Guida autonoma, Salvini chiama Musk: “Ue approvi la guida assistita di Tesla”. Pastorella (AZ): “Salvini non usi la Ue come alibi, decide l’Italia”

Mentre in Italia il nuovo codice della strada imbriglia la guida autonoma e blocca di fatto la sperimentazione, sollevando le critiche della industry, delle startup di casa nostra e dell’opposizione, il ministro dei Trasporti **Matteo Salvini** – considerato secondo alcune voci il promotore occulto di questo blocco – chiede invece a gran voce alla Ue di dare il via libera all’auto a guida assistita di **Tesla**, la casa americana dell’amico **Elon Musk**.

> *Very positive and constructive conversation with @elonmusk today. Italy is looking with great interest at the opportunities offered by assisted driving technologies, with a focus on innovation and road safety, and supports a swift EU approval of Tesla Assisted Driving. Thanks for the exchange, Elon!*
>
> *– Matteo Salvini (@matteosalvinimi) October 29, 2026*

L’interrogazione messa in stand by di maggio

Un paradosso che non è sfuggito a chi sta cercando di superare l’impasse in Italia. Tanto più che da mesi si chiede lo

sblocco della guida assistita in Italia, come emerge dall'interrogazione dell'onorevole Giulia Pastorella di Azione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dello scorso mese di maggio: *"L'attivazione di questo avanzato sistema di assistenza alla guida consentirebbe di: migliorare ulteriormente la sicurezza stradale, riducendo il rischio di incidenti dovuti a distrazione o errore umano; mantenere sempre il pieno controllo e la responsabilità del conducente (come espressamente richiesto dal regolamento UN R171); allineare l'Italia agli altri Paesi europei che stanno procedendo con maggiore rapidità su queste tecnologie innovative –:*

se intenda valutare con priorità iniziative di competenza per l'approvazione del sistema Tesla full self-driving supervised per il mercato italiano, prevedendo l'opportunità di un confronto tecnico diretto con Tesla e con le autorità olandesi (Rdw) al fine di velocizzare l'iter e fornendo, se possibile, un'indicazione sui tempi previsti per l'autorizzazione in Italia".

La risposta del Ministero era stata interlocutoria ma non dirimente.

Il messaggio di Salvini su X

Oggi però il vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei trasporti **Matteo Salvini** ha avuto una conversazione *"molto positiva e costruttiva"* con l'amministratore delegato di **Tesla**, Elon Musk, sul sistema di guida assistita della casa automobilistica. Il governo, si legge in un post del ministro su X, *"sostiene"* il sistema e ne supporta *"un'approvazione rapida da parte dell'Ue"*.*"L'Italia guarda con grande interesse alle opportunità offerte dalle tecnologie di guida assistita, con un focus su innovazione e sicurezza stradale"*, aggiunge Salvini. Che su X si dice favorevole alla guida assistita di Musk, scaricando sulla Ue la responsabilità.

Peccato che lo scorso mese di maggio abbia messo in stand by il via libera richiesto con un'interrogazione in Italia.

Pastorella (Az): "Salvini non usi l'UE come alibi per il proprio immobilismo"

Lo fa notare al ministro la deputata e vicepresidente di Azione **Giulia Pastorella**. *"Dopo il colloquio con Elon Musk, Salvini auspica una rapida approvazione europea del sistema di guida assistita di Tesla, ma dovrebbe sapere che in attesa del via libera dell'UE i singoli Stati possono agire autonomamente. Già ad aprile, infatti, i Paesi Bassi hanno autorizzato l'utilizzo di questa tecnologia, aprendo la strada alla sua adozione in altri nove Paesi europei. L'Italia, invece, è rimasta ferma. È troppo facile attribuire all'Europa la responsabilità del proprio immobilismo. Auspichiamo che a dicembre arrivi finalmente l'approvazione a livello europeo, che consentirebbe l'utilizzo di questa tecnologia in tutta l'Unione e farebbe cadere ogni alibi del ministro*".

Il software di Tesla al livello 2

Il software di Tesla rientra nel livello 2 della classificazione internazionale SAE (Society of Automotive Engineers), che prevede sei livelli di automazione, dal livello 0, in cui non è presente alcuna automazione, al livello 5, che corrisponde alla guida completamente autonoma. Al livello 1, il veicolo è in grado di assistere il conducente nel controllo della velocità o dello sterzo, ad esempio mantenendo la distanza dal veicolo che lo precede. Il livello 2 consente invece di gestire contemporaneamente sterzo, accelerazione e frenata. In entrambi i casi, tuttavia, il conducente deve mantenere costantemente l'attenzione sulla strada ed essere pronto a intervenire in qualsiasi momento. La

responsabilità della guida rimane, quindi, interamente a suo carico.

Dopo aver ottenuto l’autorizzazione nei Paesi Bassi, Tesla mira a estendere l’approvazione del proprio sistema all’intera Unione europea. Il percorso, tuttavia, si sta rivelando più complesso del previsto: il voto inizialmente atteso per ottobre è stato rinviato e una nuova decisione potrebbe arrivare a dicembre. A suscitare preoccupazioni sul fronte della sicurezza è soprattutto la possibilità che il sistema superi i limiti di velocità.

The post Guida autonoma, Salvini chiama Musk: “Ue approvi la guida assistita di Tesla”. Pastorella (AZ): “Salvini non usi la Ue come alibi, decide l’Italia” appeared first on Key4biz.

https://www.key4biz.it/guida-autonoma-salvini-chiama-musk-ue-approvi-la-guida-assistita-di-tesla-pastorella-az-salvini-non-usi-la-ue-come-alibi-italia-autonoma/592201/

Codice strada, Casu (Pd): “Su guida autonoma governo contromano. Rischia di dare colpo di grazia all’automotive”

“Aspetto di vedere il testo definitivo del nuovo Codice della strada per poterlo commentare, ma sono molto preoccupato per l’allarme lanciato dalla Rete Italiana Mobilità Equa per un ‘Codice fuoristrada’ che necessita di modifiche. Per quello che abbiamo visto finora sulla guida autonoma, il Governo non ci sta solo mandando fuoristrada, sta procedendo addirittura contromano”. Lo ha detto **Andrea Casu**, deputato del Partito Democratico e vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera.

Storia cominciata nel novembre 2025

“Già nel novembre 2025 il Parlamento aveva indicato una direzione chiara, chiedendo di ascoltare la voce degli oltre 60 sindaci che si erano mobilitati per rendere l’Italia protagonista della rivoluzione della guida autonoma, di coinvolgere i sindacati e i lavoratori in questa trasformazione e di dare vita a un piano nazionale di azioni per sostenere lo sviluppo di una via italiana ed europea alla guida autonoma. Il Governo Meloni da allora non solo non ha ancora realizzato un piano nazionale, ma sta realizzando con il nuovo codice della strada un vero e proprio piano di sgombero, che rischia di mettere in fuga competenze, esperienze e risorse economiche che anche nel nostro Paese possono essere protagoniste nello sviluppo di queste tecnologie. Il risultato sarà quello di costringere chi vuole

investire e innovare a trasferirsi in Francia, Germania, Spagna o negli altri Paesi europei che stanno facendo scelte che tengono conto dell'importanza strategica di questo settore", ha proseguito Casu.

Crisi del trasporto pubblico

"*C'è poi un aspetto fondamentale che riguarda la crisi del trasporto pubblico: rinunciare a essere protagonisti dello sviluppo di queste tecnologie significa anche rinunciare a orientarne lo sviluppo per combattere le diseguaglianze e garantire il diritto alla mobilità, soprattutto nelle aree dove la domanda di mercato è più debole e dove il rischio di trovarsi contemporaneamente in condizioni di povertà dei trasporti e povertà energetica domestica è oltre cinque volte più alto rispetto alle città metropolitane*", ha detto ancora.

Il futuro dell'automotive

"*Infine, c'è il futuro dell'industria automobilistica italiana. La guida autonoma è una leva fondamentale per rilanciare la competitività del nostro automotive. Ma come pensiamo di poter essere competitivi nel costruire automobili in Italia se saremo costretti ad acquistare dall'estero tutte le tecnologie necessarie a far funzionare le auto del futuro? Questa norma riguarda oggi il Codice della strada, ma rischia domani di rappresentare il colpo di grazia per lo sviluppo dell'intero settore automotive italiano*", ha concluso Casu.

The post Codice strada, Casu (Pd): "Su guida autonoma governo contromano. Rischia di dare colpo di grazia all'automotive" appeared first on Key4biz.

https://www.key4biz.it/codice-strada-casu-pd-su-guida-autonoma-governo-contromano-rischia-di-dare-colpo-di-grazia-allautomotive/592185/

Putin: “Nello Spazio serve ordine”. La costellazione russa “Rassvet” avrà 1.000 satelliti entro il 2035

L’abbraccio di Putin a Musk, Russia e USA non devono interferire tra loro: “*Nello Spazio servono regole, disciplina e ordine*”

“*In orbita è fondamentale non interferire l’uno con l’altro e rispettare determinate regole, disciplina e ordine. Sia noi che i nostri partner statunitensi apprezziamo questa reciproca comprensione*”, ha dichiarato il Presidente russo **Vladimir Putin** in un evento in patria dedicato alla Space economy e alle sue infrastrutture.

“*Insieme al signor Musk, nonostante tutte le questioni politiche, continuiamo a lavorare a stretto contatto. È un vero genio* – ha sottolineato Putin – *ha già più di 5.000 satelliti in orbita, mentre noi stiamo muovendo solo i primi passi*”.

Un elogio non scontato, soprattutto se proviene da uno come Putin che di riconoscimenti è piuttosto avaro, e un’occasione per parlare dell’**industria spaziale russa** e per rilanciare il progetto di **connettività satellitare** con la **costellazione Rassvet**.

La costellazione satellitare russa “Rassvet” (Alba)

Da qualche anno, La Russia sta sviluppando una propria costellazione di internet satellitare in orbita terrestre bassa, chiamata appunto Rassvet (“Alba”), concepita come **alternativa domestica a Starlink**.

Il progetto è guidato dall’azienda aerospaziale russa **Bureau 1440**, con test iniziati nel 2023 e primi satelliti operativi lanciati nel 2026. L’obiettivo dichiarato è offrire connettività a regioni remote, trasporti, uso civile (secondo analisi occidentali e ucraine) anche comunicazioni militari.

Seguendo i programmi ufficiale della costellazione russa, da quest’anno sono operativi in orbita un primo gruppo di 16 satelliti, con **primi servizi commerciali accessibili dal prossimo anno, supportati da circa 300 satelliti in orbita**.

Entro la fine del 2035, invece, **la costellazione Rassvet dovrebbe contare quasi 1.000 satelliti operativi** (altre fonti parlano di 1.350 complessivi).

Una sfida complicata per la Russia

“*Siamo orgogliosi di aver intrapreso questo percorso e di averlo fatto in modo indipendente*”, ha precisato Putin. Certo l’autonomia in questo settore è un asset strategico, lo sa bene l’Unione europea, ma il continuo richiamo a Starlink e alla necessità di un’alternativa di pari misura non fa altro che sminuire ogni tentativo in tal senso.

La sfida, comunque, non è solo lanciare satelliti, perché servono anche livelli di produzione di massa di questi dispositivi, lanci frequenti, terminali utente, stazioni di terra e capacità di gestire una costellazione enorme. Molti analisti ritengono poco realistico riuscire a produrre e

mandare in orbita quasi 300 satelliti entro fine 2027, mentre sono stati segnalati anche problemi tecnici e rientri atmosferici ‘disordinati’ di alcuni satelliti.

La supremazia americana e l’impegno europeo

Starlink è una costellazione gigantesca che conta già oggi più di 10.000 satelliti. Nessuno è in grado di competere con questo risultato, ne in termini di funzionalità e servizi, ne tanto meno in termini numerici. Non serve un’ammissione di sconfitta, ne una presa di coscienza tardiva della superiorità dell’infrastruttura spaziale messa in piedi da SpaceXAI, è sufficiente comprenderne a pieno sia i vantaggi, sia i rischi, che questo tipo di tecnologia porta con sé.

Quanto accaduto più volte in Ucraina con i satelliti Starlink ci deve far riflettere sul valore irrinunciabile dell’autonomia tecnologica, che però è una strada lunga, difficile e costosa.
L’Unione europea sta costruendo la propria costellazione satellitare, **IRIS²** (*Infrastructure for Resilience, Interconnectivity and Security by Satellite*), come alternativa sovrana e sicura a Starlink per comunicazioni governative, commerciali e per eliminare le zone bianche. Il progetto è passato dall’attuazione alla fase di sviluppo e dispiegamento su larga scala.

Un’operazione costosa e tecnologicamente sfidante, che l’Europa comunque può portare avanti, vista l’enorme mole di competenze accumulate dai suoi stati membri e dell’Agenzia spaziale europea. Tramite il consorzio privato SpaceRISE (formato da SES, Eutelsat e Hispasat) Bruxelles conta di ampliare la costellazione principale a 348 satelliti e fissa i primi lanci per il 2029.
La costellazione finale prevede 18 satelliti MEO e 264 satelliti LEO, oltre all’evoluzione del programma GOVSATCOM. I

primi servizi sovrani, sicuri e certificati dovrebbero arrivare dal 2030.

Anche questi temi saranno al centro della terza edizione della **Conferenza internazionale Space&Underwater**, promossa e organizzata dal quotidiano *Cybersecurity Italia*, in collaborazione con l'**Agenzia Spaziale Italiana**, che si svolgerà il 1° dicembre 2026 a Roma, nell'auditorium Luigi Broglio presso la sede dell'ASI.
Punto di riferimento in Italia per l'analisi strategica, tecnologica, industriale e normativa sui nuovi domini emergenti della geopolitica globale – lo Spazio e i fondali marini – la Conferenza Space&Underwater si propone come piattaforma di confronto ad alto livello sul futuro della sicurezza, della tecnologia e della sovranità nazionale in un mondo sempre più interconnesso e instabile.

Come partecipare

The post Putin: “Nello Spazio serve ordine”. La costellazione russa “Rassvet” avrà 1.000 satelliti entro il 2035 appeared first on Key4biz.

https://www.key4biz.it/putin-nello-spazio-serve-ordine-la-costellazione-russa-rassvet-avra-1-000-satelliti-entro-il-2035/592175/

Guida autonoma, nel nuovo codice della strada vietati i test. Foresti (Niulinx): “Un’occasione persa in Italia”. Così le startup scappano all’estero

Doccia fredda per la guida autonoma in Italia. Con il nuovo Codice della Strada licenziato lo scorso 13 ottobre dal Governo la nuova tecnologia viene di fatto frenata, per non dire bloccata.

Diverse le criticità individuate da **Motus-E**, l’associazione che riunisce operatori industriali, filiera automotive e mondo accademico per favorire lo sviluppo della mobilità intelligente.

Il primo limite riguarda l’obbligo di un controllore di bordo di veicoli automatizzati circolanti su strada, valida per almeno tre anni dall’entrata in vigore del nuovo Codice della Strada. Una norma che di fatto va in direzione contraria allo sviluppo della tecnologia, disegnata appunto per eliminare alla lunga la presenza umana di un controllore a bordo.

Foresti (Niulinx): “Sarebbe un’occasione persa per l’Italia”

Protesta **Luca Foresti**, CEO di Niulinx, una startup spin-off del Politecnico di Milano, sostenuta da investitori pubblici e industriali, tra cui **CDP Venture Capital, A2A, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Pirelli e MOST.** Ad aprile 2026 ha raccolto 38 milioni di euro, il più grande round di

investimento italiano nel settore della guida autonoma: *“Il nuovo Codice ha il merito di riconoscere per la prima volta il veicolo a guida autonoma, ma così com’è scritto lo rende inutilizzabile per un servizio di trasporto: chiede comunque un autista a bordo e gli lascia la responsabilità anche quando non guida. Porteremo le nostre proposte nelle audizioni in Parlamento. I tempi della legislazione sono lunghi e il rischio concreto è che chi sviluppa queste tecnologie in Italia debba portare i propri servizi in altri Paesi europei con regole più avanzate. Sarebbe un’occasione persa per il Paese.”*

Il nodo è giuridico

Per omologare un veicolo a guida autonoma le regole europee richiedono test su strada pubblica, ma in Italia li bloccano norme di legge. Il decreto Smart Road del 2018 prevede sempre una persona a bordo e, essendo un decreto, non può superarle. Serve una norma di legge, e il Codice era l’occasione giusta.

A quanto pare, le resistenze maggiori non sembrerebbero venire dal MIT ma dal Viminale. Questioni di sicurezza, quindi, dietro a questa frenata che rischia però di bloccare un’innovazione importante nel nostro paese.

Aziende italiane costrette all’estero?

Se il testo non verrà modificato, chi è impegnato nella **guida autonoma** in Italia dovrà fare all’estero le prove per l’omologazione, in Paesi come Germania e Spagna che hanno già regole adeguate. Così si sposteranno altrove investimenti, ingegneri e la filiera industriale che cresce attorno.

Quale vantaggio di una guida autonoma se c’è l’obbligo di un controllore umano a bordo?

Sparisce anche la possibilità di proseguire con le sperimentazioni in atto. L'obiettivo è una guida autonoma per servizi navetta di vario genere, flotte di mezzi autonomi che circolerebbero a velocità ridotta, massimo 30 km/h inizialmente su linee urbane e percorsi prefissati.

Nodo responsabilità

Un altro nodo riguarda la responsabilità, che il nuovo Codice attribuisce sempre e comunque al controllore di bordo anche per situazioni indipendenti dalla sua volontà. Si tratta di una differenza non da poco rispetto alle norme in vigore in altri paesi europei, dove la responsabilità per danni provocati da avaria viene ripartita fra i diversi soggetti interessati nell'applicazione della guida autonoma.

Scartata inoltre la possibilità di monitorare la circolazione dei veicoli a guida autonoma attraverso un controllore da remoto, capace di intervenire immediatamente in caso di necessità con poteri ben definiti.

Pastorella (Azione): "Proverò a far cambiare idea al Ministero in Commissione"

La denuncia arriva anche dalla deputata di Azione **Giulia Pastorella**, membro della Commissione IX Trasporti e Telecomunicazioni alla Camera che annuncia modifiche alla norma in Commissione. Il Codice della Strada torna da in Commissione e entro fine anno si potrà esprimere un parere *"con condizioni"* quindi come Parlamento dire a Salvini che deve modificare il provvedimento. Salvini che oggi, paradossalmente, ha chiesto alla Ue di sbloccare lo sbarco del sistema di guida assistita di Tesla nel Vecchio Continente.

Codice della Strada, Andrea Caroppo (FI): “C’è spazio per eventuali correttivi dall’esame parlamentare”

“Su questo tema la Commissione Trasporti della Camera si era già espressa lo scorso anno. In particolare, la risoluzione a prima firma Raimondo (FDI), poi approvata all’unanimità, aveva indicato con chiarezza la necessità di adeguare il quadro normativo italiano allo sviluppo dei veicoli a guida automatizzata e di accompagnare, con le opportune cautele, la sperimentazione e lo sviluppo di queste tecnologie”. Così Andrea Caroppo, deputato di Forza Italia sedcondo cui
“Il nuovo Codice compie certamente un passo avanti importante

perché introduce finalmente una disciplina organica dei veicoli a guida automatizzata. C'è però un punto che, a mio avviso, merita un approfondimento: la previsione secondo cui le sperimentazioni per ricerca, sviluppo e innovazione non debbano essere direttamente finalizzate all'omologazione e alla messa in produzione.
Più che parlare di un blocco generale della sperimentazione, credo quindi sia corretto interrogarsi sul rischio che una formulazione troppo restrittiva possa rendere più difficile proprio il passaggio dalla sperimentazione tecnologica alla fase di omologazione e di sviluppo industriale.
Su questo credo che durante l'esame parlamentare ci sia spazio per approfondire il tema e valutare eventuali correttivi, naturalmente tenendo insieme innovazione, sicurezza e responsabilità".

Maran (Pd): "Nuovo Codice della strada a rischio boomerang per la guida autonoma"

Sul tema è intervenuto anche **Pierfrancesco Maran**, europarlamentare del Pd da tempo impegnato per promuovere la diffusione dell'auto autonoma: *"Il nuovo Codice della strada rischia di essere un boomerang per la guida autonoma. Riconoscerla per la prima volta è un passo importante, ma ha senso solo se consente agli operatori di utilizzarla . Con l'obbligo del controllore sempre a bordo, la supervisione da remoto rinviata a un decreto futuro e limitando la sperimentazione, il rischio è di avere una norma che riconosce la tecnologia ma non permette di farla circolare".*

"Altri Paesi europei, come Francia e Germania, hanno già leggi nazionali da diversi anni, per non parlare di ciò che accade in America e in Cina, dove i veicoli hanno già percorso milioni di chilometri. Bisogna correggere urgentemente la norma e sostenere le nostre imprese innovative. L'obiettivo

deve essere garantire che l'Italia sia leader nel settore, e non limitarsi a regolare tecnologie sviluppate altrove", aggiunge.

Guida autonoma in Italia, Motus-E chiede il controllo da remoto

Motus-E chiede di modificare la bozza di revisione del Codice della Strada per consentire che i veicoli a guida autonoma siano sorvegliati da un controllore remoto, anziché imporre la presenza costante di una persona a bordo. La proposta è stata presentata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito della consultazione sull'aggiornamento delle norme.

Secondo l'associazione, l'obbligo previsto dalla bozza rischia di ostacolare in Italia lo sviluppo di mezzi progettati per operare senza conducente. Motus-E indica come riferimento i servizi con robotaxi, autobus e navette completamente autonomi già attivi in diverse città europee.

Un controllore remoto per sperimentazione e omologazione

Il punto centrale della proposta è la sostituzione del controllore fisicamente presente sul veicolo con un operatore a distanza capace di intervenire immediatamente, secondo poteri e responsabilità definiti. La modifica richiesta riguarderebbe sia la sperimentazione sia le finalità omologative dei veicoli autonomi.

La persona o la società titolare dell'autorizzazione e responsabile della flotta dovrebbe presentare un piano di sicurezza completo. Questo documento dovrebbe prevedere una supervisione costante e la possibilità di un intervento remoto

con una tempestività analoga a quella di un conducente a bordo. Nella proposta di Motus-E, il controllo umano verrebbe quindi mantenuto senza alterare il funzionamento previsto per i mezzi senza conducente.

The post Guida autonoma, nel nuovo codice della strada vietati i test. Foresti (Niulinx): “Un’occasione persa in Italia”. Così le startup scappano all’estero appeared first on Key4biz.

https://www.key4biz.it/guida-autonoma-nel-nuovo-codice-della-strada-vietati-i-test-per-lomologazione-europea-foresti-niulinx-unoccasione-persa-in-italia/592151/

Legge di bilancio, quanto costa e come si potranno fare le targhe personalizzate (come avviene già in Germania)

Le targhe personalizzate potrebbero diventare realtà in Italia già nel 2027. La novità era inizialmente prevista per il 2028 insieme alle altre disposizioni del nuovo Codice, ma dovrebbe essere anticipata al 2027, come annunciato il 28 ottobre dalla presidente del Consiglio **Giorgia Meloni** durante la conferenza stampa di ieri sul disegno di legge di bilancio 2027.

Più libertà nella scelta di lettere

e numeri

Il nuovo testo interviene nuovamente sulla materia, prevedendo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti possa rilasciare, su richiesta dell'interessato, targhe con *"una successione e un impiego di caratteri alfanumerici personalizzati".* La formulazione sembra quindi superare il vincolo della sequenza due lettere-tre numeri-due lettere prevista dalla disciplina attuale e aprire a una maggiore libertà nella composizione.

Restano però ancora da definire le regole precise: non è noto quali combinazioni potranno essere richieste, quanti caratteri saranno ammessi e quali eventuali limitazioni verranno introdotte.

Quanto costerà una targa personalizzata

Secondo lo schema di decreto, per gli autoveicoli la coppia di targhe, anteriore e posteriore, avrà un costo di 500 euro da corrispondere al Poligrafico dello Stato. A questa cifra si aggiungerà una maggiorazione del 20% destinata al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **portando il totale a 600 euro**. Per i motoveicoli il prezzo della targa posteriore, compresi i tasselli autoadesivi, sarà invece di 300 euro, ai quali si aggiungeranno 60 euro di maggiorazione: **in totale 360 euro.**

Le somme sostituiranno, al momento dell'immatricolazione, il costo della targa ordinaria. Per le automobili quest'ultimo resta fissato a 41,78 euro per il formato A, con la sequenza su una sola riga, e a 45,31 euro per il formato B, la cosiddetta "quadrotta" con i caratteri disposti su due righe.

Possibile anche sulle auto già immatricolate

La targa personalizzata potrà essere richiesta anche per un veicolo già in circolazione, ma **soltanto quando sia necessaria una nuova immatricolazione in seguito a furto, smarrimento o deterioramento della targa esistente**. Non diventerà invece una targa "personale" legata al proprietario. **La combinazione resterà associata al veicolo anche in caso di vendita o permuta.** Chi acquisterà successivamente un'altra automobile potrà richiedere una nuova targa personalizzata, ma dovrà scegliere una combinazione diversa dalla precedente.

Le targhe continueranno a essere prodotte dal Poligrafico dello Stato e saranno rilasciate dalla Motorizzazione civile. Al momento dell'immatricolazione, la targa sarà consegnata all'agenzia di pratiche automobilistiche incaricata dalla concessionaria oppure direttamente dal proprietario nel caso di una reimmatricolazione.

L'avvio è previsto nel 2027

Lo schema del nuovo Codice della strada prevedeva inizialmente l'introduzione delle targhe personalizzate nel 2028. Dopo l'annuncio del 28 ottobre, l'obiettivo è invece anticipare la misura al 2027, probabilmente attraverso una modifica della disciplina attuale e un successivo decreto ministeriale chiamato a definire nel dettaglio le modalità applicative.

Dopo oltre vent'anni dalla prima previsione normativa, la definizione dei prezzi rappresenta quindi un ulteriore passo verso l'effettiva introduzione delle targhe personalizzate sulle strade italiane.

Il confronto con la Germania: scegliere la targa costa 12,80 euro

In Germania la possibilità di scegliere una parte della propria targa è già una pratica consolidata. Non si tratta però di una targa completamente libera: la prima parte continua a identificare il distretto di immatricolazione, mentre il proprietario può scegliere, se disponibile, la successiva combinazione di lettere e numeri, utilizzando per esempio le proprie iniziali o una data significativa.

La differenza con il sistema italiano previsto dal nuovo Codice della strada è soprattutto economica. In Germania la scelta della combinazione costa 10,20 euro, ai quali si aggiungono 2,60 euro se la targa viene prenotata in anticipo: **in totale 12,80 euro,** oltre al costo materiale delle targhe, che vengono acquistate separatamente presso produttori privati.

Anche la libertà di scelta tedesca incontra alcuni limiti. Le combinazioni devono essere disponibili e rispettare le regole previste dalle autorità di immatricolazione. A Berlino, per esempio, per auto e veicoli commerciali sono previste combinazioni come una lettera e quattro numeri oppure due lettere seguite da tre o quattro numeri; alcune sequenze legate al nazismo sono escluse.

The post Legge di bilancio, quanto costa e come si potranno fare le targhe personalizzate (come avviene già in Germania) appeared first on Key4biz.

https://www.key4biz.it/legge-di-bilancio-quanto-costa-e-come-si-potranno-fare-le-targhe-personalizzate-come-avviene-gia-in-germania/592148/

Bloomberg: “Cina leader nell’AI e nell’automazione entro il 2030”

Il balzo cinese nell’AI

Entro una manciata di anni la **Cina** e gli **Stati Uniti** domineranno incontrastati diversi settori tecnologici strategici, in particolare l’**intelligenza artificiale** (AI), la robotica, l’automazione industriale e non solo. Ma c’è una differenza e non da poco: i modelli americani potrebbero mantenere un certo vantaggio, diciamo, in termini di avanguardia di frontiera, mentre quelli cinesi potrebbero dimostrarsi nel tempo più economici e più facilmente implementabili grazie all’abilità nell’ottimizzazione dei software.

È quanto si attendono gli analisti di *Bloomberg Intelligence* guidati da **Francis Chan**, che prospettano un **veloce recupero della Cina nella corsa all’AI** e un sostanziale **pareggio entro il 2030** con gli Stati Uniti: “*Raggiungeranno entrambi la leadership in questo settore, come in altri di punta, senza ottenere comunque una supremazia assoluta sull’altra*”.

Robert Lea, analista senior di *Bloomberg Intelligence*, ha affermato all’inizio del mese che i migliori sistemi di intelligenza artificiale cinesi hanno ottenuto punteggi inferiori di circa il 3% rispetto ai loro rivali statunitensi nei test di benchmark.
Secondo quanto riportato da *Arabian Post*, però, il divario si attestava intorno al 9% a maggio e addirittura al 15% l’anno

scorso di questo periodo. Il gap si è ridotto clamorosamente in breve tempo, soprattutto dopo il rilascio del modello *V4.1-Flash* di **DeepSeek** a settembre, confermando di fatto la bontà delle stime del Report di Bloomberg.

La fatica a generare profitti con l'AI di frontiera

Pechino dovrebbe dettar legge anche in altri ambiti tecnologici di primaria importanza per i nostri tempi, come le **fonti energetiche rinnovabili**, la **mobilità elettrica**, i **sistemi di accumulo** e le batterie, nonché nella biofarmaceutica.

Gli Stati Uniti raggiungeranno per primi la leadership nella produzione di **robot umanoidi** e nell'automazione, ma anche qui entro pochi anni la Cina avrà colmato il divario tecnologico, dimostrando elevata competitività e capacità di innovazione, eguagliando i rivali americani in termini di volumi di **spesa in ricerca e sviluppo**.

Rimane il problema e di non poco conto dei ritorni degli investimenti e della profittabilità di queste tecnologie, in particolare dell'AI. Come negli Stati Uniti e forse in misura maggiore, le aziende cinesi faticano a generare solidi profitti dalla loro innovazione.

"*Rimangono intrappolate in una corsa al ribasso, con la redditività destinata a rimanere irraggiungibile finché le aziende non adotteranno un approccio più razionale alla definizione dei prezzi*", è spiegato nel commento al Report.

Per gli analisti, le prossime revisioni degli indici azionari di riferimento, come **l'indice Hang Seng Tech**, che ha sottoperformato rispetto al settore globale dell'AI, potrebbero migliorare le prospettive di crescita e ampliare le partecipazioni in hardware all'avanguardia, intelligenza

artificiale e robotica.

Non c’è da dimenticare che anche le **tensioni commerciali** rappresentano un ostacolo alla crescita (vedi la guerra dei dazi tra Pechino e Washington), a cui si aggiungono le restrizioni alle esportazioni e la chiusura di alcuni mercati. Protezionismo e tensioni geopolitiche non aiutano mai le aziende a generare profitti e a rafforzarsi sui mercati internazionali.

Situazioni simili determinano impedimenti ad entrare in nuovi mercati, riduzione della competitività e problemi di approvvigionamento di componenti e risorse critiche fondamentali per l’economia digitale.

L’economia cinese rallenta, l’AI non basta da sola

L’economia cinese sta ancora crescendo, ma a un ritmo più moderato rispetto al passato: nel terzo trimestre 2026 il PIL è aumentato del 4,5% su base annua, tornando ad accelerare dopo il 4,3% del secondo trimestre. Nei primi nove mesi del 2026 la crescita cumulata è stata del 4,6%, un livello coerente con l’obiettivo governativo di espansione annua tra il 4,5% e il 5%.

A reggere sono come sempre le esportazioni e la produzione industriale, mentre la domanda interna resta il punto più fragile. Il problema principale non è l’assenza di crescita, ma la sua qualità: l’economia continua a dipendere in misura eccessiva da export e investimenti, mentre consumi delle famiglie, mercato immobiliare e fiducia restano deboli. Il 4,3% del secondo trimestre era stato il ritmo più debole degli ultimi tre anni, segno che la ripresa non è ancora robusta.

Le principali istituzioni internazionali prevedono un rallentamento graduale dell’economia cinese: il FMI indica il

4,5% finale nel 2026 e il 4% nel 2027, mentre la Banca mondiale stima il 4,4% nel 2026, il 4,3% nel 2027 e il 4,2% nel 2028.

Bloomberg Economics stima che la crescita annua del PIL cinese si attesterà in media al 3,6% nel prossimo decennio, rispetto al 5,2% degli ultimi tre anni: *"L'intelligenza artificiale e l'automazione possono attenuare la pressione derivante dalla contrazione della forza lavoro e dal rallentamento del mercato immobiliare, ma è improbabile che riescano da sole a invertire la tendenza al rallentamento di lungo periodo*".

Una situazione che vede **anche gli Stati Uniti in difficoltà**, ma con un trend diverso: il Congressional Budget Office prevede un PIL reale in crescita del 2,2% nel 2026 e poi di circa 1,8% all'anno in media dal 2027 al 2036. Crescita USA bassa, ma regolare.

Per entrambe le economie sono tre le variabili più richiamate dagli studiosi e tutte e tre avranno un peso enorme nelle future economie più sviluppate: intelligenza artificiale, disponibilità e costo dell'energia, invecchiamento della popolazione/forza lavoro.

The post Bloomberg: "Cina leader nell'AI e nell'automazione entro il 2030" appeared first on Key4biz.

https://www.key4biz.it/bloomberg-cina-leader-nellai-e-nellautomazione-entro-il-2030/592150/

Svolta nello spazio: Putin

svela contatti diretti con Elon Musk sui satelliti, mentre Kiev accusa il miliardario di tradimento

Vladimir Putin ha dichiarato pubblicamente che Mosca è in “stretto contatto” con Elon Musk per coordinare il traffico dei satelliti in orbita. L’annuncio, accompagnato da lodi per il “vero genio” americano, arriva in un momento drammatico per il conflitto: solo pochi giorni fa l’Ucraina si è vista bloccare i terminali Starlink, subendo perdite civili per l’impossibilità di intercettare i droni russi.

Per approfondire:

La posizione del fondatore di SpaceX appare ormai sempre più allineata agli interessi strategici del Cremlino, segnando una frattura profonda con Kiev. Mentre sul terreno si contano i danni, nello spazio si disegna una nuova geopolitica gestita in modo quasi privato.

Parlando a margine del vertice Russia-Africa a Mosca, Putin non ha risparmiato i complimenti. Già nel 2023 lo aveva definito una “persona eccezionale” e nell’aprile 2025 lo aveva persino paragonato a **Sergej Korolev**, il leggendario padre del programma spaziale sovietico.

La vera novità, però, è l’ammissione ufficiale di un dialogo diretto tra la Russia e i “partner americani, incluso il signor Musk”, con la scusa tecnica di “non interferire l’uno con l’altro” nello spazio. Una cortesia istituzionale che stride con le tensioni militari. Pochi giorni fa, infatti, la diplomazia USA ha accusato un satellite militare russo di manovre spericolate vicino a un radar finlandese registrato negli Stati Uniti, vitale per l’intelligence ucraina. Accuse

che Mosca ha liquidato come assurde.

Il vero nodo resta però il campo di battaglia ucraino. Dal 14 ottobre, i terminali commerciali Starlink e quelli militari Starshield usati da Kiev hanno subito un blocco improvviso della velocità a circa 160 km/h.

> *Correct.*
>
> *Using Starlink, a civilian commercial service, for offensive drone strikes to kill people has never been allowed, nor should it be.*
>
> *Starshield, a different system, is controlled by the US government. What they decide to do is up to them.*
>
> *Ukraine military violated…* *https://t.co/ZXBB8bYfPn*
>
> *— Elon Musk (@elonmusk)* *October 24, 2026*

Questa limitazione ha messo fuori uso i droni intercettori ucraini, lasciando il Paese scoperto contro i nuovi droni a reazione russi Shahed. Solo il 24 ottobre il presidente Volodymyr Zelensky ha confermato il ripristino del servizio, ma il danno era ormai fatto:

- **Accuse di tradimento:** Zelensky si è detto tradito sia da Musk sia da Donald Trump, denunciando la morte di diversi civili durante i giorni di blackout tecnologico.
- **Rimbalzo di responsabilità:** né la Casa Bianca né SpaceX hanno ammesso colpe sul rallentamento della rete, e Trump non ha confermato di aver chiesto a Musk di togliere i blocchi.
- **La difesa di Musk:** il miliardario ha scritto su X che l'Ucraina ha violato i patti usando Starlink per attacchi offensivi, precisando di aver semplicemente "chiuso una scappatoia". Starlink, un servizio civile, era utilizzato con finalità militari, mentre il servizio ad hoc è Starshield ed è affidato al Pentagono.

Dietro le parole di Putin si nasconde anche un evidente calcolo economico e industriale. Durante l'evento, il ministro dello Sviluppo Digitale Maksut Shadayev ha presentato *Rassvet*, la risposta russa a Starlink. I numeri mostrano però un divario enorme che costringe Mosca al pragmatismo.

Operatore / Sistema	**Satelliti attivi (stime ufficiali)**	**Stime indipendenti (Orbital Radar)**	**Rapporto di forza a favore di SpaceX**
Russia (Rassvet)	Oltre 30	Circa 30	Base di riferimento
SpaceX (Starlink)	Oltre 5.000	Quasi 10.000	Da 160 a 300 volte superiore

Putin ha ammesso con realismo che la Russia ha appena iniziato a costruire la propria rete in autonomia. Con un ritardo tecnologico e produttivo così marcato, avere un canale aperto con chi possiede il monopolio di fatto dell'orbita bassa non è solo una scelta diplomatica, ma una necessità economica. Mgari domani i satelliti russi dovranno partire su missili Starship. E Musk, da uomo d'affari che guarda ai mercati globali, sembra ben disposto ad ascoltare.

Rimani aggiornato seguendoci su Google News!
SEGUICI

https://scenarieconomici.it/svolta-nello-spazio-putin-svela-contatti-diretti-con-elon-musk-sui-satelliti-mentre-kiev-accusa-il-miliardario-di-tradimento/

Anduril now says its BlueChip laptop will meet Buy American standards at launch

On Tuesday, defense contractor Anduril and chipmaker Qualcomm announced a partnership to build laptops entirely in the United States, starting with a single model in 2027. They also announced a "long-term goal" of pushing the computer industry to create "a fully domestic supply chain."

Even a single Made-in-USA laptop would be a surprise, because no major US computer company builds its laptops here — not Apple, not Dell, not HP, not Microsoft. We're not aware of any company that does.

But we *are* aware of companies that have briefly and strategically assembled computers here seemingly to appease President Donald Trump. We're also aware of …

Read the full story at The Verge.

https://www.theverge.com/policy/1021554/anduril-bluechip-65-percent-domestic-buy-american

---

Google Says Lower AI Mode

Monetization Weighed On Search Growth via @sejournal, @MattGSouthern

Alphabet’s (GOOGL) Google Search & Other line had a 12% increase in year-over-year revenue in Q3 2026 to $63.35 billion. Search revenue growth has been slowing down for two quarters now, after being at 19% in Q1 and 17% in Q2; and Search revenue was essentially flat compared to last quarter’s $63.27 billion.

On Alphabet’s earnings call, Chief Business Officer Philipp Schindler mentioned that lower monetization within AI Mode was one of three reasons for the slower growth.

In addition to announcing expanded availability of ads in AI Mode in ten additional markets, Alphabet also stated that it is launching ads in AI Mode follow-on question functionality in the United States. All existing Search, Shopping, and Performance Max campaigns are eligible by default and cannot opt out separately.

Why Search Growth Slowed

The biggest factor driving the search slow down compared to Q2 was, according to Schindler, currency movements. Retail also experienced an impact, he said, with certain Asia-Pacific advertisers affected by the E.U. eliminating its de minimis exemption for low-value imports. Media and entertainment saw spending normalize after a strong Q2 which included the FIFA World Cup.

Google CFO Anat Ashkenazi stated that currency movement was a

small headwind to the year over year growth and a larger headwind to the quarter over quarter growth. Ashkenazi also mentioned that there was a tougher compare because the search growth continued to accelerate throughout the second half of 2025.

On the Q2 earnings conference call in July, Ashkenazi had signaled both items stating that Google expected a slight FX headwind in Q3 primarily in Search & YouTube ads. Additionally, she stated that search would begin lapping last year's acceleration in Q3.

In my prior report I noted in July that Q2 was the first time we had seen a slow down in search growth after 4 quarters of accelerating growth. The issue at hand then was if it was a temporary slow down or if it represented the beginning of a period of slowing growth.

What Google Said About AI Mode Monetization

CEO Sundar Pichai stated during the earnings announcement that AI investment has driven Search query growth (including commercial queries) as well as the "year-over-year query growth rate is the highest it's been in the last five years."

During the call with investors, J.P. Morgan analyst Doug Anmuth questioned the difference in year over year query growth and Search ad revenue growth. Schindler noted it was currency, retail and media first and then stated that strong AI mode query growth negatively impacted search revenue growth due to lower monetization in AI Mode. He did not state what AI mode's monetization was lower than, nor the amount of money this impacted search ad revenue.

Pichai told analysts:

> *"Just like our shift to mobile over a decade ago, we are*

> *focused on building the best Search user experience, followed by monetization."*

In his prepared remarks, Schindler said many of the new questions people ask in AI-powered Search are upper-funnel, and that the majority of AI Mode queries are incremental, which he said creates more monetization opportunities over time.

In Google's announcement post, Shashi Thakur, VP and GM of Google Search Ads and Ads on Google Experiences, wrote:

> *"Our research shows that people are comfortable with ads in AI Mode and find them highly relevant. In fact, click-through rates are already similar between sponsored and organic product list items within AI Mode."*

A footnote references a source of Google's click through comparison, which is internal data for Google in the United States for the time period August 20th thru September 3rd of 2026.

At the Google Marketing Live event in May of 2025, Thakur stated to reporters, including me, that AI Overviews generate revenue "at the same rate" as those exact searches when there are no overviews. This claim covered AI Overviews, but does not include data on AI mode.

Ads In AI Mode Expand To 10 Countries

Google is scaling ads in AI Mode in Australia, Canada, India, Kenya, Malaysia, New Zealand, Nigeria, Pakistan, the Philippines, and Singapore.

Google Ads / Market Expansion

Where AI Mode ads are expanding

Google named 10 markets where ads are scaling, plus additional locales planned for Q4 2026.

SCALING

10 countries

PLANNED Q4

3 named*



Highlighted markets are those named in the Oct. 28 announcement. Unmarked countries are not an availability statement. *Q4 examples are not an exhaustive list.

Americas

Scaling: Canada

Planned: Brazil, Mexico

Europe & Africa

Scaling: Kenya, Nigeria

Planned: U.K.

Asia-Pacific

Scaling: Australia, India, Malaysia, New Zealand, Pakistan, Philippines, Singapore

The post also says Google is launching multiturn ads in the U.S., which allow ads in follow-up queries in AI Mode.

Google's help page on ads in AI-powered Search experiences states that advertisers cannot directly target AI Overviews or AI Mode individually, however negative keywords & brand exclusions will continue to apply.

When a query has direct commercial intent, exact match and phrase match keywords can serve; however, these types of keywords do not qualify for contextual matching on broader, exploratory-type questions. AI Max for Search, broad match, Shopping campaigns and Performance Max all qualify for both.

Placements that have AI explainers carry short text generated by Gemini from the user query, the AI response and public sources (including the advertiser's website). The advertiser has no ability to create, edit, approve or opt out of this content. Google announced AI explainers at Google Marketing Live in May.

Results are included in standard reporting as part of aggregate reporting for campaigns and search terms reports. The help page lists English as the language for ads within AI Overviews and AI Mode and also indicates only text ads will be available in Pakistan.

Why This Matters

Google tied both its highest query growth rate in five years and part of its revenue slowdown to AI.

How much AI Mode inventory a campaign can reach depends on whether it uses AI-powered targeting such as broad match or AI Max, and standard reports combine AI Mode results with the rest of Search.

In Q2, Pichai said Google was sending “billions of clicks to websites every week” through AI features in Search. His published Q3 remarks and the call didn’t include a clicks figure, so the quarter adds detail on how Google makes money from AI Mode but none on traffic to websites.

Looking Ahead

CFO Anat Ashkenazi said that in Q4, at current spot rates, Google expects a slightly larger currency headwind, mostly in Search and YouTube ads, and that continuing to lap last year’s Search acceleration will pressure growth.

Google plans to expand ads in AI Mode to more locales in Q4 2026, including Brazil, Mexico, and the U.K.

Featured Image: PixieMe/Shutterstock

https://www.searchenginejournal.com/google-search-growth-slows-again-ai-mode/594862/

Adam Mosseri says negativity around AI is ‘going to get worse’

Asked about AI and the trend of college students booing tech CEOs at graduation ceremonies, Instagram head Adam Mosseri acknowledged in an interview that a lot of people really don't like AI, and it's not just young people and creatives. Appearing on the *Colin and Samir* podcast to talk about the launch of widescreen and long-form video for Instagram, Mosseri said he thinks there's a trend of "more anxiety and more frustration and more anger about AI," particularly in creative industries:

> *It's not only getting worse, it's going to continue to get worse. I think we're going to see more frustration and anger, some of it founded, some of it un …*

Read the full story at The Verge.

https://www.theverge.com/ai-artificial-intelligence/1021644/adam-mosseri-instagram-ai-negativity