confindustria investimenti, innovazione, credito - diretta



Mondo

Due linci catturate in Scozia, erano state rilasciate illegalmente



Cultura

Brunori Sas: con "L'albero delle noci" non volevo ripetermi



Italia

Siria, calca fuori da moschea di Damasco: almeno 7 morti



I video più visti

CONTENUTO PUBBLICITARIO

Un ruolo chiave per l'ingegnere delle telecomunicazioni: connettere il domani



Tecnologia

Tech e futuro, Ces 2025: "È l'era dell'innovazione trasformativa"



Tecnologia

Meta annuncia la fine del fact-checking su Facebook e Instagram



Tecnologia

Ces 2025, Zoppas: grande occasione per startup italiane



Brand Connect

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CONTENUTO PUBBLICITARIO

Accordo Intesa Sanpaolo – Confindustria investimenti, innovazione, credito - diretta



CONTENUTO PUBBLICITARIO

SACE ESG Hub - Il tuo percorso verso la sostenibilità



CONTENUTO PUBBLICITARIO

Un ruolo chiave per l'ingegnere delle telecomunicazioni: connettere il domani



In diretta dal CNEL

Comunità intermedie, occasione per la politica



Podcast



24



Macro Dazi, boutade, crisi. Il bis di Trump agita il mondo



24



La Bolla 06. La Bolla | Elon Musk all'assalto dell'Europa



24



Start La rivoluzione dei bonifici istantanei



24



Market Mover Il tesoro in Groenlandia



Gallery

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Spazio, il lancio del razzo europeo Vega C

24

11 foto



24

Tecnologia
L'astronauta Cristoforetti al lavoro su nuovi veicoli cargo spaziali

5 foto



24

Tecnologia Partita Hera, la missione europea di difesa planetaria

12 foto



24

Iifa 2024 Le novità di Lenovo a Iifa 2024

27 foto



Ultime dalla sezione

24

Ces 2025
Tutti i gadget tecnologici ad effetto wow del Ces 2025

di Marco Trabucchi



24

La scoperta
Record in Antartide, raggiunto il ghiaccio più antico



24

Economia Digitale
L'economia digitale cresce e arrivano investitori stranieri

di Gianni Rusconi



24

Startup
Più open innovation, ma mancano metriche d'impatto

di Gianni Rusconi



Il Sole
24 ORE

TORNA ALL'INIZIO



Il gruppo

- Gruppo 24 ORE
- Radio24
- Radiocor
- 24 ORE Professionale
- 24 ORE Cultura
- 24 ORE System

La redazione
Contatti

Il sito

- Italia
- Mondo
- Economia
- Finanza
- Mercati
- Risparmio
- Norme&Tributi
- Commenti
- Management
- Salute
- How to Spend it
- Tecnologia
- Cultura
- Motori
- Moda
- Casa
- Viaggi
- Food
- Sport
- Arteconomy
- Sostenibilità

Newsletter

Quotidiani digitali

- Fisco
- Diritto
- Lavoro
- Enti locali e PA
- Edilizia e Territorio
- Condominio
- Scuola24
- Sanità24
- Agrisole

Link utili

- Shopping24
- L'Esperto risponde
- Strumenti
- Ticket 24 ORE
- Blog
- Meteo
- Codici sconto
- 24ORE POINT
- Rassegnatori autorizzati

Pubblicità Tribunali e P.A.
Case e Appartamenti

Trust Project

Abbonamenti

Abbonamenti al quotidiano
Abbonamenti da rinnovare

ABBONATI

Archivio

Archivio del quotidiano
Archivio Domenica

Auto, a dicembre immatricolazioni auto ibride rappresentano il 49,3% del mercato



10 gennaio 2025 - 14.28

(Teleborsa) - A dicembre sono state immatricolate circa 106mila autovetture, in calo del 4,9% rispetto allo stesso mese del 2023. Nel cumulato dell'anno, le immatricolazioni sono state 1.559.229, in calo dello 0,5% rispetto all'anno precedente. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono dicembre in calo dell'11,4%, con una quota di mercato del 28,4%. In flessione anche le autovetture diesel (-18,5% su dicembre 2023), con una market share del 13,0%. Nell'anno, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate dell'1,9% (29,2% di quota) mentre continua il trend negativo delle auto diesel (-21,4% e 13,8% di quota nel periodo). Sono alcuni dei dati contenuti nel focus di approfondimento di Anfia dedicato alla struttura del mercato auto in Italia a dicembre.

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 58,5% del mercato del solo mese di dicembre, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2023 (+2,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13,0% e hanno una quota di mercato del 56,9% (+6,8 p.p. rispetto al 2023). Le autovetture elettrificate rappresentano il 49,3% del mercato di dicembre, mentre, nel cumulato hanno una quota del 47,5%, con volumi in aumento sia nel mese (+3,9%) che nel cumulato (+5,7%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 9,5% nel mese, con una quota di mercato del 40,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 10,1%, con una market share del 40,0%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili calano del 15,5% nel mese (quota di mercato: 9,0%) e calano del 12,9% nel cumulato (con la market share al 7,5%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5,5% e calano del 14,8% nel mese. Calano anche le ibride plug-in:

-16,7%, con il 3,5% di quota del mercato del mese. Nel cumulato, sia le BEV che le PHEV risultano in calo, rispettivamente -1,0% (MS: 4,2%) e -24,4% (MS: 3,3%).

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture Gpl (-4,3% su dicembre 2023). Nel cumulato annuo del 2024, le autovetture Gpl risultano in crescita dell'1,7% (MS: 9,3%) e quelle a metano in calo del 34,3% (MS: 0,1%).

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

powered by Teleborsa

la Repubblica

GEDI News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

Abbonati

APPIphone | Android

SOCIAL

SUPPLEMENTI REPUBBLICA Affari e Finanza DII Venerdì Robinson

GED NEWS NETWORK La Stampa
Huffington Post Italia
Fem
Formula Passion

QUOTIDIANI LOCALI La Provincia Pavese
La Sentinella del Canavese

PERIODICI Le Scienze
Limes
National Geographic

RADIO DeeJay
Capital
m2o

INIZIATIVE EDITORIALI In edicola
Biblioteca Digitale

PARTNERSHIP LAB
MyMovies
AutoXY
Formula Passion
Sport.it

SERVIZI, TV E CONSUMI

Annunci
Ilmiolibro
Necrologie
Miojob
Enti e Tribunali
Meteo
Joy
Tvizap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
Codici Sconto

[Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)
[Dichiarazione di accessibilità](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tesla vs Cina: l'elettrico ormai è inevitabile The Donald lo sa e gioca contro l'Opec+ Decarbonizzare l'automotive ha un prezzo

Antonio Picasso

Due pool che le case d'auto europee stanno creando, per cercare di far slittare al 2027 i limiti di emissione di CO₂, dimostrano due cose. Visti i capi cordati dei due contendenti, l'Europa si sta trasformando nel terreno di scontro di una nuova guerra commerciale dai connotati squisitamente geopolitici. D'altra parte, è la presa d'atto del mondo-auto che la direzione verso l'elettrico è a senso unico. E che un qualsiasi salvataggio del termico suona ormai come un accanimento terapeutico verso un'industria che o cambia o cambia.

Partiamo dalle squadre in fase di formazione. La prima – quella che ha fatto alzare il sopracciglio – è fatta da Stellantis, comprese le sue controllate francesi Peugeot e Citroën, Toyota, Ford, Mazda e Subaru. In totale sono 16 i produttori che fanno capo a Tesla, la quale intende farsi acquirente dei crediti green. Nella trincea di fronte, si trovano Mercedes, Volvo, Smart e Polestar, il cui minimo comune denominatore è la partecipazione di capitali cinesi. Ancora una volta Usa contro Cina, quindi!

Le auto green del miglior amico di Trump rivaleggiano con quelle di Pechino, che chiudono l'anno con un boom di immatricolazioni (+40,7%), che assegna al loro Paese la leadership mondiale delle E-car. D'altra parte, Musk agli occhi di mezza Europa fa l'effetto di un vessillo rosso davanti a un toro. Un po' se l'è andata a cercare. Tuttavia demonizzare Tesla in quanto figlia di questo Faust 4.0 non permette di osservare come nessuno dei due pool sia davvero indipendente in questa transizione ecologica che l'Ue si è imposta cinque anni fa e che, ora, non è in grado di gestire.

I nostri obiettivi di decarbonizzare l'automotive hanno innescato un processo di deindustrializzazione che, a sua volta, sta lasciando libero spazio agli stranieri d'oltrеоceano e dell'Estremo oriente, entrambi più avanti di noi. C'è di buono una cosa. Ed è questo il secondo punto. Pur essendo due i pool – quando si lotta contro una legge da modificare, si dovrebbe restare uniti – e guidati da non europei, l'automotive ha finalmente realizzato in che epoca vive. Il trend del motore elettrico è inarrestabile. Centri studi, società di consulenza e soprattutto il mercato lo confermano con analisi e grafici ormai quotidiani. Può essere che le economie deboli come le nostre lo percorrano più lentamente.

La crisi del settore c'è. **Anfia** parla di un



4,9% a dicembre, su base mensile. Contro uno stallo tendenziale del -0,5% di dicembre 2024 su dicembre 2023. Meno peggio che in Germania, dove si assiste a un vero e proprio crollo. Il Business Climate Index per l'industria automobilistica tedesca elaborato dall'Istituto economico Ifo è sceso a dicembre 2024 a meno 34,7 punti, rispetto ai meno 32,4 punti (dati stagionalizzati) di novembre. «L'industria automobilistica è così scivolata sempre più in crisi», afferma Anita Wöfl, esperta del settore per Ifo. Sono numeri che spingono a correre ai ripari. Ammesso che non sia tardi.

All'atto pratico, questo significa adeguarsi a un processo di elettrificazione che si sta palestando a monte quando a valle dei costruttori. Nel momento in cui Aramco (a monte) investe 3,28 miliardi di dollari in energia solare, vuol dire che anche i giganti del petrolio l'hanno capito. È in corso un processo di trasformazione industriale senza precedenti. L'Oil & Gas sta mutando pelle.

È in questa cornice che gli analisti più raffinati inquadrano perfino le intenzioni di tornare alle trivelle da parte di Trump. Per gli Usa, estrarre petrolio significa aumentarne la produzione mondiale e incidere sui prezzi, a svantaggio così dell'Opec+ (quindi Russia e Iran inclusi), che potrebbero vedersi costretti a trattare per un Brent ben al di sotto degli 80 dollari di oggi. Del resto, nelle dimensioni della nostra piccola Italia, ci sarà pur un motivo se (a valle) Plenitude mira a installare una colonnina di ricarica elettrica ogni 50 chilometri su tutta la rete autostradale nazionale. Con fornitori e distributori che si stanno comportando così, il motore termico è un po' come il Bufalo Bill di Francesco De Gregori, che gareggia contro una "locomotiva che ha la strada segnata".

Vendite di auto a -4,9%, l'anno inizia nell'incertezza

Il settore

I dati **Anfia** su dicembre: calano le immatricolazioni dei modelli a benzina e diesel, crollo delle BEV e dei modelli a metano. Resistono le ibride.

Il mercato dell'auto italiano ha archiviato un 2024 con il segno negativo e il 2025 non può che cominciare nel segno dell'incertezza. Secondo l'aggiornamento di **Anfia**, a dicembre sono state immatricolate circa 106mila autovetture, in calo del 4,9% rispetto allo stesso mese del 2023, e nell'intero anno le immatricolazioni sono state 1.559.229, in ribasso dello 0,5% annuale. Le auto a benzina hanno chiuso dicembre a -11,4% e le diesel a -18,5%. Nell'anno, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono comunque aumentate dell'1,9% (29,2% di quota mercato), mentre le vetture a gasolio il trend negativo si è attestato a -21,4% (e 13,8% di quota nel periodo). Meglio (ma non troppo) è andata con le ibride. Le alimentazioni alternative

rappresentano il 58,5% del mercato solo nel mese di dicembre, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2023 (+2,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13% e hanno una quota di mercato del 56,9% (+6,8% sul 2023). Le auto elettrificate rappresentano il 49,3% del mercato di dicembre e il 47,5% annuale, con volumi in aumento sia nel mese (+3,9%) che nel cumulato (+5,7%). Tra queste, le ibride mild e full crescono del 9,5% nel mese. Crollo mensile del 15,5% per le auto elettriche ricaricabili e del 12,9% annuale (con 7,5% di market share) e anche per le ibride plug-in: -16,7% mensile. Nel cumulato, sia le BEV che le PHEV risultano in calo, rispettivamente -1% e -24,4%. Quanto alle auto a gas, rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture Gpl (-4,3% sul 2023). Nel cumulato annuo del 2024, i mezzi Gpl risultano però in crescita dell'1,7% e quelli a metano in calo del 34,3%.

«Oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale», aveva spiegato Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, prospettando un 2025 «ancora difficile ed



incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 - anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit - è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia». Secondo **Anfia**, «sul versante europeo, è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo con il non-paper del Mimit e il lavoro di Acea e Clepa per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica l'attuale normativa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'assessore regionale Guidesi «Rivedere il Green Deal»

Le regole europee

Il responsabile lombardo dello Sviluppo Economico «Correggere gli errori della passata Commissione»

Il Green Deal europeo nella sua forma attuale «impatta in maniera devastante dal punto di vista economico e rischia di rendere non competitive le aziende. Se non si lasciano i territori liberi di innovare e di raggiungere gli obiettivi ambientali» anche attraverso «la ricerca e l'ingegno degli imprenditori», se si decide «dall'alto in maniera rigida e non flessibile, si limita completamente la possibilità di

azione dei nostri ecosistemi. Questa è la contestazione principale che abbiamo fatto alla scorsa Commissione europea: se la nuova Commissione non correggerà questi clamorosi errori, il rischio è quello della deindustrializzazione». Parole di Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo economico della Regione Lombardia e presidente dell'Automotive Regions Alliance (ARA), l'alleanza tra le 36 regioni europee dove si sviluppano le filiere dell'automotive, intervistato per il magazine televisivo Italtpress Economy.

Attraverso l'Ara, la Lombardia punta a fare sentire la propria voce a Bruxelles e a parte-

cipare attivamente alle politiche di sviluppo. La transizione dell'automotive è una delle sfide cruciali, e la posizione lombarda si fonda su un concetto chiave: la "neutralità tecnologica". Guidesi sostiene in sostanza che l'Europa non dovrebbe imporre ai cittadini una sola soluzione per la mobilità, ma fissare obiettivi ambientali, lasciando ai singoli territori la libertà di scegliere come raggiungerli.

«Quello che noi chiediamo - ha spiegato a suo tempo Guidesi - è che si prenda atto delle reazioni del mercato e dei consumatori. Mi sembra chiaro che le decisioni prese non portano frutti, anzi. È chiaro che la

decarbonizzazione deve essere il fine ultimo, su questo non si discute, ma non si può indicare come unico mezzo l'elettrico. Non c'è una sola strada».

Il mercato non dà segnali positivi. Nell'intero 2024, i volumi complessivi in Italia si attestano a 1.558.704 unità, con una contrazione dello 0,5% (pari a circa 8.000 unità in meno) rispetto al 2023.

«Sul versante europeo, è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica l'attuale normativa» ha detto afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia.



Guido Guidesi



Anfia

Meno auto, più autobus



Nel 2024 gli autobus immatricolati in Italia hanno toccato un nuovo record: secondo i componentisti di **Anfia** (nella foto il presidente Roberto Vavassori) sono stati immatricolati 4.920 veicoli. Il massimo dal '95.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'assessore regionale Guidesi «Rivedere il Green Deal»

Le regole europee

Il responsabile lombardo dello Sviluppo Economico «Correggere gli errori della passata Commissione»

Il Green Deal europeo nella sua forma attuale «impatta in maniera devastante dal punto di vista economico e rischia di rendere non competitive le aziende. Se non si lasciano i territori liberi di innovare e di raggiungere gli obiettivi ambientali» anche attraverso «la ricerca e l'ingegno degli imprenditori», se si decide «dall'alto in maniera rigida e non flessibile, si limita completamente la possibilità di

azione dei nostri ecosistemi. Questa è la contestazione principale che abbiamo fatto alla scorsa Commissione europea: se la nuova Commissione non correggerà questi clamorosi errori, il rischio è quello della deindustrializzazione». Parole di Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo economico della Regione Lombardia e presidente dell'Automotive Regions Alliance (ARA), l'alleanza tra le 36 regioni europee dove si sviluppano le filiere dell'automotive, intervistato per il magazine televisivo Italtpress Economy.

Attraverso l'Ara, la Lombardia punta a fare sentire la propria voce a Bruxelles e a parte-

cipare attivamente alle politiche di sviluppo. La transizione dell'automotive è una delle sfide cruciali, e la posizione lombarda si fonda su un concetto chiave: la "neutralità tecnologica". Guidesi sostiene in sostanza che l'Europa non dovrebbe imporre ai cittadini una sola soluzione per la mobilità, ma fissare obiettivi ambientali, lasciando ai singoli territori la libertà di scegliere come raggiungerli.

«Quello che noi chiediamo - ha spiegato a suo tempo Guidesi - è che si prenda atto delle reazioni del mercato e dei consumatori. Mi sembra chiaro che le decisioni prese non portano frutti, anzi. È chiaro che la

decarbonizzazione deve essere il fine ultimo, su questo non si discute, ma non si può indicare come unico mezzo l'elettrico. Non c'è una sola strada».

Il mercato non dà segnali positivi. Nell'intero 2024, i volumi complessivi in Italia si attestano a 1.558.704 unità, con una contrazione dello 0,5% (pari a circa 8.000 unità in meno) rispetto al 2023.

«Sul versante europeo, è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica l'attuale normativa» ha detto afferma Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#).



Guido Guidesi



DIBATTITO – L'IPOTESI DI RIPORTARE LA STRUTTURA IN MANO PUBBLICA

Compra, vendi e ricompra il Centro Fiere del Lingotto

Dopo 9 anni di gestione privata nelle mani della società italiana Promotor International (1998-2007) e altri 18 anni nelle mani della società francese G1 Events (2007-2024), il complesso che ospita il Salone del Libro e le altre fiere torinesi potrebbe prossimamente tornare in mano pubblica. L'ipotesi è tornata a circolare qualche settimana fa rilanciando ragionamenti del Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, che nell'autunno scorso si disse intenzionato a ripristinare la proprietà pubblica della struttura di via Nizza «per dotare Torino di un polo fieristico». Il polo già esiste, evidentemente, ma Cirio lo vorrebbe in mano agli Enti locali, riportando indietro l'orologio fino agli inizi degli anni Novanta, quando la Regione, la Camera di Commercio ed altre istituzioni locali già si erano tassate per acquistare l'ex fabbrica da Fiat.

A un certo punto il mondo delle imprese pensò che il Centro Fiere potesse diventare un business e lo acquistò dagli Enti locali privatizzando. Ma le istituzioni pubbliche non hanno mai abbandonato il proposito di riprendere il controllo del Centro ed ora spunta l'idea di tornare ad aprire il portafoglio della

Regione Piemonte. **Budget limitato.** È una strada – quella della riacquisizione del bene da circa 30 mila metri quadrati coperti, divisi in tre padiglioni, più i 20 mila dell'Oval, di proprietà comunale – che non appare senza difficoltà. Economiche, innanzitutto. La quotazione degli attuali proprietari G1 Events, 40 milioni di euro nell'offerta di un paio di anni fa, si discosta nettamente da quella ipotizzata dalla Regione, che non intenderebbe impegnare per l'acquisto più di 20 milioni di fondi europei o tramite l'intervento di Cassa Depositi e Prestiti. L'investimento, tra l'altro, non potrebbe limitarsi all'acquisizione del Centro Fiere perché la struttura, per poter essere affidata dagli Enti locali ad un nuovo gestore (un operatore specializzato sarebbe comune necessario), avrebbe bisogno di grosse manutenzioni. Alcuni osservatori hanno rilevato che la Regione Piemonte è già oggi in difficoltà a garantire attività essenziali e obbligatorie per l'Ente (in Sanità, per esempio) e che il bilancio piemontese è gravato da spese di lungo periodo non derogabili, come quelle del piano di rientro dal deficit sanitario, da poche settimane inasprito da Roma, e dei canoni immobiliari del grattacielo sede della Giunta e degli uffici. Insomma, gli spazi per costose iniziative sono molto limitati.

Da Fiat ai francesi. A inizio anni Novanta, quando partì il progetto di riqualificare la vecchia fabbrica Fiat Lingotto, l'opzione di gestire il grande centro fieristico come struttura pubblica partecipata dagli Enti locali prese forma nella società Expo 2000, il cui capitale azionario era partecipato da Regione Piemonte, Fiat, Camera di Commercio, Unione Industriale e **Anfia** - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. La gestione pubblica durò poco. Già nel 1998 l'area fieristica venne ceduta a operatori privati. Da allora, sono i privati a fissare le regole e le tariffe di occupazione dei tre padiglioni del Centro Fiere. Negli ultimi vent'anni è prassi ricorrente il confronto e spesso lo scontro tra organizzatori delle manifestazioni e proprietari dei muri: per ultimo è toccato al Sindaco Stefano Lo Russo lamentarsi delle salate tariffe in occasione della manifestazione nazionale dell'Associazione dei Comuni Italiani (Anci). Ma il duello sui costi e sui contratti vale anche per Artissima, Salone del Libro, Torino Comics...

Era il 18 giugno 1998, quando il Centro Fiere venne venduto una prima volta all'imprenditore bolognese Alfredo Cazzola (Promotor International, patron del Motorshow) per 273 miliardi di Lire. Anche Cazzola durò

poco. Nove anni dopo il complesso fu nuovamente messo in vendita. Il 6 luglio 2007 i muri passarono di mano per 55 milioni di euro, diventando proprietà dell'attuale padrone di casa: la società francese G1 Events che incassò anche la gestione dell'Oval. **La vecchia fabbrica.** I tiramolla sulla gestione del Centro Fiere hanno per cornice l'ex fabbrica del Lingotto a centodieci anni dal varo di quello che è stato il simbolo dell'industrializzazione torinese e italiana. Il Lingotto, la grande fabbrica disegnata nel 1915 da Giacomo Matté Trucco e Vittorio Bonadé Bottino. Prima che nel 1982 Fiat ne annunciasse la chiusura, nello stabilimento vennero prodotte alcune delle più iconiche vetture entrate nell'immaginario italiano: la Torpedo, la Balilla e la mitica Topolino. Nella sua storia sessantennale il Lingotto vide uscire dalle proprie officine più di 80 modelli di auto. La nuova vita del complesso industriale di via Nizza, dopo la fabbrica, partì nel 1983 quando da una società a capitale misto, guidata da Fiat, venne indetto un concorso internazionale per stabilire le nuove funzioni dello stabilimento e i necessari interventi di riqualificazione. Parteciparono i nomi più prestigiosi dell'architettura internazionale, ma la ricognizione di idee si concluse senza esito imme-

diato. Nel 1985 l'incarico per la trasformazione del Lingotto venne assegnato allo studio dell'architetto Renzo Piano, con l'obiettivo di riconvertire l'ex fabbrica in un nuovo

polo del terziario avanzato, con spazi espositivi, centri conferenze, hotel, negozi, uffici e aule per la formazione. Il progetto venne approvato nel 1988, l'appalto del Cen-

tro Fiere nei corpi di fabbrica delle ex presse venne indetto l'anno successivo. Nel 1993, mentre era già in corso la costruzione del Centro Congressi e dell'Auditorium nell'edificio delle

ex officine, anche le Ferrovie entrarono a far parte di Lingotto s.r.l., portando con sé l'area destinata a parcheggio, funzionale al centro commerciale e ai grandi eventi del Centro Fiere.

Andrea CIATTAGLIA



Il Centro Fiere di via Nizza e il presidente della Regione Alberto Cirio



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



L'annuncio choc ad agosto: 'Ho una malattia Incurabile'



Quando Sinner disse: 'Un onore far parte delle tue giornate'

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il ricordo di Bonino: 'Visionario compagno di battaglie radicali'



Oliviero Toscani: 'Oggi siamo tutti migranti'



'Il fotografo deve far vedere ciò che altri non vedono'

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi **Oliviero Toscani** **Abedin Sinner** **Los Angeles** **Ita-Lufthansa**
/ **MOTORI** / Mobilità Sostenibile

Naviga ::

Test comparativo auto elettriche sul Gra, si parte da San Pietro

Organizzato da Motor1.com e InsideEVs il prossimo 22 gennaio

ROMA, 13 gennaio 2025, 14:40

Redazione ANSA



↑ Test auto elettriche sul GRA, si parte da piazza San Pietro - RIPRODUZIONE RISERVATA

Partirà da piazza San Pietro a Roma il prossimo 22 gennaio la quinta edizione di "From 100% to 5%" (nuova denominazione dell'iniziativa "Dove arrivo con..."), la più grande prova comparativa europea organizzata da Motor1.com e InsideEVs per misurare l'efficienza delle auto elettriche in condizioni di guida reale.

Il test si svolgerà come di consueto sul circuito aperto al pubblico più grande d'Europa, il Grande Raccordo Anulare di Roma, e vedrà la partecipazione di 12 vetture selezionate tra i modelli più interessanti e accessibili sul mercato, con prezzi di listino tra 25.000 e 40.000 euro.

Oltre ai risultati dinamici, l'obiettivo è mettere in luce la crescente accessibilità economica delle auto elettriche e i loro vantaggi in termini di costi di gestione. La scelta del GRA non è casuale, si tratta di un'autostrada urbana con traffico variabile e una circolazione media di 180 mila vetture al giorno. Utilizzarlo per testare le automobili elettriche significa alternare una velocità di crociera autostradale (110-130 km/h) a rallentamenti improvvisi e successive accelerazioni, mettendo alla prova tanto l'efficienza del motore, quanto le capacità di recupero di energia della vettura.

Luogo iconico della partenza, ancor più in questo avvio di 2025, sarà piazza San Pietro che nell'anno del Giubileo appena iniziato si appresta ad ospitare oltre 35 milioni di pellegrini e sarà di fatto il centro nevralgico del turismo nazionale, il luogo più visitato del Paese.

Protagoniste del test saranno Alfa Romeo Junior - Citroen eC3 - Ford Explorer - Hyundai Inster - Kia EV3 - Lancia Ypsilon - MINI Aceman - Omoda 5 EV - Renault 5 - Skoda Elroq - smart #1 - Volvo EX30. Dopo la partenza ufficiale della prova in via della Conciliazione, è previsto a Palazzo Cardinal Cesi il Talk "Che auto compriamo nel 2025", che vedrà il confronto tra rappresentanti delle Associazioni automotive e sarà anticipato dalla presentazione in anteprima europea del white paper di Jato Dynamics "Il prezzo giusto dell'auto elettrica". Il report, presentato da Felipe Munoz - Senior analyst Jato Dynamics, approfondirà la tematica dei costi delle auto elettriche fotografando l'evoluzione dei prezzi in Europa, Stati Uniti e Cina e il gap che c'è tra quest'ultimo mercato e il resto del mondo.

A confrontarsi sui dati illustrati e su alcuni aspetti strategici della transizione verso l'auto elettrica saranno i rappresentanti delle associazioni automotive: Gianmarco Giorda - Direttore Generale di Anfia, Francesco Naso - Segretario Generale di Motus-E e Andrea Cardinali - Direttore Generale di Unrae.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

14:41

Uccise il padre per difendere madre, assolto a Torino

14:15

Ita-Lufthansa, ancora qualche giorno per il closing

14:08

Scontri a corteo per Ramo a Bologna, una trentina identificati

13:31

Studenti, attacco ad autonomia atenei, il 17 in piazza

13:17

Preziosi torno con Black Out 2, verità nascoste

Video >

13:16

Presidente Iran il 17/1 a Mosca per 'accordo strategico'



Tutte le news >
▶ La fiera delle meraviglie tech a Las Vegas



▶ Evo 6, conquista lo sguardo e appaga nella guida



▶ Dal Consiglio provinciale al deserto della Dakar



▶ 'La carta vincente? Auto iconiche e sostenibili, ma la normativa va rivista'

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LETTERE AL DIRETTORE

LA RIFLESSIONE

L'auto del futuro: la realtà supera l'immaginazione?

NON È SOLO UNA QUESTIONE DI TRASPORTO

Pierlamberto Capra

Che fosse usata, di seconda o anche di terza mano, l'automobile, compiuti i fatidici 18 anni, era il simbolo della libertà e dell'indipendenza almeno per tutti quelli che, come me, appartengono alla generazione degli anni '60.

Una generazione che ha vissuto e sognato auto iconiche che hanno segnato il mercato: la Golf Gti, la Delta integrale turbo, la Bmw serie 3, la Gt Junior, la Giulietta, solo per citarne solo alcune.

Erano gli anni in cui in Italia si producevano quasi 2 milioni di veicoli e si avvicendavano sia le innovazioni meccaniche e motoristiche (iniezione elettronica, il turbo, il motore a gasolio, il common rail, l'Abs, etc...) sia quelle stilistiche grazie ai grandi designer per lo più italiani; l'Europa era la culla indiscussa dell'automobile insieme al Paese del sol levante. Oggi tutto questo sembra essersi disintegrato a causa delle tematiche ambientali o - per gli amanti delle teorie complottistiche - dei cinesi che, in collaborazione con qualche magnate americano, hanno «inventato» il problema della CO2 per vendere pannelli solari e auto elettriche. Il dibattito è molto acceso in particolare per il nostro Paese che, avendo purtroppo ridotto drasticamente la produzione di automobili - nel 2023 circa 540mila unità (fonte [Anfia](#)) - rimane però uno dei principali leader europei nella componentistica. In questi giorni, in seguito alla notizia del sorpasso in Cina della mobilità elettrica a scapito della tradizionale e sulla spinta delle forti polemiche sul ruolo normativo dell'Europa, emergono alcune riflessioni. In primo luogo, l'introduzione dell'auto elettrica non è solo legata alla questione ambientale e all'abbattimento della CO2 (rimane sempre aperto il dilemma di come misurare l'impatto: dal motore alla ruota o dalla costruzione dell'auto alla ruota?). L'auto elettrica - che nasce ben prima dell'auto tradizionale per poi essere soppiantata dall'avvento del petrolio - rappresenta a tutti gli effetti un elemento fortemente «disruptive» nel mercato in termini di innovazione tecnologica e di digitalizzazione, le cui potenzialità si devono ancora ampiamente esprimere.

Come spesso accade, le grandi innovazioni sono figlie non degli incumbent (attori che dominano mercato) ma degli outsider (o attacker) che hanno la capacità di pensare «out of the box» e di guardare il futuro e non il passato. Nell'ambito della distribuzione è facile citare Amazon e per quanto riguarda l'auto elettrica Elon Musk che ha fondato Tesla, nel 2003, con una precisa strategia aziendale prima della entrata in vigore del protocollo di Kyoto (2005) della Cop di Parigi del 2015.

A tutto ciò si aggiunga il dieselgate che sicuramente non ha ostacolato né la diffusione del concetto di un'auto innovativa e green né la strategia da parte della Cina di sfidare il settore dell'automobile, fin dai primi anni del 2000, in modo innovativo «senza copiare» per diventare un «first mover» e leader di tutta la filiera, replicando ciò che ha fatto per i pannelli solari.

Ci troviamo di fronte ad una proiezione del futuro -

all'epoca l'Europa non aveva ancora legiferato nulla - che concepisce l'auto più che come mezzo di trasporto quasi come un computer con quattro ruote pronto a evolversi in maniera ancora più disruptive grazie allo sviluppo e applicazioni dell'Intelligenza Artificiale («Software-defined vehicle»).

Basti pensare ai taxi robot già diffusi in alcune città americane o alla recente presentazione della Jaguar Type 00 che ci proiettano in una dimensione da Blade Runner. Siamo di fatto agli albori di un grande cambiamento caratterizzato da una forte accelerazione tecnologica paragonabile agli Smartphone e che non è solo guidata dalla tematica ambientale, pur avendone sempre ben presente l'importanza. Gli attuali «punti di debolezza» verranno in futuro superati: le batterie saranno sempre più performanti, piccole e leggere, si svilupperanno i sistemi di sostituzione delle batterie scariche-cariche (Battery Swapping), i costi - come per i pannelli fotovoltaici - diminuiranno a fronte di rendimenti sempre più elevati e, in un futuro non prossimo, ci potrebbe essere anche un'auto elettrica solare come hanno cominciato a sviluppare presso il Solar Team di Eindhoven. Gli investimenti sulle reti elettriche, così come nell'ambito della produzione di energia elettrica green, sono già in atto nelle aziende operanti nel settore. Tutto questo cambierà radicalmente il nostro concetto di automobile e soprattutto la modalità di utilizzo e di fruizione della stessa: non più un bene che soddisfi il bisogno di mobilità e il piacere del possesso, ma l'utilizzo di bene - attraverso forme di sharing e di rent a breve o medio termine - alla stregua quasi di una commodity che soddisfa esigenze diverse dal solo trasporto. Questa tendenza è favorita anche, a mio avviso, da due fenomeni: la disaffezione delle nuove generazioni - in particolare la generazione z - nei confronti del «mito dell'auto» e la necessità di trovare uno sviluppo compatibile della mobilità individuale per le grandi aree metropolitane che saranno sempre più densamente popolate con la necessità di razionalizzare sia lo spazio destinato alle auto sia i tempi per gli spostamenti e il suo utilizzo (guida autonoma). È finito il mondo dell'auto così come lo abbiamo concepito fino ad oggi?

Sicuramente no - e lo sperano in tanti - ma è in una fase di forte e veloce evoluzione. Da parte di tutti dovrà essere fatto uno sforzo enorme in termini di strategia, di innovazione e quindi di investimenti per essere in grado di competere e conquistare quote di mercato a livello globale, shiftando il concetto dell'auto da espressione della leadership ingegneristica meccanica - categoria alla quale appartengo che si entusiasma ancora oggi ad ascoltare la musica di un motore a V a benzina - a espressione della leadership digitale. Il sottovalutare il cambiamento della nuova idea di automobile e contare solo sulle giuste richieste di modifica alla Comunità Europea per quanto riguarda i tempi di entrata in vigore del Green Deal e la introduzione di una neutralità tecnologica che deve garantire la libertà di scelta al cliente, potrebbero non consentire nel lungo termine di salvaguardare l'industria della automobile europea e

italiana che ha tutte le competenze e capacità per affermare il proprio ruolo anche nell'auto del futuro.

chiedente. La redazione di questo certificato può essere eseguita dai medici ospedalieri, dagli specialisti, dai medici e pediatri di famiglia e dai libero professionisti anche pensionati (basta che siano iscritti all'Ordine). Per questo motivo anche i patronati (come ricordato dal presidente Acli) e le associazioni dei malati potranno redigere questi certificati con medici liberi professionisti che si avvantaggeranno delle competenze e dell'organizzazione di queste istituzioni.

Circa l'obbligo che una parte dei medici certificatori debbano fare un apposito corso è bene ricordare che tale condizione non deve essere già acquisita (si può fare anche successivamente), ma soprattutto le certificazioni possono essere redatte anche da coloro che sono in regola con i crediti Ecm, senza fare il corso.

Il problema è più di tipo organizzativo perché i nuovi certificati, di cui non conosciamo ancora il modello, devono essere firmati digitalmente dal medico, e devono essere trasmessi all'Inps, previa autorizzazione, per via informatica, insieme a tutta la documentazione delle patologie con le codificazioni Icd.

Il medico prescrittore è chiamato, inoltre, ad uno stringente e responsabile impegno professionale perché deve indicare, come espressamente previsto per legge, anche il decorso della/e malattie e la prognosi clinica che in passato non erano espressamente richiesti in quanto si tenevano valide le indicazioni espresse nella documentazione specialistica.

In conclusione sono questi gli aspetti burocratici, organizzativi e professionali le vere criticità del nuovo sistema che sicuramente richiedono una più stretta collaborazione tra medico e paziente oltre a tempi più lunghi e maggiori spese per la certificazione. //

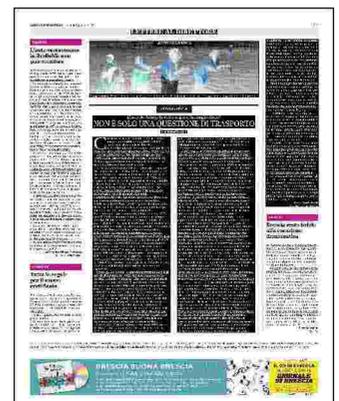
Francesco Falsetti
Presidente Umi - Brescia



LA FOTO DEL GIORNO /2

Il bagno sacro. Devoti indù nelle acque dove confluiscono tre dei fiumi più sacri della mitologia indù, Ganga, Yamuna e Saraswati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



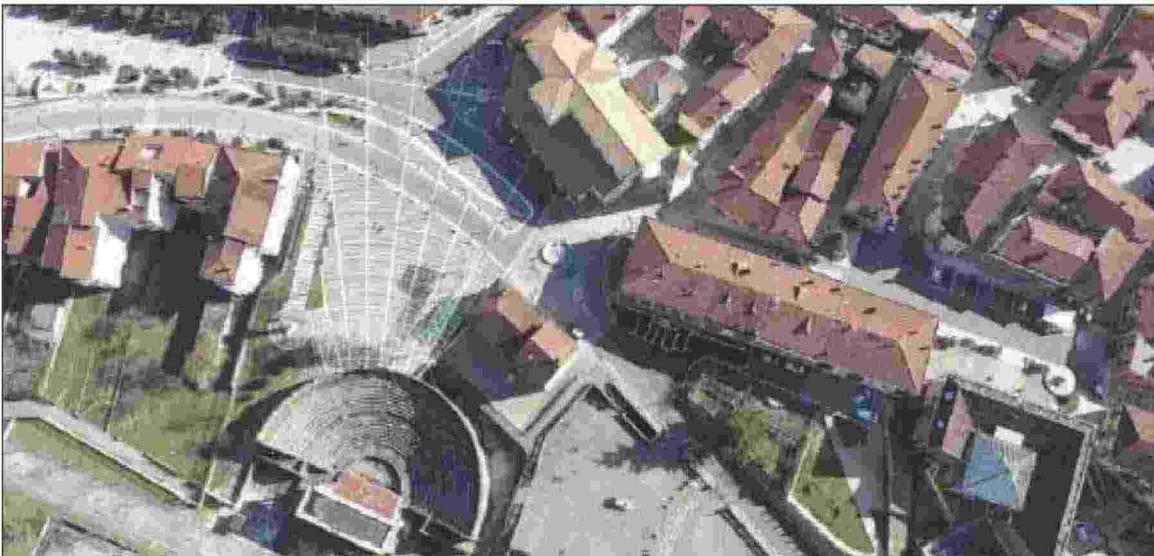
089849

TERRITORI

**Lioni è Borgo 4.0
Dalle macerie alla
mobilità del futuro**



ENRICA PROCACCINI a pagina XI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TERRITORI

DALLE MACERIE A BORGO 4.0, NASCE IN IRPINIA IL LABORATORIO PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

È stato uno dei Comuni più colpiti dal terremoto dell'Irpinia del 1980, più di 200 morti e l'intero patrimonio edilizio distrutto o danneggiato. Ma da quella tragedia Lioni ha saputo risorgere

di ENRICA PROGACCINI

Qualcuno lo ricorda come uno dei Comuni più colpiti dal terremoto dell'Irpinia del 1980, più di 200 morti e l'intero patrimonio edilizio distrutto o gravemente danneggiato. Ma da quelle macerie Lioni ha saputo risorgere e oggi sono in molti a conoscere questo paesino a 40 chilometri da Avellino, divenuto un vero e proprio laboratorio a cielo aperto per testare le soluzioni della mobilità del futuro. Anche Oltreoceano, anche a Las Vegas, che la settimana scorsa ha ospitato il Ces, il più importante evento tech al mondo. Qui, al Padiglione Italia, ha fatto il suo debutto internazionale Borgo 4.0, un progetto che unisce tecnologia e territorio, trasformando la piccola comunità irpina in un modello per tutta l'Europa.

Promosso dal Consorzio Anfia Automotive, l'Associazione nazionale della filiera industria automobilistica guidata da Paolo Scudieri, il progetto è realizzato grazie a un partenariato pubblico-privato che coinvolge 54 imprese del settore, tre centri di ricerca pubblici, cinque università campane e il Cnr, per un totale di 200 ricercatori. Con un finanziamento della Regione Campania di 46 milioni di euro, tra i fondi Fesr e quelli del Piano di sviluppo e coesione, a cui si aggiungono circa 27 milioni di euro come cofinanziamento privato delle imprese partner, il borgo di Lioni viene trasformato in un laboratorio in ambiente reale di sperimentazione tecnologica in diversi campi complementari, dove grandi e piccole imprese del settore automotive e delle telecomunicazioni lavorano in sinergia allo sviluppo di nuove soluzioni, materiali e componentistica intelligente per la mobilità di domani.

Nel cuore di Borgo 4.0, infatti, le strade urbane ed extraurbane si trasformano in smart roads, laboratori a cielo aperto dove sono te-

stati nuovi sistemi di monitoraggio del traffico e delle infrastrutture. L'iniziativa punta non solo a migliorare la sicurezza e l'efficienza dei veicoli ma anche a favorire l'elettrificazione e la transizione ecologica del settore. Molti sono i progetti in corso d'opera, che spaziano dalla creazione di auto più leggere e sicure grazie all'uso di materiali innovativi, alla manutenzione intelligente, fino alla fornitura di servizi avanzati di infomobilità. Dai totem intelligenti ai sistemi di segnalazione parlante, dalle colonnine di ricarica ultrafast alla "pista" per i test destinati alle auto del futuro, dai sistemi di data fusion alle barriere stradali in grado di controllare lo stato del manto stradale, dai software che consentono di far dialogare auto e strade, ai simulatori di guida, le tecnologie sviluppate da Borgo 4.0, in cui sono coinvolte tutte le principali traiettorie del futuro dell'automotive, dimostrano come l'innovazione possa accompagnare una piccola comunità verso nuove forme di mobilità. Spazio anche alle app, con un bagaglio di informazioni a portata di clic utilissime per i cittadini quanto per la pubblica amministrazione. C'è l'app "Lioni Smart City", che fornisce informazioni in tempo reale su viabilità, servizi di ricarica, parcheggi, livelli di inquinamento, informazioni meteo e allerte, e l'app "Lioni4Innovation", che consente di visualizzare contenuti informativi multimediali profilati e geolocalizzati su specifici punti di interesse.

"Borgo 4.0 unisce imprese, università, centri di ricerca, istituzioni per rispondere alla sfida complessa della sostenibilità ambientale, dell'innovazione e della competitività di un settore centrale per il sistema economico e industriale come quello dell'automotive", ha detto Paolo Scudieri, in occasione della presentazione a Napoli, nelle settimane scorse, dei risultati delle 16 linee progettuali e di ricerca del

maxi-progetto. "Attraverso una rete di infrastrutture materiali e immateriali e lo sviluppo di soluzioni all'avanguardia sul piano della sicurezza stradale e della mobilità autonoma e connessa - ha continuato il numero uno di Adler - Borgo 4.0 dimostra come la mobilità del futuro possa essere integrata in contesti locali, portando innovazione e sostenibilità a misura di comunità. In questo senso, quello che abbiamo realizzato a Lioni è un modello concreto, rispettoso del principio di neutralità tecnologica, replicabile anche in contesti urbani più ampi, sia in Italia che a livello internazionale". Per la Regione Campania, che ha creduto e puntato da subito su questa iniziativa, Borgo 4.0 è motivo di grande orgoglio, come ha spiegato Valeria Fascione, assessore alla Ricerca, Innovazione e Start up della giunta targata Vincenzo De Luca. "Qui non parliamo di un'auto del futuro né di una particolare tecnologia: Borgo 4.0 è altro, è una azione di trasferimento tecnologico che ha investito un intero territorio, di infrastrutture che contribuiscono a migliorare la vivibilità di una comunità e, al tempo stesso, consentono ad aziende avanzate di programmare attività di sviluppo e test di nuove tecnologie in Campania, a cominciare da Lioni". Entusiasta anche il primo cittadino di Lioni, Yuri Gioino. "Abbiamo messo a disposizione il nostro territorio - ha detto il sindaco - per diventare un laboratorio vivo di innovazione. Ed oggi vediamo concretamente i risultati di questa visione: Lioni è un luogo dove si sperimentano le soluzioni più avanzate per la mobilità del futuro, con un impatto positivo sulla comunità".

A sinistra e sotto, due immagini del progetto Borgo 4.0. Accanto, da sinistra: il Sindaco di Lioni, Yuri Gioino; l'assessora regionale alla Ricerca, Valeria Fascione e l'imprenditore Paolo Scudieri



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Anfia, "Italia unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale"

condividi l'articolo



«Oltre alla debolezza che permane nel mercato, continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale. Ci aspettiamo un 2025 ancora difficile e incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 - anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit - è di ridurre finalmente questo divario». Ad affermarlo è Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, commentando le immatricolazioni di auto in Italia a dicembre del 2024 e nell'intero anno rispetto agli analoghi del 2023. «Sul versante europeo - aggiunge - è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035. Come Anfia, siamo fermamente impegnati a portare a tutti gli Associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si prevedono ancora moto complicati». Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di dicembre in calo dell'11,6%, con quota di mercato al 28,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 18,8%, con quota al 13%.

Nel cumulato annuo del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 9,3% nel mese, con una quota del 40,3%; nel cumulato crescono del 10,1%, con una quota

ECONOMIA



AVANZATO

Catì svela Bedrock Chassis, il telaio per veicoli elettrici che ridefinisce gli standard di sicurezza



I NUMERI

Cina: +12% le vendite auto a dicembre grazie ai sussidi pubblici. Nel 2024 +5,5% a 22,89 mln. Boom elettriche e ibride: +40,7%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

del 40%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) calano del 15,7% a dicembre e rappresentano il 9% del mercato del mese (a dicembre 2023 era il 10,1%); nel cumulato calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023). Le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture gpl (che sono in calo: -4,3% nel mese). Nel cumulato annuo del 2024, le auto a gas crescono dell'1,2%.

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

condividi l'articolo



Lunedì 13 Gennaio 2025 - Ultimo aggiornamento: 11:35 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, "Italia unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale"



Catl svela Bedrock Chassis, il telaio per veicoli elettrici che ridefinisce gli standard di sicurezza



Cina: +12% le vendite auto a dicembre grazie ai sussidi pubblici. Nel 2024 +5,5% a 22,89 mln. Boom elettriche e ibride: +10,7%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Dakar 2025, Moraes (Toyota) vince la tappa davanti a due Ford. Al Rajhi a soli 21" da Lategan nella generale



EPrix Città del Messico, i 31" che hanno cambiato la gara, acuto di Rowland (Nissan) davanti a tre Porsche



Dakar 2025, nella Classic Traglio e Briani secondi assoluti, quattro equipaggi italiani nella Top 10. Petrucci si ritira fra i truck

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Ktm 790 Duke si rinnova tra tecnologia e design. Model Year 2025 della naked ha nuovo schermo TFT ed è Euro 5+



A Verona tutto pronto per Motor Bike Expo 2025. Dal 24 al 26 gennaio con 700 espositori provenienti da tutto il mondo



Honda rinnova la regina della famiglia Hornet. In sella alla variante top che arriva a 157 cavalli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



condividi l'articolo



Prenderà il via il 22 gennaio da uno dei luoghi iconici del nostro Paese e che saranno maggiormente visitati nel 2025, Piazza San Pietro in Roma, la quinta edizione di “From 100% to 5%”, la più grande prova comparativa europea per misurare l’efficienza delle auto elettriche in condizioni di guida reale.

Il test, organizzato da Motor1.com e InsideEVs, si svolgerà come di consueto sul circuito aperto al pubblico più grande d’Europa, il Grande Raccordo Anulare di Roma, e vedrà la partecipazione di 12 vetture selezionate tra i modelli più interessanti e accessibili sul mercato. Oltre ai risultati dinamici, l’obiettivo è mettere in luce la crescente accessibilità economica delle auto elettriche e i loro vantaggi in termini di costi di gestione.

La scelta del GRA non è casuale, si tratta di un’autostrada urbana con un traffico estremamente variabile e una circolazione media di 180 mila vetture al giorno. Utilizzarlo per testare le automobili elettriche significa alternare una velocità di crociera autostradale (110-130 km/h) a rallentamenti improvvisi e successive accelerazioni, mettendo alla prova tanto l’efficienza del motore, quanto le capacità di recupero di energia della vettura.

NEWS



PROTAGONISTA
Suzuki, per il debutto al CES 2025 punta sui piccoli truck a basso impatto ma anche veicoli robot d’ogni tipo



EVOLUTA
Zeekr, al Ces 2025 debutta navigazione firmata Intellias. Novità per assistenza alla guida altamente immersiva

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Luogo iconico della partenza, come detto, sarà la piazza di San Pietro che nell'anno del Giubileo appena iniziato si appresta ad ospitare oltre 35 milioni di pellegrini e sarà di fatto il centro nevralgico del turismo nazionale.

Dodici saranno le auto protagoniste del test: Alfa Romeo Junior - Citroen eC3 - Ford Explorer - Hyundai Inster - Kia EV3 - Lancia Ypsilon - MINI Aceman - Omoda 5 EV - Renault 5 - Skoda Elroq - smart #1 - Volvo EX30.

Partite le auto, si passerà dall' "on the road" all'"on stage", con un Talk dal titolo "Che auto compriamo nel 2025", che vedrà il confronto tra i rappresentanti della Associazioni automotive; Gianmarco Giorda - Direttore Generale di **Anfia**, Francesco Naso - Segretario Generale di Motus-E e Andrea Cardinali - Direttore Generale di UNRAE.

Il momento di confronto sarà preceduto dalla presentazione in anteprima europea del white paper di JATO DYNAMICS "Il prezzo giusto dell'auto elettrica". Lo studio, presentato da Felipe Munoz - Senior analyst JATO Dynamics, approfondirà un tema centrale nell'evoluzione verso la mobilità alla spina, ovvero i costi delle auto elettriche. Lo studio fotografa l'evoluzione dei prezzi in Europa, Stati Uniti e Cina, evidenziando il gap tra quest'ultimo mercato e il resto del mondo.



condividi l'articolo



Lunedì 13 Gennaio 2025 - Ultimo aggiornamento: 12:49 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Fiat Strada è il veicolo più venduto in Brasile nel 2024. Il pick-up in testa alla classifica per il 4° anno consecutivo



Cresce il prezzo della benzina, servito a 1,939 euro. Diesel servito è a 1,842 euro al litro



Anfia, "Italia unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale"

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Aprilia Tuareg Racing regina dell'Africa Eco Race 2025. Cerutti che si conferma campione



Dakar 2025, Moraes (Toyota) vince la tappa davanti a due Ford. Al Rajhi a soli 21" da Lategan nella generale



EPrix Città del Messico, i 31" che hanno cambiato la gara, acuto di Rowland (Nissan) davanti a tre Porsche

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

adv



“From 100% to 5%”: torna a Roma il più grande test di auto elettriche d’Europa



▲ Copyright by Nico De Pasquale

La partenza il 22 gennaio da Piazza San Pietro

13 GENNAIO 2025 ALLE 18:28

1 MINUTI DI LETTURA

Raccomandati per te

La strana vendetta del capitalismo sul grande Orwell

Marine Le Pen dopo la morte del padre: "Non mi perdonerò mai di averlo escluso dal partito"

Tyson Fury, il pugile più istrionico dà l'addio alla boxe. Ma sarà vero?

Prenderà il via il prossimo 22 gennaio da **Piazza San Pietro**, a **Roma**, la quinta edizione di “From 100% to 5%” (nuova denominazione dell’iniziativa “Dove arrivo con...”), la più grande

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

prova comparativa europea organizzata da Motor1.com e InsideEVs per misurare l'efficienza delle auto elettriche in condizioni di guida reale.

Il test si svolgerà, come di consueto, sul circuito aperto al pubblico più grande d'Europa, il **Grande Raccordo Anulare di Roma**, e vedrà la partecipazione di 12 vetture selezionate tra i modelli più interessanti e accessibili sul mercato, **con prezzi di listino tra 25.000 e 40.000 euro**. Oltre ai risultati dinamici, l'obiettivo è mettere in luce la crescente accessibilità economica delle auto elettriche e i loro vantaggi in termini di costi di gestione.

La scelta del Gra non è casuale, si tratta di un'autostrada urbana con un traffico estremamente variabile e una **circolazione media di 180mila vetture al giorno**. Utilizzarlo per testare le automobili elettriche significa alternare una velocità di crociera autostradale (110-130 km/h) a rallentamenti improvvisi e successive accelerazioni, mettendo alla prova tanto l'efficienza del motore, quanto le capacità di recupero di energia della vettura.

Luogo iconico della partenza, ancor più in questo avvio di 2025, sarà la **piazza di San Pietro** che nell'anno del Giubileo appena iniziato si appresta ad ospitare oltre 35 milioni di pellegrini e sarà di fatto il centro nevralgico del turismo nazionale, il luogo più visitato del Paese.

Queste le auto protagoniste del test: **Alfa Romeo Junior - Citroen eC3 - Ford Explorer - Hyundai Inster - Kia EV3 - Lancia Ypsilon - MINI Aceman - Omoda 5 EV - Renault 5 - Skoda Elroq - smart #1 - Volvo EX30**.

Dopo la partenza ufficiale della prova in **via della Conciliazione**, prevista per le ore 10.45, si terrà presso l'adiacente **Palazzo Cardinal Cesi** (a partire dalle ore 11.30) il talk **"Che auto compriamo nel 2025"**, che vedrà il confronto tra rappresentanti della Associazioni automotive e sarà anticipato dalla presentazione in anteprima europea del **white paper di Jato Dynamics "Il prezzo giusto dell'auto elettrica"**.

Il report, presentato da **Felipe Munoz - Senior analyst Jato Dynamics**, approfondirà un tema centrale nell'evoluzione verso la mobilità alla spina, ovvero i **costi delle auto elettriche**. Lo studio fotografa l'**evoluzione dei prezzi in Europa, Stati Uniti e Cina**, evidenziando il gap tra quest'ultimo mercato e il resto del mondo.

A confrontarsi sui dati illustrati e su alcuni aspetti strategici della transizione verso l'auto elettrica saranno i rappresentanti delle associazioni automotive: **Gianmarco Giorda**, direttore generale di

Libano, il nuovo premier è Nawaf Salam, giudice critico con Israele e Hezbollah

Anfia, Francesco Naso, segretario generale di Motus-E e Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae.

LEGGI I COMMENTI

© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

GEDI News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

Abbonati

089849