



Pag. 1	I successi ai WorldSkills danno il massimo dei voti al nostro sistema
Pag. 2	Sono 70 i nuovi professionisti nel settore dell'automobile
Pag. 4	"La mobilità non è un male"
Pag. 6	Le flotte e il loro futuro elettrico
Pag. 8	Entusiasmo per l'ibrido
Pag. 11	Il numero 1 per tutti i prodotti relativi alle ruote
Pag. 12	La Suva riduce ancora i premi per il 2025
Pag. 14	Questa volta, riguarda tutti noi!
Pag. 16	Liste di controllo aggiornate per una maggiore sicurezza in officina

Pag. 17	Il cuore pulsante sottovalutato dei veicoli
Pag. 18	Superare la crisi delle auto elettriche
Pag. 20	Voglia di futuro!
Pag. 22	Impegno del settore contro un approccio svizzero più severo
Pag. 24	Attenzione alla pubblicità dei veicoli (nuovi)
Pag. 26	Danni alla reputazione a causa di valutazioni negative
Pag. 27	"Tutti ne beneficiano, anche chi non guida mai"
Pag. 30-35	Statistiche immatricolazioni TI - luglio 2024, agosto 2024, settembre 2024

EDITORIALE

I successi ai WorldSkills danno il massimo dei voti al nostro sistema

Cara lettrice, Caro lettore, è uno scenario che potrebbe essere scritto da un regista di Hollywood: due giovani talenti formati come meccatronici d'automobili fanno parte per la prima volta della squadra nazionale di professionisti svizzeri. E per la prima volta una donna, Sophie Schumacher, partecipa ai WorldSkills nella disciplina di meccatronica di veicoli commerciali. Alla fine, la 22enne bernese ha vinto l'oro, mentre il suo compagno di squadra Nevio Bernet si è aggiudicato l'argento. In totale, la squadra di professionisti della nazionale svizzera ha conquistato 15 podi alle WorldSkills di Lione, in Francia. Come nel 2022, è stata la nazione europea con i migliori risultati e la terza a livello mondiale!

È un successo "sportivo" che non deve essere sottovalutato. Anzi, dà il massimo dei voti al sistema di formazione duale, un modello unico al mondo, e dimostra quanto funzioni bene. I tirocinanti hanno l'opportunità di mettere subito in prati-

ca ciò che hanno appreso al uscendo da scuola e di migliorare costantemente le proprie competenze. In questo modo, sono integrati nel mondo del lavoro e nella società allo stesso tempo. La combinazione di competenze professionali e conoscenze scolastiche ne fa una forza lavoro altamente qualificata e molto richiesta. La formazione in alternanza, scuola/lavoro, è un fattore chiave per il successo e la competitività a lungo termine della nostra economia. Non sorprende quindi che questi giovani si trovino spesso sul gradino più alto del podio, come è appena successo a Lione.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter,
Presidente centrale

Cerimonia di consegna degli attestati UPSA

Sono 70 i nuovi professionisti nel settore dell'automobile



Sono stati oltre 200 i partecipanti alla cerimonia di consegna degli attestati di fine tirocinio e premiazione dei migliori risultati ottenuti nelle procedure di qualificazione 2024 del settore dell'automobile. Come consuetudine ormai da diversi anni UPSA Sezione Ticino ha invitato, nel suggestivo sito delle vecchie Officine di Biasca, che oggi accolgono lo Swiss Railpark St. Gotthard, i membri del comitato UPSA Ticino, le aziende formatrici, i famigliari, gli amici e i rappresentanti delle istituzioni per festeggiare i 70 giovani che hanno portato a termine con successo il loro apprendistato, il loro primo traguardo in un settore in costante evoluzione dove non mancano le sfide future.


La formazione dei futuri professionisti del settore dell'automobile è un tema che sta molto a cuore a UPSA Sezione Ticino (Unione Professionale dell'Automobile) e lo conferma l'impegno messo in campo dal Centro di Formazione Professionale di AGVS-UPSA di Biasca, dalle istituzioni cantonali e dai garagisti membri dell'associazione. Roberto Bonfanti, presidente di UPSA Sezione Ticino, conclude il suo discorso di benvenuto alla cerimonia, condotta magistralmente da Sara Bellini, nota e molto apprezzata conduttrice di Teleticino, con un appello rivolto ai neodiplomati e alle neodiplomate: "In conclusione, vi invito a vedere questa serata non solo come la celebrazione di un traguardo raggiunto, ma come un promemoria dell'importanza di continuare a crescere e a imparare. Siate ambiziosi, siate proattivi, e ricordate che il vero successo non sta nel raggiungere un punto d'arrivo, ma nel continuare a muoversi avanti". Ne sono consapevoli anche i 70 diplomati e diplomate – 14 assistenti di manutenzione d'automobili CFP, 39 meccanici/che di manutenzione d'automobili AFC, 17 meccatronici d'automobili - che sono stati invitati da più parti a non fermarsi e a proseguire la loro formazione; elemento fondamentale per rimanere competitivi in un mondo in costante evoluzione.

Il settore necessita di personale specializzato e UPSA risponde organizzando dei corsi di formazione superiore come Meccanico/

ca diagnostico e Coordinatore/trice d'officina, o ancora collaborando alla creazione della futura scuola per restauratore/trice che sta nascendo proprio all'interno dello Swiss Railpark St. Gotthard, tutte opportunità molto interessanti per chi vuole acquisire nuove competenze e ampliare le possibilità di carriera.

Durante la serata sono stati consegnati i certificati e gli attestati professionali di capacità con gli attestati UPSA. Per i giovani di età inferiore ai 22 anni che hanno sostenuto la loro prima procedura di qualificazione e che hanno ottenuto i tre migliori punteggi, pari o superiori a 5.0, è stato consegnato un certificato di merito e un premio in denaro. I tre giovani che hanno ottenuto le migliori note nei lavori pratici hanno ricevuto l'ambito premio ESA. Grazie ad un'iniziativa promossa da UPSA e ACS Sezione Ticino, tutti i neodiplomati hanno avuto la possibilità di ricevere gratuitamente un abbonamento alla rivista "AUTO" edita da ACS.

La cerimonia si è quindi conclusa con un aperitivo offerto a tutti i presenti. <

Altre immagini della serata su:
upsa-ti.ch/it/unione/sezione-ticino/info-news/eventi-ed-esposizioni 

I premiati:
Assistente di manutenzione d'automobili CFP
Premio UPSA

1° Pulisci Giuliano Pio	5.1 punti
2° Losa Giacomo	5.0 punti

Meccanico/a di manutenzione AFC
Premio UPSA

1° Valsangiaco Daniele	5.4 punti
2° Massaini Luca	5.2 punti
3° Bianco Domenico	5.1 punti
3° Ratti Nicolas	5.1 punti

Meccatronico/a d'automobili AFC
Premio UPSA

1° Cristina Massimo	5.2 punti
---------------------	-----------

Premio ESA

Losa Giacomo	5.3 media
--------------	-----------

Premio ESA

Valsangiaco Daniele	5.5 media
---------------------	-----------

Premio ESA

Cristina Massimo	5.0 media
------------------	-----------



Il Presidente di UPSA Ticino Roberto Bonfanti e il Presidente della Formazione Professionale UPSA Ticino Lorenzo Lazzarino con Thalissa Govi, Tania Carina e Silvia Morisoli, le tre ragazze che hanno ottenuto l'AFC nelle procedure di qualificazione 2024

Tutti i neodiplomati (in ordine alfabetico):
Assistente di manutenzione d'automobili CFP

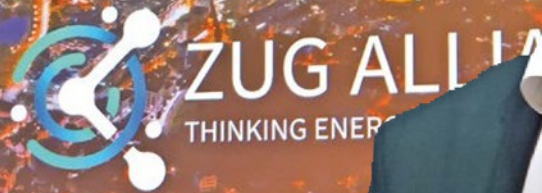
Atria Michele
 De Maria Ivan Luigi
 Destefano Nicola
 Di Silvestro Evan
 Ferritto Leandro
 Jäggi Kevin
 Losa Giacomo
 Mancassola Manuel
 Marmolejos Hilario Christopher
 Melena Andrea
 Pulisci Giuliano Pio
 Scaffidi Fonti Thomas
 Sceresini Bryan
 Zulauf Leon

Meccatronico/a d'automobili AFC

Bernasconi Davide
 Carina Tania
 Carvoeiras Da Rocha Fabio Manuel
 Celio Joel
 Cristina Massimo
 Fregolent Stefano
 Govi Thalissa
 Grassi Mattia
 Morsanti Damiano
 Pellegrini Samuele
 Puglioli Ivan
 Rodrigues Fonseca Fabio Miguel
 Santos Patrick
 Toschini Sebastiano
 Zucchetti Daniele

Meccanico/a d'automobili AFC

Ak Pietro
 Arabzade Milad
 Argentiero Elias
 Azevedo Correia Cristiano
 Baettig Thomas
 Bianco Domenico
 Bonazzi Andrea
 Bruno Leo
 Brusa Samuele
 Cavadini Alex
 Damiano Rocco
 Dias Marques Bryan
 Dias Valente Aaron
 Ferroni Jahn
 Fux Michelangelo
 Gada-Barenco Mattia
 Garcez Henriques Thiago
 Gentile Danilo
 Giovannini Matthieu
 Goetsch Aviel
 Gulino Alex
 Kelmendi Redon
 Lazzaroni Alessandro
 Lorusso Rocco
 Massaini Luca
 Morandi Davide
 Morisoli Silvia
 Papaj Stiven
 Pasteris Boris
 Pedrinis Michele
 Poncini Noel
 Ratti Nicolas
 Rima Alessandro
 Rossi Davide
 Salvatori Tommaso
 Sulmoni Nicola
 Valsangiaco Daniele



Forum sulla mobilità del futuro

"La mobilità non è un male"

In Svizzera, sono molte le forze che spingono verso la transizione della mobilità. Sta diventando importante, soprattutto per le aziende e le regioni, considerare la mobilità come un servizio. Ma l'innovazione e la sostenibilità non si raggiungono con la bacchetta magica. Nel Canton Zugo, economia, politica e scienza uniscono le forze per raggiungere questo obiettivo. Jürg A. Stettler

La teoria è una cosa buona, ma la pratica è diversa, le innovazioni nella mobilità hanno bisogno non solo di dialogo, ma anche di implementazione e fasi di test concrete. Questo anche perché, dal punto di vista economico, non tutto può essere facilmente implementato. Come ha riconosciuto Philipp Wetzel, direttore generale dell'Amag Innovation & Venture Lab, in occasione dell'apertura del Future Mobility Forum 2024: "Stiamo sperimentando molte cose, ma poi continuiamo a dover abbandonare i progetti perché non vediamo delle opportunità concrete". Il settore automobilistico è chiamato in causa su tutti i fronti, a partire dalla crescita demografica e dall'enorme numero di ore trascorse negli ingorghi stradali, fino alle vendite di veicoli elettrici che attualmente sono in una fase di stallo.

Bernhard Soltermann, direttore dei progetti di sostenibilità, energia e mobilità di Amag e co-direttore dell'Alleanza di Zugo, presenta l'idea alla base dell'associazione.

Dare vita alla mobilità del futuro

"Dobbiamo far capire alle persone che la mobilità non è un male", ha spiegato il professor Andreas Herrmann dell'Istituto per la mobilità dell'Università di San Gallo (HSG). In Svizzera, la mobilità è un fattore importante per la crescita economica ed è fondamentale per la transizione della mobilità coordinare al meglio quest'ultimo e il settore dell'energia. "Abbiamo molte singole idee e tanti piccoli progetti, ma non visioni d'insieme", ha dichiarato A. Herrmann. "Questo nostro progetto è l'unico modo per creare una regione modello in cui le persone possano sperimentare nuovi tipi di mobilità e averne perciò accesso".

Tamara Wisser, dottoranda presso la HSG, ha dimostrato in modo inequivocabile che in realtà in Svizzera stiamo già spendendo molto. "La Confederazione spende 60 milioni di franchi all'anno per la mobilità sostenibile. Questo però in una moltitudine di progetti di mobilità estremamente costosi e di breve durata", ha concluso in modo critico. Non abbiamo bisogno di progetti limitati a tre o quattro anni e in zone limitate, ma di progetti su vasta scala da prendere poi come modello. "In uno studio, T. Wisser ha identificato 132 regioni modello in 15 Paesi europei. Ha identificato quali criteri decisivi la scalabilità delle innovazioni e, soprattutto, la collaborazione tra i vari attori. "La politica, la scienza, l'economia, i fornitori di servizi parastatali e, non da ultimo la popolazione che deve poi adot-

tare questi servizi di mobilità, sono i fattori decisivi", afferma T. Wisser.

La Svizzera, un paese ideale per le innovazioni nella mobilità

Lo scienziato dell'HSG ha anche sottolineato come coloro che affrontano le esigenze critiche di mobilità in Svizzera hanno un compito difficile da svolgere poiché dall'altra parte c'è il trasporto pubblico, che funziona molto bene, e l'automobile che è molto apprezzata dagli svizzeri. La Svizzera offre un ottimo panorama per la mobilità e per le innovazioni, ma ci sono alcuni attori pubblici molto frammentati che devono essere raggiunti e integrati a livello locale, cantonale o addirittura federale. "Come per la Svizzera dell'energia, dovrebbe esistere una Svizzera della mobilità come interlocutore a lungo termine, per trovare così modi di collaborare e affrontare le sfide", afferma T. Wisser. Le conoscenze e le esperienze acquisite potrebbero poi essere messe a disposizione di altre regioni affinché possano trarne insegnamento.

L'Alleanza di Zugo come regione modello

È proprio qui che entra in gioco l'Alleanza di Zugo presentata al Future Mobility Forum. È stata creata sotto la spinta dell'economia, con il sostegno della scienza e in stretta collaborazione con il governo cantonale. L'obiettivo di questa nuova associazione è promuovere la cooperazione inter-settoriale per accelerare la decarbonizzazione della produzione energetica e della mobilità.

Bernhard Soltermann, direttore dei progetti di sostenibilità, energia e mobilità di Amag e co-direttore dell'Alleanza di Zugo, ha dichiarato: "In passato, la mobilità era solo un consumatore di energia, ma oggi la mobilità può essere utilizzata anche come accumulatore su ruote. In collaborazione al Canton Zugo, vogliamo mettere le cose in movimento". La cerchia dei partecipanti è volutamente ristretta, ma stiamo lavorando a stretto contatto con altri attori in tutta la Svizzera e partecipiamo anche ai workshop per la roadmap della mobilità elettrica".

Wallbox per la ricarica bidirezionale

Partiamo da tre idee concrete. In primo luogo, il car sharing automatizzato, per il quale è stato realizzato uno studio di fattibilità in vista della sua introduzione tra due o tre anni. In seguito, dovrebbe vedere la luce una "centrale elettrica" virtuale. Questa non prevede la costruzione fisica in un unico luogo, ma utilizza le batterie di accumulo su ruote (i veicoli elettrici BEV) e la produzione di energia distribuita in tutto il Cantone e collegandole tra loro in modo da poter colmare una eventuale carenza di elettricità e garantire così la stabilità della rete elettrica. "In terzo luogo, stiamo affrontando la questione della ricarica bidirezionale delle automobili verso la rete di distribuzione (V2X). Presso il quartiere di Papiere a Cham, possiamo mettere in pratica tutto questo e anche testare i numerosi usi e concetti energetici innovativi", continua B. Soltermann. "A tale scopo, VW e Siemens stanno sviluppando una Wallbox che consente la ricarica bidirezionale". "E non solo in pochi esemplari a scopo di test. In futuro verrà poi prodotta su larga scala", spiega ancora B. Soltermann.

L'Alleanza di Zugo, che mira a creare una collaborazione intelligente tra i settori, sta anche proponendo offerte intelligenti per aree commerciali e residenziali, che sono tra gli attori principali della transizione della mobilità. Infine, a partire dal 2026 anche le piccole e medie imprese dovranno fornire un rapporto ESG, cosa che dovrebbe interessare circa 3'500 aziende in Svizzera. Questo rapporto riassume tutte le attività di un'azienda che hanno un impatto sull'ambiente, sulla società e sui dipendenti. Per questo motivo le forme di mobilità dei dipendenti e l'utilizzo di flotte aziendali stanno acquisendo sempre più importanza. La digitalizzazione della flotta per semplificare i processi e la gestione amministrativa sta diventando estremamente importante. Amag ha già un'offerta interessante in questo settore con Allride. Se queste e altre innovazioni per la mobilità saranno ben accolte dai dipendenti delle aziende e dai clienti delle flotte nei progetti B2B, alcuni di loro potranno quindi chiedersi se questa sia una soluzione di mobilità pratica anche per i privati. <

Maggiori informazioni su:

zug-alliance.ch 



Le idee sulla mobilità sono state oggetto di vivaci discussioni al Future Mobility Forum: Reto Brennwald (moderatore), Andreas Herrmann (professore dell'HSG Mobility Institute), Luisa D'Amato (COO Mobility), Florian Weber (membro del governo di Zugo) e Helmut Ruhl (CEO del Gruppo Amag). (da sinistra a destra). Foto: UPSA media



Giornata della mobilità 2024

Le flotte e il loro futuro elettrico

Al motto di "Fleet trends of the future: 365 giorni di mobilità", rinomati esperti del settore si sono incontrati nuovamente il 19 settembre 2024 presso l'Umwelt Arena di Spreitenbach (AG) per discutere del futuro della mobilità in Svizzera. L'elettificazione delle flotte di veicoli è stato uno dei temi principali all'ordine del giorno. **Ilir Pinto**

Peter Grünenfelder, presidente di auto-suisse, ha parlato degli attuali sconvolgimenti nel mondo dell'automobile al Mobility Day 2024. Foto: UPSA media.

All'inizio dell'A&W Mobility Day di quest'anno, i partecipanti sono entrati nel vivo delle presentazioni con caffè e croissant. Norman Pieniak, responsabile dell'innovazione e dello sviluppo commerciale di Post Company Cars SA, ha presentato le competenze dell'azienda. Con oltre 7'000 veicoli, la Posta gestisce la più grande flotta di veicoli elettrici del

Paese e si è impegnata a diventare neutrale dal punto di vista delle emissioni di CO2 entro il 2040. "Un terzo dei furgoni della Posta sono già elettrici", ha dichiarato N. Pieniak. Ha quindi sottolineato che la transizione verso la mobilità elettrica dovrebbe iniziare dalle grandi città per poi estendersi alle regioni montane più difficili da raggiungere.

L'azienda persegue la stessa strategia nei rapporti con i clienti esterni. "Siamo il punto di contatto unico per i nostri clienti", ha spiegato N. Pieniak. Post Company Cars si basa su un'analisi approfondita del parco veicoli per sviluppare soluzioni ottimali per l'elettificazione delle flotte. Una consulenza completa sulle infrastrutture di ricarica è quindi essenziale.



All'inizio dell'A&W Mobility Day di quest'anno, i partecipanti sono entrati in tema alle imminenti presentazioni davanti a caffè e croissant.

Conversione intelligente della flotta

Christian Bach, responsabile del Chemical Energy Carriers and Vehicle Systems Laboratory dell'Empa, ha sottolineato l'importanza di una pianificazione energetica intelligente in ambito di aggiornamento della flotta di veicoli. In occasione di un progetto con Migros, abbiamo analizzato come una flotta possa essere convertita all'elettricità e alle energie rinnovabili. "Con i modelli digitali, possiamo determinare le emissioni di CO2 per viaggio e gestire le flotte in modo

ottimale", ha spiegato C. Bach. Una pianificazione intelligente e il supporto del software sono essenziali per una transizione della flotta di successo. Andreas Wirtz, direttore delle vendite e dello sviluppo commerciale di Plug'n Roll, ha presentato l'approccio "full service" della sua azienda per i clienti delle flotte. "Rendiamo possibile la mobilità elettrica per le flotte", ha affermato. L'azienda dispone di un'ampia rete di ricarica.

Peter Schmid, responsabile del New Mobility Hub di Amag, ha presentato alcune interessanti intuizioni. L'efficienza dei motori elettrici si aggira intorno al 90%, rispetto al 25-30% dei motori a combustione. Questa efficienza rende i veicoli elettrici interessanti in quanto riducono i costi a lungo termine. Per le flotte, in particolare, l'efficienza è un vantaggio decisivo. La domanda che viene posta più spesso al New Mobility Hub dell'aeroporto di Zurigo riguarda tuttavia l'automobile.

Il futuro della mobilità in Svizzera

Peter Grünenfelder, presidente di auto-

suisse, ha parlato degli attuali sconvolgimenti della mobilità individuale. Ha messo in guardia dall'eccesso di regolamentazione che rende i veicoli europei molto più costosi rispetto ai modelli cinesi. "Le regolamentazioni previste risultano surrealistiche e finiscono per danneggiare l'economia", ha affermato P. Grünenfelder. Certo, l'obiettivo della roadmap sulla mobilità elettrica per il 2025 è difficile da raggiungere, ma entro il 2030 il 50-60% delle nuove immatricolazioni sarà costituito da veicoli elettrici, un obiettivo questo realistico. Per incoraggiare lo sviluppo, ha chiesto una chiara trasparenza dei prezzi e condizioni quadro per gli incentivi.

La conferenza ha dimostrato che il futuro delle flotte in Svizzera sarà elettrico e connesso.

Le sfide sono certamente numerose, dal costo totale della proprietà, all'infrastruttura di ricarica. Ma attori come Amag, Post Company Cars SA e altri si stanno concentrando sulla mobilità sostenibile. <

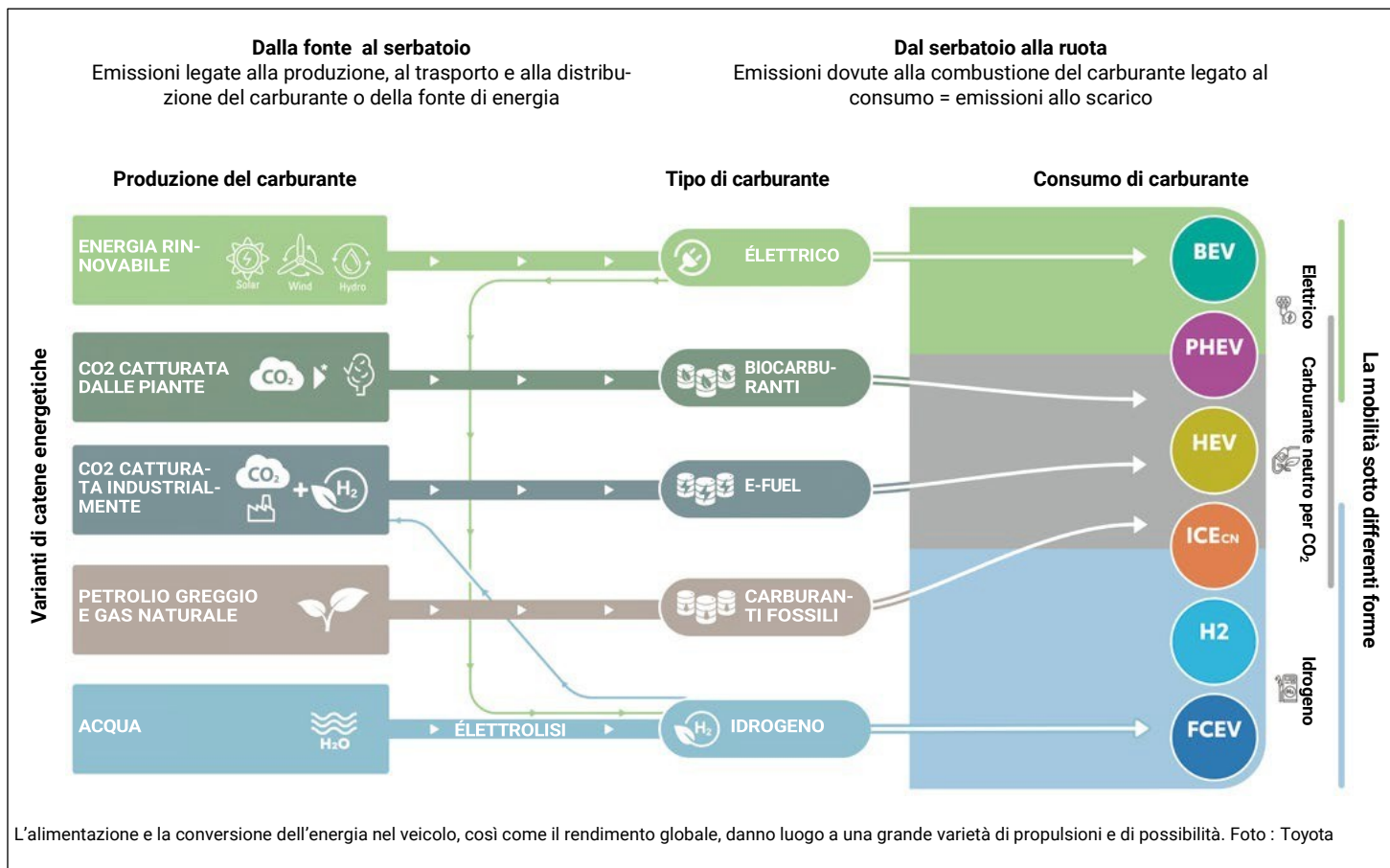


Anche Peter Schmid, responsabile del New Mobility Hub di Amag, ha fornito alcuni spunti interessanti.

Propulsioni per veicoli: chi vincerà la sfida?

Entusiasmo per l'ibrido

La rotta europea per la riduzione delle emissioni di CO₂ favorisce la propulsione elettrica a batteria, in quanto non vi sono emissioni nocive a livello locale. Nel complesso, però, una BEV ha comunque una certa impronta di carbonio e inoltre il mercato non sta reagendo in maniera euforica a questa propulsione. Le ibride, invece, godono di grande popolarità. **Andreas Senger**



Entro il 2050, l'Europa e la Svizzera vogliono raggiungere la neutralità delle emissioni di carbonio. Ciò significa che nei prossimi anni le emissioni dovranno essere ulteriormente ridotte in modo massiccio e questo anche per il traffico stradale. Ad oggi però, la propulsione del "maiale con la lana e che depone le uova" non è stata trovata. Anche se il pensiero generale vede nella trazione elettrica a batteria la strada da percorrere, pure essa pone le sue sfide. Tra queste, la disponibilità delle materie prime, la mancanza di infrastrutture di ricarica, in particolare per gli inquilini, i lunghi tempi di ricarica, la riduzione del valore di rivendita dei veicoli di seconda mano e la riduzione della capacità e quindi dell'autonomia nel corso della vita del veicolo, in particolare in inverno. Il mercato automobilistico oggi mostra che si

è giunti ad una certa saturazione. I BEV non vanno più a ruba. Chi può permettersi veicoli elettrici grandi e costosi ne ha già acquistato uno. L'offerta di modelli economici, accessibili al grande pubblico degli acquirenti di auto nuove, sta crescendo solo lentamente.

L'uso di un motore a combustione, combinato con una o più macchine elettriche, è tecnicamente una soluzione a breve termine per progredire nella riduzione dei gas serra. La combinazione di un motore elettrico con elevata coppia in partenza da fermo e di un motore a combustione di cilindrata ridotta (downsizing), la cui coppia è disponibile a partire da circa 1'600 giri/min. dell'albero motore, garantisce un funzionamento efficiente ottimizzando le varie fasi di carico. Nel caso dell'ibrido paral-

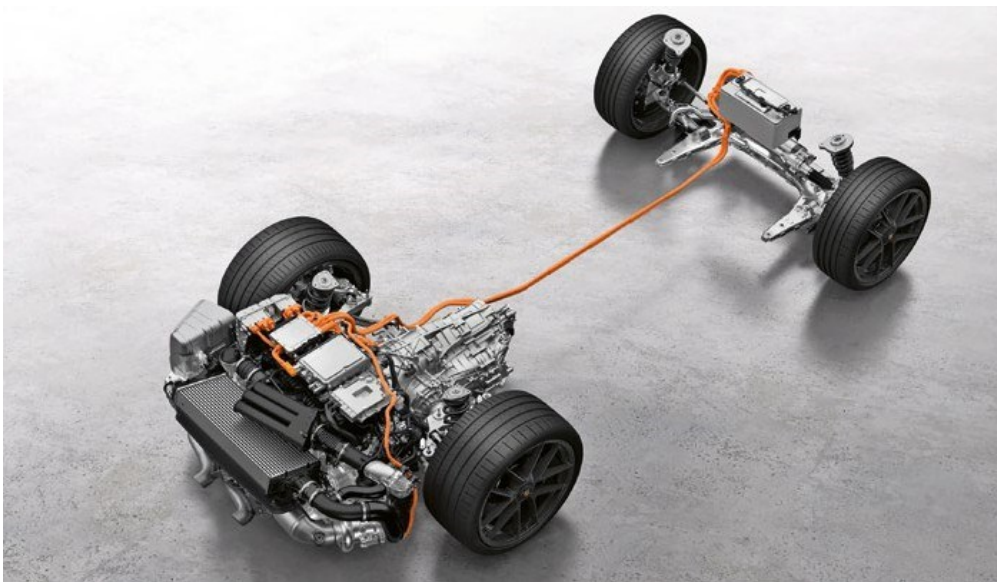
lelo (motore a combustione e motore elettrico in serie), l'efficienza ottimale del motore a combustione può essere raggiunta a circa un terzo del regime massimo fino a praticamente pieno carico, aumentando il carico in determinate fasi di funzionamento. La macchina elettrica, solitamente installata tra il motore e la scatola del cambio o direttamente nella scatola del cambio, fornisce pure una coppia frenante funzionando come un generatore, consentendo di raggiungere lo stato di carica con un'efficienza ottimale della batteria.

Un alternatore a 12 volt in un microibrido o un alternatore a 48 volt con avviamento a cinghia in un mild-hybrid possono già sostenere il motore a combustione nel traffico stradale grazie alla funzione di recupero e di "boost", rispar-

miando così carburante. Il risparmio non è enorme, ma ogni decilitro è importante. Questa tecnologia inoltre è poco costosa e quindi conveniente per i veicoli di piccole e medie dimensioni. Per quanto riguarda la propulsione full-hybrid, le varianti plug-in hanno un vantaggio se vengono utilizzate in modo continuo e adeguato: se la batteria viene ricaricata il più spesso possibile alla presa di corrente e si guida in modalità puramente elettrica, l'ibrido plug-in non emette CO₂ a livello locale. Tuttavia, il motore a combustione deve essere avviato periodicamente per evitare di danneggiare i componenti (acqua di condensa = corrosione superficiale del cilindro, diluizione dell'olio).

Non sono unicamente i veicoli di volume a contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra grazie alla propulsione ibrida, anche le auto sportive sono tenute a ridurre le loro emissioni di CO₂. L'esempio più attuale è la Porsche 911 GTS. Sulla base dell'attuale modello 992.2 (face lift della 992), i progettisti hanno inserito tra il motore a combustione interno riprogettato (cilindrata 3,6 L, 357 kW/485 CV a 6'500 giri/min; 570 Nm da 2'000 a 5'500 giri/min) e il cambio a doppia frizione a otto rapporti, un motore sincrono a magneti permanenti di 5,5 cm di spessore (rotore interno) con una potenza di 40 kW e una coppia di 150 Nm. A pieno carico, la coppia di propulsori produce un totale di 398 kW/541 CV a 6'500 giri/min e una coppia massima di 610 Nm tra 1'950 e 6'000 giri/min.

Questi dati dimostrano in modo impressionante come il motore a combustione e quello elettrico possano ottimizzare la potenza/coppia del sistema. Il risultato si traduce in prestazioni: da 0 a 100 km/h in 3 secondi, una velocità massima di 312 km/h e un consumo medio di carburante WLTP di 10,5 L/100 km. Una piccola batteria da 1,9 kWh a 400 volt, del peso di 27 kg, immagazzina temporaneamente l'energia elettrica e alimenta sia l'e-boost che la spinta per il turbocompressore a gas di scarico. La macchina elettrica del turbo ha una potenza massima di 11 kW/15 CV. Ciò significa che il turbolag non è mai percepibile e la risposta del propulsore a combustione è immediata. Quest'ultimo funziona con un rapporto Lambda 1 per l'intero intervallo di velocità di rotazione e di carico così che la miscela stechiometrica pos-



La Porsche 911 GTS (modello 992.2) presenta cavi ad alta tensione arancioni nella trasmissione. La batteria da 400 volt si trova sopra l'asse anteriore e ha le dimensioni di una batteria di avviamento. Il peso aggiuntivo è di 70 kg. Foto: Porsche



Ciò che colpisce del nuovo motore 6 cilindri boxer della GTS è che ora ha un solo turbocompressore dei gas di scarico sul lato destro del veicolo (anziché due come su tutte le altre varianti). Non solo viene utilizzata una macchina elettrica tra il motore a combustione e il cambio a doppia frizione a otto rapporti, ma anche, per la prima volta, un turbocompressore a gas di scarico con azionamento/recupero elettrico. Foto: Porsche



Proprio come in Formula 1: un rotore azionato elettricamente o un rotore progettato come sistema di recupero alimenta tutti i cilindri con aria precompressa grazie a una turbina e a una ruota compressore il cui diametro non è più di 50 ma di 80 mm. Invece di far passare i gas di scarico attraverso una valvola di bypass al limite della pressione di sovralimentazione, la ruota della turbina può azionare la macchina elettrica che funge quindi da generatore di elettricità. Foto: Porsche

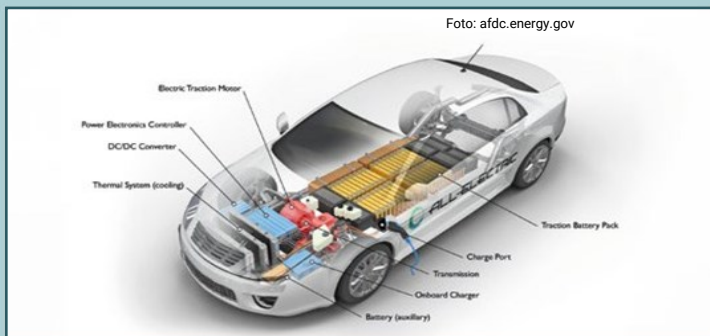
sa garantire la conversione ottimale degli inquinanti nel catalizzatore a tre vie, indipendentemente dalla modalità di funzionamento. Ancora una volta, le carte sono state rimescolate per ottenere il sistema di propulsione per automobili più efficiente nel medio termine. A lungo termine, la decarbonizzazione e la defossilizzazione completa restano comunque inevitabili. Gli sforzi compiuti nell'UE nell'aggiungere più carburanti biogenici alla benzina e al diesel, che sono carburanti fossili, rappresentano una via molto più importante per la riduzione della CO₂ rispetto all'affidarsi esclusivamente ai BEV. Per questo motivo, il motore a combustione rimarrà ancora a lungo nei pensieri dei garagisti,

sia in termini di formazione iniziale che di formazione continua. L'apertura e la varietà delle tecnologie garantiranno che le professioni tecniche del settore automobilistico rimangano attraenti e versatili.

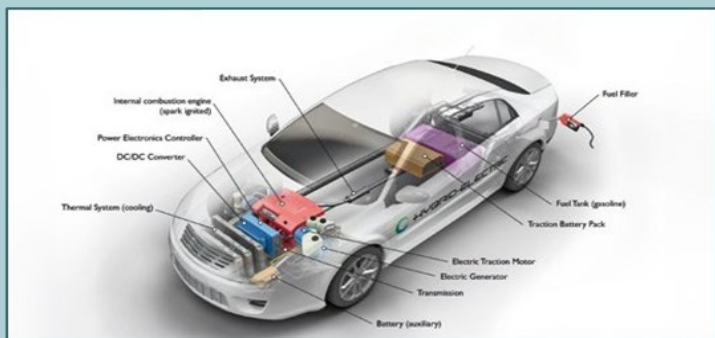
Continua a pagina 10

Sistemi di propulsione: vantaggi e svantaggi

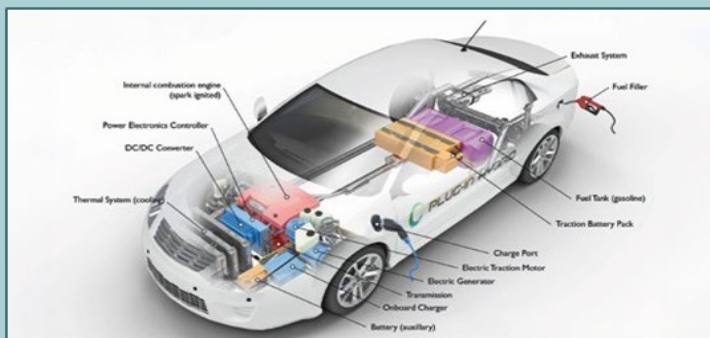
L'apertura tecnologica è la chiave per definire il tipo di propulsione del veicolo in base all'utilizzo desiderato. Da un punto di vista tecnico ed economico, ogni variante di propulsione presentata di seguito presenta vantaggi e svantaggi. La breve panoramica riassume il potenziale per il prossimo futuro. Anche dal punto di vista energetico l'efficienza complessiva è determinante. Attualmente l'attenzione è rivolta esclusivamente all'efficienza tank-to-wheel (dal serbatoio alle ruote). Tuttavia, la perdita dall'accumulatore di energia (serbatoio o batteria) alla trasmissione della potenza alla ruota motrice è chiaramente insufficiente. Per poter valutare la propulsione nel suo complesso, si dovrebbe sempre applicare l'approccio "dalla culla alla tomba". Questo comprende l'intera catena energetica, dalla produzione, al funzionamento, fino allo smaltimento/riciclaggio. Questo approccio comporta numerose ipotesi che possono essere prese in considerazione a vantaggio o a svantaggio di una tecnologia di propulsione, a seconda delle varie sensibilità. L'industria automobilistica farebbe bene a continuare a considerare tutte le possibilità di propulsione nelle sue ricerche e negli sviluppi tecnici. In fondo, è il consumatore a decidere quale propulsione desidera per il suo veicolo.



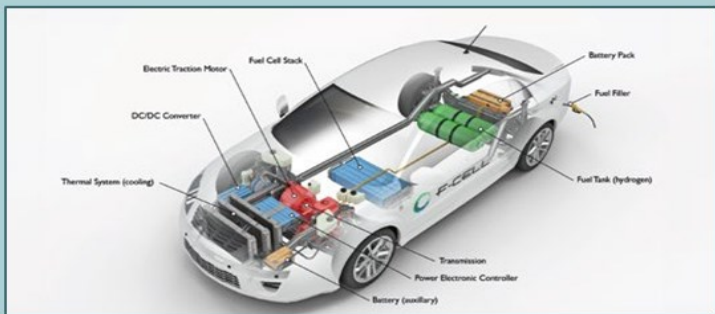
Propulsione elettrica a batteria: l'elevata efficienza energetica dalla batteria alle ruote è il suo enorme vantaggio. A livello locale, la propulsione elettrica non produce CO₂. A monte e a valle (produzione/riciclaggio delle batterie) e in fase di fornitura dell'energia (mix elettrico europeo), viene emessa una certa quantità di CO₂. I lunghi tempi di ricarica, la penuria di infrastrutture di ricarica, l'elevato prezzo di acquisto e il basso valore di rivendita sono tutti aspetti negativi. Le batterie devono essere riciclate in modo efficiente, la facilità di riparazione deve essere migliorata e devono essere disponibili auto piccole ed economiche.



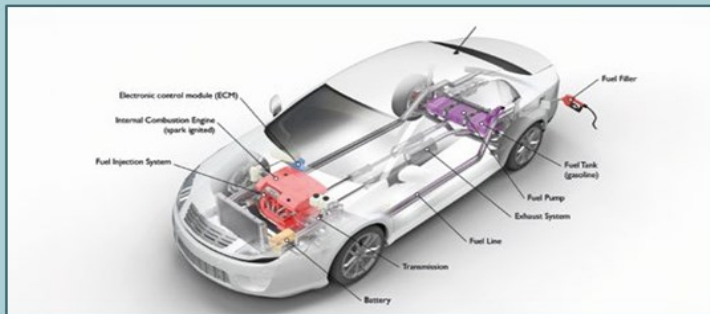
Propulsione ibrida: la sola propulsione termica non ha più alcun vantaggio rispetto a un sistema di propulsione ibrido che funziona in maniera ottimale. Un concetto ibrido a 48 volt può ridurre le emissioni di CO₂ non solo sul banco di prova, ma anche nell'uso quotidiano. Grazie al recupero di energia è possibile migliorare il bilancio energetico complessivo. Lo svantaggio è che il motore termico funziona generalmente in contemporanea a quello elettrico. Il vantaggio è che può essere utilizzato in una finestra di efficienza migliore aumentando così il carico in modalità generatore.



Propulsione ibrida plug-in: il meglio dei due mondi. Propulsione elettrica altamente efficiente combinata con un motore a combustione per le lunghe distanze. Per i pendolari giornalieri, il veicolo può essere guidato in modalità puramente elettrica. Con una quota di mercato di circa il 40%, i veicoli ibridi e ibridi plug-in sono attualmente la variante di propulsione alternativa più diffusa in Svizzera. Ma il vantaggio in termini di CO₂ può essere ottenuto solo se la ricarica è effettuata con la presa e la guida avviene sistematicamente in modalità elettrica.



Propulsione a celle a combustibile: l'idrogeno sta recuperando terreno. Mentre in Giappone, ad esempio, un ecosistema che utilizza l'idrogeno è già una realtà (impianto fotovoltaico con elettrolizzatore domestico, FC per l'elettricità d'emergenza), l'Europa sta lentamente recuperando terreno in questo campo. Tuttavia, la propulsione senza CO₂ tramite celle a combustibile è ecologica solo se si fa il pieno di idrogeno verde. L'implementazione della produzione di idrogeno senza emissioni di CO₂ continua comunque ad essere in ritardo. Rispetto ai BEV, questi veicoli fanno il pieno in modo rapido. L'efficienza della produzione e della conversione in elettricità è molto scarsa.



Propulsione a gas naturale: dopo la crisi Ucraina, il tema dei veicoli a gas, e in particolare del CNG (gas naturale compresso), è passato in secondo piano. Nel settore delle autovetture, le vendite di veicoli a metano sono praticamente azzerate. È un peccato dal punto di vista tecnico: nonostante sia un combustibile fossile, un veicolo alimentato a metano CH₄ emette circa il 25% in meno di CO₂ rispetto a un'auto con motore a benzina dato che il carburante contiene più idrogeno che atomi di carbonio. Nel settore dei veicoli commerciali, il GNC continua ad avere un effetto non trascurabile sulla riduzione delle emissioni di CO₂. <

Il numero 1 per tutti i prodotti relativi alle ruote

Con un assortimento completo di oltre 16 000 pneumatici, accessori per ruote e pneumatici e macchine all'avanguardia per il servizio pneumatici di CEMB, GIULIANO e HOFMANN, l'ESA, Organizzazione di acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore, offre la soluzione perfetta per tutte le esigenze. Dall'attrezzatura ottimale per ogni stagione alle soluzioni innovative per le officine.

Ben equipaggiati in ogni stagione

I pneumatici non sono solo una componente importante di ogni veicolo, ma sono anche fondamentali per la sicurezza sulla strada. Particolarmente in un momento in cui la mobilità individuale acquisisce sempre più importanza, è indispensabile che i veicoli siano equipaggiati in modo ottimale per la stagione fredda. Ciò vale in modo particolare per la Svizzera, dove le condizioni meteorologiche mutevoli possono influenzare fortemente le condizioni stradali.

Accessori per pneumatici per ogni esigenza

Oltre ai pneumatici, l'ESA offre anche un vasto assortimento di accessori per pneumatici. Questi comprendono pesi

d'equilibratura, paste per il montaggio, valvole, mezzi ausiliari per il montaggio, kit di riparazione per pneumatici e molto altro ancora.

Macchine per il servizio pneumatici all'avanguardia

Grazie a un'esperienza decennale nelle attrezzature per officine, l'ESA vende soluzioni innovative e creative nel campo del servizio pneumatici e della pianificazione dell'officina. Nel settore montaggio pneumatici l'ESA offre macchine di GIULIANO e HOFMANN. Le equilibratrici di HOFMANN convincono per la loro precisione e la lunga durata. L'ESA offre inoltre in esclusiva anche le equilibratrici CEMB. Anche dopo l'acquisto, ESA garantisce un'assistenza professionale da

parte del suo servizio tecnico per la clientela.

Contattateci

Consultate il nostro sito web, chiamateci o passate di persona nelle nostre succursali. I responsabili regionali ESA saranno lieti di consigliarvi, sia per domande sui materiali di consumo o sulle soluzioni innovative nel campo del servizio pneumatici. Saremmo lieti di potervi aiutare.

L'ESA quale offerente completo

L'ESA, Organizzazione di acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore, è stata fondata nel 1930 e, da oltre 90 anni, promuove l'efficienza economica dei suoi comproprietari e clienti. Quale cooperativa, l'ESA appartiene ai quasi 7000 comproprietari e comproprietarie del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore. Nelle 11 sedi situate in tutta la Svizzera sono attivi circa 670 collaboratori e collaboratrici di cui quasi 60 persone in formazione, per rifornire comproprietari e clienti della merce desiderata fino a tre volte al giorno. A tal fine l'ESA offre tutto da un'unica fonte, dai beni di consumo ai beni d'investimento. <



Informazioni su:

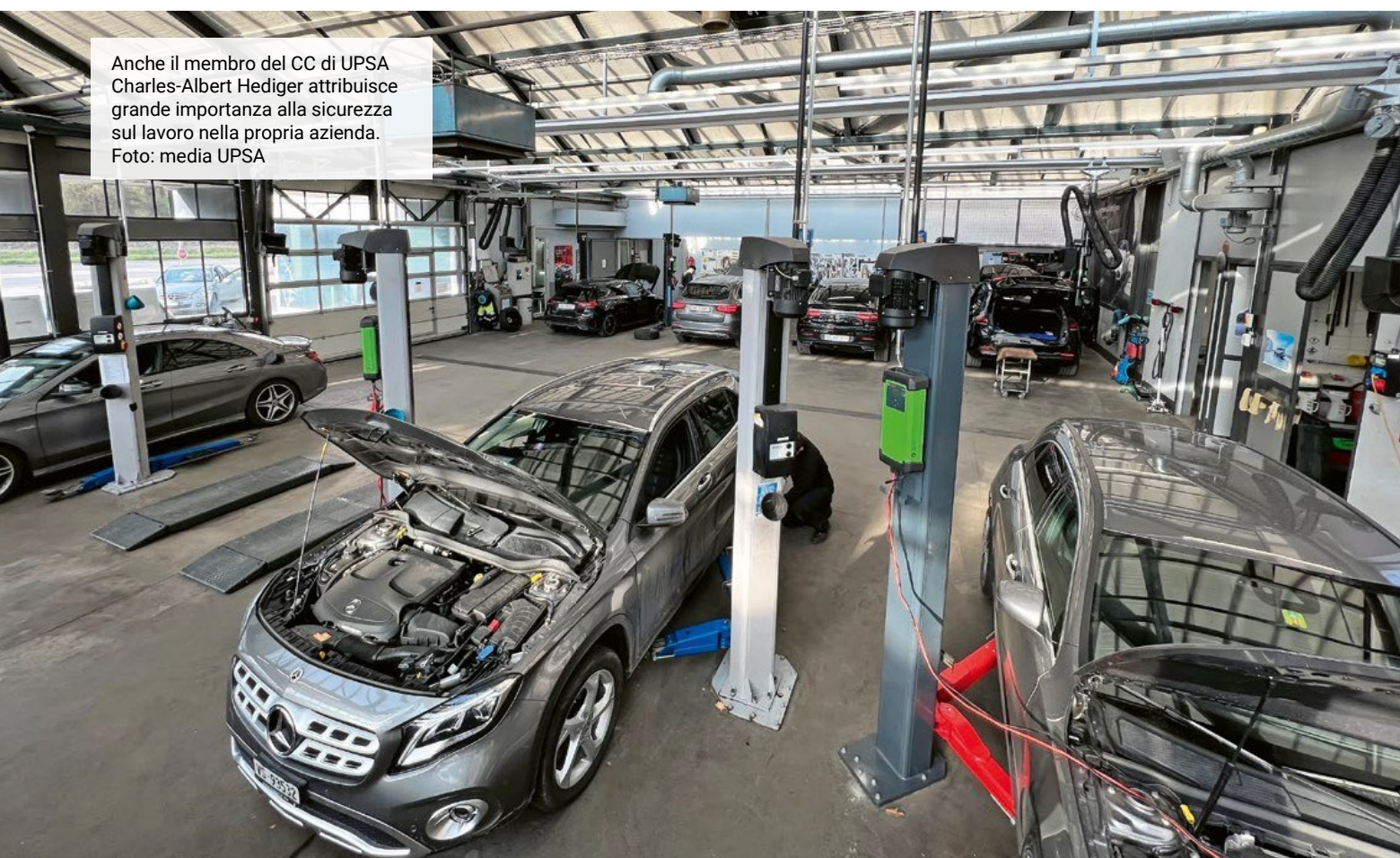
esa.ch 

Articolo specialistico sull'evoluzione dei premi Suva

La Suva riduce ancora i premi per il 2025

Nel 2023 la Suva ha conseguito un risultato operativo positivo e riduce ulteriormente i premi per il 2025 nella maggior parte dei rami tariffari grazie al buon risultato tecnico e alle eccedenze di capitale conseguite negli anni precedenti. Per il 2025, la Suva trasferirà agli assicurati 730 milioni di franchi sotto forma di premi più bassi. **Takashi Sugimoto (Suva)**

Anche il membro del CC di UPSA Charles-Albert Hediger attribuisce grande importanza alla sicurezza sul lavoro nella propria azienda.
Foto: media UPSA



Nell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, il rischio di infortunio (nuovi infortuni registrati ogni 1'000 assicurati) è diminuito del 10% in dieci anni. L'andamento favorevole del rischio infortuni e il risultato assicurativo positivo hanno permesso di ridurre i tassi di premio netti medi necessari per coprire il costo dei sinistri.

Restituzione del reddito da capitale in eccesso

La buona performance degli investimenti, pari al 4,8% nel 2023, ha contribuito alla solida situazione finanziaria della Suva. Il Consiglio della Suva ha quindi deciso di continuare a versare le eccedenze di capitale generate negli anni precedenti. Per il 2025, ciò comporterà un'ulteriore riduzione dei premi netti del 20% nell'assicurazione contro gli infortuni professionali e non professionali per tutti i rami, vale a dire un versa-

mento complessivo di circa 730 milioni di franchi.

Riduzione media dei premi

Nell'anno di premio 2025, le imprese assicurate beneficeranno complessivamente dei versamenti dei fondi di compensazione tecnica e delle eccedenze di capitale. I tassi medi dei premi lordi diminuiranno del 3,5% nell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e del 4,7% nell'assicurazione contro gli infortuni non professionali. Si tratta del livello di premi medi più basso dall'introduzione della LAINF nel 1984. Attualmente la Suva sta trasferendo agli assicurati le eccedenze delle riserve e i proventi degli investimenti, motivo per cui i premi sono eccezionalmente bassi. Una volta esaurite le eccedenze destinate ai rimborsi, i premi torneranno a livelli normali.

Evoluzione dei premi per il ramo Veicoli terrestri e macchine edili «Manutenzione» (13D)

Premi in calo e stabili per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (AIP) il 1° gennaio 2025

Grazie alla buona salute finanziaria del ramo AAP 13D Veicoli terrestri e macchine da cantiere «manutenzione», il tasso di premio medio netto (ANPR) diminuirà del 5,6% per il 2025. Per consentire la riduzione dei fondi di compensazione in eccesso, gli attuali tassi di premio per il ramo 13D nell'AIP sono fissati al di sotto del rischio di incidente. I tassi di premio medi netti (ANPR) applicati nel 2025 alle due parti delle sottoclassi rappresentate dall'Unione 13D A0 (Manutenzione di veicoli leggeri) e 13D B0 (Manutenzione di veicoli pesanti e carrelli elevatori) sono inferiori a quelli dell'anno precedente. Nella sottoclasse A0, la diminuzione media è del 5,2%, che corrisponde a una riduzione di un grado di base. Nella sottoclasse B0, la riduzione media è dell'1,2%, mentre il livello base rimane stabile al livello dell'anno precedente.

Classe	Parti di sottoclassi	Descrizione	TPM* netto 2024[%MS]	Delta TPM* netto
13D	A0	Manutenzione di autoveicoli leggeri	0.5339	-5.2%
13D	AK	Stazioni di servizio, impianti di lavaggio e parcheggi senza personale compresi eventuali negozi o luoghi di ristorazione affiliati	0.5624	-4.0%
13D	B0	Manutenzione di autoveicoli pesanti e carrelli elevatori	0.7075	-1.2%
13D	C0	Manutenzione di macchine e apparecchi agricoli e per cantieri	0.7858	-10.2%
13D	D0	Manutenzione di moto	0.7517	0.0%
13D	DF	Manutenzione di biciclette, motorini e sedie a rotelle	0.3841	-8.5%
13D				-5.6%

* Tasso di premio medio TPM

A seconda dell'andamento dei singoli rischi, i premi netti di alcune compagnie saranno adeguati al rialzo o al ribasso. Senza tenere conto della distribuzione delle riserve in eccesso e dei redditi da investimento in eccesso, nel 2025 i tassi di premio diminuiranno per circa il 93% delle quasi 8'350 imprese assicurate assegnate alle due sottoclassi A0 e B0. (Stato: luglio 2024).

Riduzione dei premi nell'assicurazione contro gli infortuni non professionali (AINP) il 1° gennaio 2025

Nell'AINP, il rischio collettivo per la classe 13D "manutenzione" dei veicoli terrestri e delle macchine edili è rimasto praticamente stabile. Tuttavia, dato il leggero miglioramento della situazione finanziaria dell'AINP, il tasso di premio netto medio (ANPR) può essere ridotto del 4,3%, il che rappresenta una riduzione di un gradino base del tasso di pre-

mio di base.

Classe	Descrizione	TPM* netto 2024[%MS]	Delta TPM* netto
13D	Veicoli terrestri e macchine da cantiere «manutenzione»	1.5815	-4.3%

* Tasso di premio medio TPM

Senza tenere conto della distribuzione delle riserve in eccesso e dei redditi da investimento in eccesso, quasi il 91% di tutte le imprese assicurate nel Gruppo 13D subirà una riduzione dei premi netti nell'AINP nel 2025. (Stato: luglio 2024).

Tuttavia, i tassi di premio individuali delle varie compagnie possono discostarsi dalla media del ramo, a seconda dell'attività, dello sviluppo del rischio e del modello di premio. Per ulteriori informazioni, contattate la vostra filiale Suv. <

Cosa dicono gli esperti



Charles-Albert Hediger, membro del CC UPSA, settore formazione professionale

Signor Hediger, il Consiglio della Suva ha presentato i conti per il 2023 e i premi per il 2025. Cosa c'è in serbo per i proprietari di garage l'anno prossimo?

Charles-Albert Hediger, membro del CC UPSA, settore formazione professionale: Nel 2023 la Suva ha avuto un anno eccellente. Le spese sono state sotto controllo, il tasso di infortuni è rimasto stabile e i proventi degli investimenti sono stati molto positivi. I garagisti vedranno quindi i loro contributi ridursi ancora una volta, il che è un'ottima notizia. Per il 2025, le tariffe saranno storicamente basse per gli assicurati della Suva

Cosa sta facendo l'UPSA per mantenere bassi i premi Suva nelle sottoclassi pertinenti vicine all'associazione?

La maggior parte degli incidenti è causata da errori umani. Nel nostro settore, gli occhi e le mani sono i più colpiti. Le buone pratiche devono essere apprese e seguite fin dalla formazione di base. Attraverso la formazione di base e continua, l'UPSA sensibilizza i propri membri su questo tema. Anche un equipaggiamento adeguato è essenziale. Grazie alle sue numerose partnership, l'UPSA è in grado di offrire soluzioni ad alte prestazioni per le attrezzature da officina. E i risultati si vedono: i premi della categoria 13D A0 (veicoli leggeri) sono diminuiti del 5,2% e quelli della categoria 13D B0 (veicoli pesanti) dell'1,2%.

Cosa possono fare i garagisti per contribuire?

Con il sistema bonus/malus, ogni officina può influenzare il proprio premio. L'UPSA sostiene i suoi membri con la soluzione di settore SAD per la prevenzione degli incidenti. Gli incidenti non professionali rappresentano un'ampia percentuale dei costi legati agli incidenti. L'UPI pubblica una serie di raccomandazioni per prevenire questi incidenti, soprattutto nelle attività del tempo libero. Raccomando ai colleghi garagisti di sensibilizzare il proprio personale su questo tema, perché un incidente è sempre uno di troppo.

Questa volta, riguarda tutti noi!

Quale celebrità televisiva terrà un discorso sull'intelligenza artificiale e cosa ci fa un juke-box umano all'interno del Kursaal? Scoprite qui sotto tutto quello che c'è da sapere sulla Giornata dei garage svizzeri 2025. **Yves Schott**

La data

Segnatevi la data in agenda: la prossima "Giornata dei garage svizzeri 2025" si terrà **martedì 21 gennaio presso il Kursaal di Berna.**

Il motto

L'ambiente in cui opera l'industria automobilistica sta cambiando rapidamente, probabilmente più velocemente che mai. Ma una cosa rimane costante: le persone. Che si tratti di dirigenti, dipendenti o clienti. Sì, l'aspetto umano sarà ancora più importante in futuro. Ciò perché contribuiscono al modo in cui noi, rappresentanti del settore, affrontiamo le sfide del futuro. Lo slogan dell'evento è quindi: "Al centro: l'essere umano".

L'idea di base

In occasione dello "Giornata dei garage svizzeri 2025", approfondiremo queste e molte altre domande: valori fondamentali come il rispetto sono davvero vissuti nella nostra vita lavorativa quotidiana? Come fanno i dirigenti a creare un ambiente di lavoro in cui i dipendenti si sentano bene e possano davvero esprimere il loro potenziale? E l'intelligenza artificiale (AI) faciliterà il nostro lavoro o addirittura ci sostituirà in futuro? E infine: come possiamo ispirare la spesso citata generazione Z? Cosa dobbiamo fare per integrare con successo questi giovani nelle nostre aziende e per trattenerli?

Il messaggio

Sì, le sfide di oggi sono importanti. Ma noi di UPSA siamo convinti che queste portino anche opportunità e possibilità. Il futuro del nostro settore dipende da come ci rapportiamo con noi

stessi, vale a dire con le persone: nella gestione, nel contatto con i clienti o nello sviluppo delle nostre aziende. Ecco perché ci aspettiamo una giornata stimolante, di approfondimenti e di incontri.

Il programma

La "Giornata dei garage svizzeri 2025" prenderà il via alle 9.30. Un ricco buffet di crêpes sarà disponibile dalle 8.30. Il primo blocco di seminari durerà fino alle 11.15, seguito da uno spuntino fino alle 11.50. Il secondo blocco di seminari durerà fino alle 13.00, dopodiché ci si riunirà per il pranzo e il networking. Il programma del pomeriggio va dalle 14.30 alle 16.15. A partire dalle 16.30, vi invitiamo a partecipare a un workshop facoltativo a tema (argomento: ChatGPT), prima della tradizionale Cena dei garagisti che inizierà alle 18.00.

I padroni di casa

Come l'anno scorso, la moderatrice Maria Victoria Haas condurrà gli eventi della giornata in tutte e quattro le lingue nazionali, mentre il presidente centrale di UPSA Thomas Hurter esporrà le sue riflessioni personali sul tema della giornata e fornirà una panoramica sulla situazione dei garagisti svizzeri e dell'UPSA.

René Borbonus

Autore e specialista in comunicazione professionale, aprirà il blocco tematico della mattinata. Nella sua presentazione, lancerà un appello per una virtù quasi dimenticata: il rispetto. Infatti, la mancanza di rispetto da parte dei superiori gerarchici è considerata uno dei motivi principali per cui i dipendenti lasciano un'azienda.

Luc Frutiger

È presidente del Consiglio di amministrazione e comproprietà-

AL CENTRO L'ESSERE UMANO



19° CONGRESSO UPSA

GIORNATA DEI GARAGE
SVIZZERI 2025

rio del Gruppo Frutiger. Si chiede cosa caratterizzi un buon clima aziendale: "Abbiamo una cultura aziendale di fiducia, stima e incoraggiamento", dice. Un trasferimento entusiasmante da un settore con il quale i garage hanno diversi punti in comune.

Dominique Kolly

È il proprietario dell'azienda di famiglia Groupe Kolly, specializzata in veicoli commerciali e in tecnica della pesatura. Parteciperà alla tavola rotonda Lounge, rappresentando il punto di vista dei garagisti.

Jean-Claude Oberson

È CEO e proprietario di Autocorner SA. Nel secondo blocco tematico, desidera illustrare al pubblico come gestisce la sua azienda sulla base di valori. È fermamente convinto che i dipendenti soddisfatti desiderano trasmettere le proprie risorse e la propria motivazione all'azienda.

Patrick "Karpi" Karpiczenko

È un autore, un comico (noto, tra l'altro, per lo show televisivo "Deville") e un esperto di intelligenza artificiale. Karpi mostra come i garagisti possono utilizzare l'AI a proprio vantaggio. E che cosa può fare l'AI (e che cosa non sta ancora facendo)?

Markus Aegerter

È membro della direzione di UPSA ed è responsabile della rappresentanza del settore. Insieme a Jean-Claude Oberson e Karpi, parteciperà a una tavola rotonda.

Yannick Blättler

È il fondatore e proprietario di Neoviso AG, un'azienda specializzata nella generazione Z. È anche direttore dell'azienda. Nel terzo blocco tematico, descriverà come operano i giovani tra i 14 e i 27 anni, come possiamo reclutarli come dipendenti e/o

clienti e come possiamo approcciarli nel modo giusto.

Olivier Maeder

È membro della direzione di UPSA ed è responsabile del settore della formazione. Modererà una tavola rotonda con quattro giovani persone che si trovano in fasi diverse della loro formazione. Tra i partecipanti ci saranno anche i medagliati di WorldSkills Sophie Schumacher e Nevio Bernet.

Slava Damjanovic

Responsabile Carrozzeria e Verniciatura di Auto Mathis SA, parlerà di come, grazie a un'idea innovativa, sia stato possibile appassionare gli studenti delle scuole secondarie dell'alta Engadina al mondo del lavoro.

Bodo Nuber

In un workshop tematico facoltativo, mostra come i garage possono ottenere risultati eccellenti utilizzando ChatGPT con le giuste informazioni, conosciute come prompt.

Lo spettacolo

All'inizio del 2023, Michael Wäckerlin ha vinto il programma SRF "Stadt Land Talent". Da allora è in tournée nel Paese con il nome di The Human Jukebox. Come jukebox, ovviamente non sceglie lui stesso le canzoni, ma lascia che siano il pubblico e gli altoparlanti a decidere cosa suonare. The Human Jukebox delizierà gli ospiti per tutto il giorno.

L'invito

Volete partecipare alla "Giornata dei garage svizzeri 2025"? Riceverete un invito nei prossimi giorni. Naturalmente, potrete trovare ulteriori informazioni e possibilità di registrazione sul nostro sito web: agvs-upsa-registration.ch/it/giornata2025 <

Salute e sicurezza sul lavoro

Liste di controllo aggiornate per una maggiore sicurezza in officina

Da marzo 2024, i membri del BAZ-SAD dispongono di liste di controllo per l'identificazione dei pericoli aggiornate. Gli aggiornamenti includono anche nuovi argomenti, come le trasmissioni alternative e i sistemi ad alta tensione e mirano a migliorare ulteriormente la sicurezza sul posto di lavoro. Ilir Pinto

Dal 2000, la soluzione settoriale BAZ-SAD supporta con successo gli operatori del settore automobilistico e delle due ruote nella messa in pratica della direttiva CFST 6508 sulla salute e la sicurezza sul lavoro. Sostenuta da diverse associazioni, tra cui UPSA e Carrosserie Suisse, BAZ-SAD fornisce alle aziende tutti gli strumenti necessari per conformarsi agli standard di sicurezza. Questi includono liste di controllo specifiche per il settore, corsi di formazione e aggiornamento per il referente per la sicurezza sul lavoro (PERCO) e lo strumento online "asa-control".

Le liste di controllo, che aiutano gli operatori a identificare ed eliminare i pericoli nella gestione quotidiana dell'officina, sono un elemento centrale del BAZ-SAD. Un esempio di questo tipo di pericolo è l'uso di strumenti di lavoro come una macchina equilibratrice, dove la ruota che gira può potenzialmente rappresentare un pericolo. Le liste di controllo forniscono misure concrete per l'uso dei dispositivi di protezione

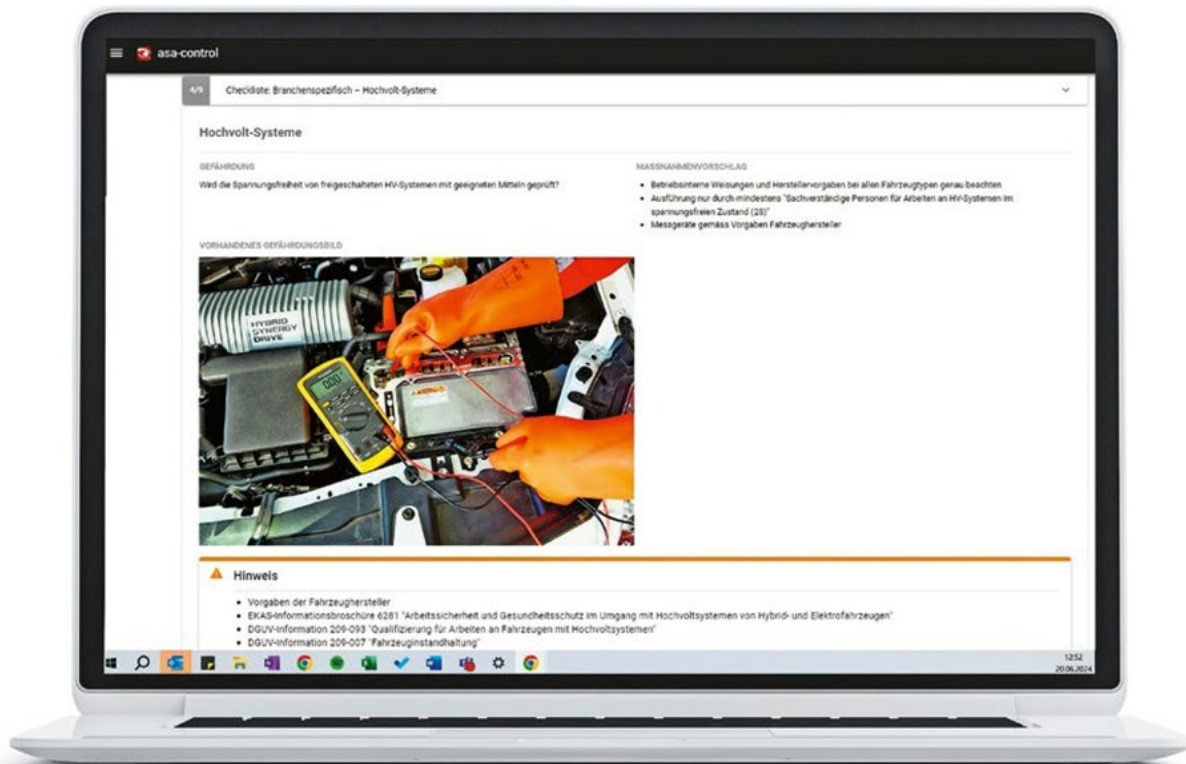
Ad esempio, un problema di pericolo viene presentato sotto forma di lista di controllo nello strumento online "asa-control".
Schermata: media UPSA

individuale (DPI) e l'attuazione di misure tecniche o organizzative per eliminare o ridurre al minimo i pericoli.

Nuove liste di controllo per l'identificazione dei pericoli

Dalla primavera, nello strumento online "asa-control" sono disponibili liste di controllo completamente riviste per l'identificazione dei pericoli. I nuovi argomenti aggiunti comprendono contenuti relativi soprattutto ai sistemi di trasmissione alternativi, come gli impianti ad alta tensione o i veicoli a gas. In totale, la disponibilità di liste di controllo ne comprende circa 110, di cui 90 della SUVA e 20 specifiche del settore. Sono state redatte in modo professionale dal centro AEH e sono disponibili esclusivamente per i soci BAZ-SAD. Una menzione particolare la merita il nuovo filtro tematico di "asa-control". Questo con-

sente ai garagisti di creare un profilo aziendale individuale e di selezionarne gli argomenti rilevanti per il proprio garage da un totale di 14. In questo modo, i garagisti ricevono informazioni su tutti gli argomenti trattati. In questo modo, possono accedere in modo mirato alle liste di controllo importanti per la loro attività. Gli aggiornamenti del BAZ-SAD contribuiscono al continuo miglioramento della sicurezza sul lavoro e della tutela della salute nel settore automobilistico. L'esperienza di lunga data di BAZ-SAD fornisce una visione preziosa e l'accesso a liste di controllo specifiche per il settore, di cui possono beneficiare i membri della soluzione industriale. L'adesione alla soluzione settoriale BAZ-SAD consente di utilizzare queste preziose risorse. <



Il cuore pulsante sottovalutato dei veicoli moderni

I requisiti per le batterie di avviamento sono cambiati drasticamente negli ultimi anni. Mentre in passato era sufficiente una batteria convenzionale, che serviva principalmente per il circuito di accensione e veniva poi ricaricata dall'alternatore, oggi la batteria svolge un ruolo centrale nell'intero funzionamento del veicolo. Le auto moderne sono vere meraviglie tecnologiche, dotate di una moltitudine di sistemi elettronici che dipendono tutti da una fonte di alimentazione affidabile. Impianti di climatizzazione, GPS, sistemi di infotainment e la diffusa tecnologia start-stop rendono la batteria un componente essenziale che va ben oltre la pura funzione di avviamento.



I compiti delle batterie moderne

Le attuali batterie dei veicoli devono fornire energia anche a diversi sistemi elettronici di bordo. Questi includono la climatizzazione, i dispositivi di navigazione e i sistemi di infotainment, che aumentano notevolmente il comfort e la sicurezza durante la guida. In particolare la funzione start-stop, integrata nella maggior parte delle auto nuove, richiede elevate prestazioni alla batteria. Questa funzione consente di risparmiare carburante spegnendo automaticamente il motore quando si è fermi e riavviandolo rapidamente quando si riparte. Tutte queste funzioni mettono a dura prova la batteria e aumentano il rischio di guasti.

Perché le batterie si guastano

Nonostante le loro prestazioni, le batterie moderne sono soggette a varie sollecitazioni. I viaggi a breve distanza, ad esempio, spesso non consentono alla batteria di ricaricarsi a sufficienza perché il motore funziona troppo brevemente per compensare completamente l'energia assorbita. Anche le temperature estreme, calde o fredde, influiscono sulla batteria e possono ridurre significativamente le prestazioni. Se il veicolo non è utilizzato per un lungo periodo di tempo, la batteria può danneggiarsi per il progressivo esaurimento della carica. Un altro rischio è rappresentato da un sistema di ricarica difettoso che potrebbe sovraccaricare la batteria o non caricarla a sufficienza. Anche la scelta sbagliata della tecnologia della batteria per un modello specifico di veicolo può causare pro-

blemi. Infine, ma non meno importante, l'età della batteria gioca un ruolo significativo: anche la batteria migliore perde capacità e affidabilità nel tempo.

L'importanza dei controlli regolari della batteria

Considerati questi diversi requisiti e carichi, è fondamentale far controllare regolarmente la batteria. Un controllo della batteria può rivelare tempestivamente punti deboli o difetti prima che causino problemi seri. Un guasto improvviso della batteria può essere non solo fastidioso ma anche costoso, soprattutto se si rendono necessari il traino o riparazioni.


Controlli regolari della batteria non sono quindi un lusso superfluo, ma piuttosto una misura precauzionale necessaria per garantire l'affidabilità e la sicurezza del veicolo. Facendo controllare la batteria a intervalli regolari, gli automobilisti possono assicurarsi che soddisfino i requisiti moderni e che svolga in modo affidabile i suoi molteplici compiti.

L'ESA come fornitore globale

L'ESA, l'organizzazione di acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore, è stata fondata nel 1930 e da oltre 90 anni promuove l'efficienza economica dei suoi comproprietari e clienti. Come cooperativa, l'ESA appartiene a circa 7000 comproprietari del settore dell'automobile e dei veicoli a motore. Circa 670 collaboratori, tra cui circa 60 persone in formazione, lavorano nelle 11 sedi in tutta la Svizzera per fornire ai comproprietari e ai clienti la merce desiderata fino a tre volte al giorno. Inoltre, ESA offre tutto - quale unico interlocutore - in tutti i settori di prodotto, dai beni di consumo ai beni d'investimento. <



Informazioni su:

esa.ch 

Roadmap della mobilità elettrica

Superare la crisi delle auto elettriche

Il Consigliere federale Albert Rösti e alcuni specialisti di alto livello si sono incontrati in occasione dell'evento annuale sulla roadmap della mobilità elettrica. La roadmap, a cui partecipa anche l'UPSA, esamina una serie di successi e sfide. Anche i veicoli commerciali elettrici sono ora al centro dell'attenzione. **Timothy Pfannkuchen**

Il Consigliere federale Albert Rösti non si lascia sfuggire occasione per ricordare qualche detto popolare. "Non si può lavare l'orso senza bagnargli il pelo". Così il capo del Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha affrontato la valanga di opposizioni che spesso hanno ritardato lo sviluppo delle energie rinnovabili in occasione dell'incontro annuale sulla roadmap della mobilità elettrica. "Prendiamo il Grimsel. Ogni nuovo progetto non deve essere bloccato. Spesso, a farlo, sono le stesse persone che plaudono quando diciamo che vogliamo la mobilità elettrica", spiega Rösti. Un tema ricorrente alla conferenza di quest'anno è stata la necessità di semplificare i processi di progetto.

In cosa consiste la roadmap della mobilità elettrica? In praticamente il fulcro di networking per tutti coloro che sono coinvolti nella mobilità elettrica in Svizzera. Coordinata principalmente dall'Ufficio federale dell'energia (UFE), ma anche dall'Ufficio federale delle strade (USTRA), questa roadmap incoraggia la discussione e il dibattito per trovare denominatori comuni. I partecipanti alla roadmap si impegnano volontariamente ad agire e a beneficiare delle sinergie. Alla seconda fase della roadmap, che è ancora in corso e durerà fino alla fine del 2025, partecipano 74 organizzazioni, uffici federali, aziende come Coop o Migros, associazioni come Astag, auto-suisse o naturalmente UPSA, fornitori di energia e molti altri attori di vari settori. "In quanto voce del settore automobilistico, l'UPSA è presente per svolgere un ruolo attivo nel plasmare il futuro", sottolinea Olivier Maeder, Direttore UPSA, Settore Formazione, da qui l'importanza



Il Consigliere federale e capo del DATEC Albert Rösti ha parlato dei progressi compiuti, ma anche degli ostacoli.

della partecipazione alla roadmap. "Per esempio, dobbiamo promuovere la formazione di base e continua, grazie a corsi sostenuti dall'UFE, così da aumentare le competenze di vendita e consulenza per i veicoli elettrici e le infrastrutture di ricarica". L'obiettivo è che i membri di UPSA promuovano la fiducia nella mobilità elettrica e forniscano una consulenza competente. A proposito di UPSA: "L'UPSA ha condotto un sondaggio più di 30 anni fa. All'epoca, il 28% degli intervistati dava alla mobilità elettrica buone possibilità di successo", afferma il Consigliere federale Rösti, che elogia i risultati raggiunti, ma ricorda anche che la stagnazione delle immatricolazioni di nuovi veicoli elettrici pone una nuova sfida.

Quest'anno, alla fine di agosto, i veicoli elettrici rappresentavano una quota di appena il 27% (di cui 18,1% EV e 8,6% PHEV). "Dobbiamo superare questo ostacolo", afferma Rösti. "Per quanto riguarda le stazioni di ricarica, invece, la

crescita è buona". Attualmente ci sono 14'200 punti di ricarica pubblici e l'obiettivo di 20'000 entro la fine del 2025 è a portata di mano. Ma per quanto riguarda le vendite, "uno dei fattori è il prezzo. Gli appassionati oggi posseggono già un'auto elettrica, dobbiamo ora convincere la popolazione grazie a veicoli più economici". Il problema della ricarica nelle proprietà in affitto e la disponibilità



di elettricità devono pure essere affrontati, ha aggiunto. "Abbiamo bisogno di progressi nelle energie rinnovabili". Rösti ha anche sottolineato l'imminente necessità di votare sì al completamento delle autostrade. Questo è importante anche per la mobilità elettrica. Rösti precisa: "La mobilità è fondamentale per la salute economica del nostro Paese". L'ospite dell'incontro annuale sulla roadmap di quest'anno è la Posta Svizzera AG, con sede a Berna-Wankdorf. Secondo il CEO della Posta Roberto Cirillo, "abbiamo una responsabilità. Perché ciò che facciamo ha effetti misurabili. La mobilità elettrica è al centro del nostro impegno quotidiano". La flotta della Posta comprende 18'000 veicoli, di cui 7'000 attualmente elettrici (tra cui 6'000 moto elettriche di Kyburz). A cosa serve? "La sostenibilità è ormai un fattore commerciale. Il 90% è costituito da posta commerciale e i nostri partner richiedono una consegna rispettosa del clima perché a sua volta i loro clienti se lo aspettano. Però: solo 100 dei 2'300 autostazioni funzionano a elettricità. I test hanno dimostrato che l'autonomia è sufficiente, ma che sono necessari dei sistemi di ricarica. Entro il 2035 tutti gli autobus postali dovrebbero essere elettrici ed entro il 2030 dovrebbero essere installati 300 punti di ricarica.

In ogni caso, i veicoli commerciali e il trasporto pubblico erano già nel mirino. Mentre le autovetture elettriche, che finora sono state al centro della tabella di marcia, sono diventate parte della vita quotidiana, i camion elettrici non lo sono stati per diverso tempo a causa della sfida per la loro ricarica. Pascal Dreier, dell'azienda di trasporti Dreier AG di Suhr (AG), che intende aumentare il numero di camion completamente elettrici

in sua dotazione da 14 a 50 entro il 2025, lo spiega con l'aiuto di foto: un trattore a sella, che per l'occasione ha sganciato il suo semirimorchio, si ricarica occupando tre postazioni di carica autostradali per autovetture – questo perché c'è una carenza di postazione di ricarica per camion. "I proprietari di Tesla a volte dicono cose spiacevoli al riguardo", riferisce Dreier. "L'installazione di stazioni di ricarica per camion procede troppo a rilento". Dreier sottolinea la necessità di una pianificazione e di una certezza degli investimenti, nonché di una collaborazione ancora più serrata. André Kirchhofer, vicedirettore dell'Associazione svizzera dei trasporti stradali (Astag), sottolinea come ci sentiamo obbligati a raggiungere i nostri obiettivi climatici e che siamo lieti di vedere aziende innovative, ma non dobbiamo dimenticare che la maggior parte degli operatori sono PMI che non possono passare rapidamente ai camion elettrici e creare un'infrastruttura di ricarica presso la loro azienda.

Uno studio presentato suggerisce che i produttori di autocarri si stanno affidando principalmente alla propulsione a batteria. Nel 2030 a livello europeo, si prevede di vendere 36'000 veicoli a celle combustibile e 131'000 autocarri diesel oltre le 12 tonnellate - ma anche 190'000 autocarri elettrici. Ciò è dovuto anche a considerazioni economiche da parte dei trasportatori. All'UFE, Christoph Schreyer, responsabile della sezione trasporti efficienti dal punto di vista energetico, sottolinea che la Svizzera è in testa rispetto a tutta l'Europa, dietro alla Norvegia, per quanto riguarda le nuove immatricolazioni di camion elettrici: 5,5% a fine agosto 2024. Ma senza ricarica non c'è futuro per i veicoli

elettrici. Il direttore dell'USTRA Jürg Röthlisberger ha annunciato che il bando di gara per i primi dieci centri di ricarica per autocarri sulle strade nazionali sarà pubblicato nel 2025. Al termine, il responsabile del progetto Roadmap mobilità elettrica dell'UFE, Alois Freidhof, fa il punto della situazione: la seconda fase della Roadmap è ancora in corso fino alla fine del 2025, mentre l'obiettivo della terza fase, a partire dal 2026, è stato fissato - e invita tutti a partecipare. Dopo tutto, la cosa più importante è "parlarsi". <

Maggiori informazioni su:
roadmap-elektromobilitaet.ch/fr/ 



All'incontro annuale sulla roadmap della mobilità elettrica a Berna, questa volta l'elenco dei partecipanti era particolarmente prestigioso. Il Consigliere federale Albert Rösti, il Direttore dell'USTRA Jürg Röthlisberger, la Direttrice dell'UFAM Katrin Schneeberger, la Direttrice dell'UFT Christa Hostettler, il Direttore dell'UFE Benoît Revaz, il CEO della Posta Roberto Cirillo, Christian Plüss, direttore di Auto-Suisse Thomas Rücker, vicedirettore di Astag André Kirchhofer, direttore di AES Michael Frank, direttore di Swiss-E-Mobility Krispin Romang e molti altri specialisti.

Foto: media UPSA



Olivier Wittmann, Managing Director Amag Import SA, Helmut Ruhl, CEO del Gruppo Amag, Manuela Rüegg, Head of Amag Academy, e Oliver Stegmann, Director of Group Aftersales, all'inaugurazione (da sinistra a destra).
Foto: UPSA/Amag media

L'Amag Academy beneficia di un nuovo edificio con 25 aule per la pratica e per la formazione

Voglia di futuro!

Dopo 18 mesi di lavori, l'Amag Academy si è trasferita in un nuovo edificio per la formazione che conta quattro piani a Lupfig (AG). Circa 3'500 partecipanti ai corsi di formazione continua e di stage, beneficiano ora di strutture di formazione all'avanguardia. Ecco una panoramica. Jürg A. Stettler

Import AG ha quindi costruito un nuovo edificio sostenibile che si estende su 9'000 metri quadrati di superficie su quattro piani. Alla fine di agosto, con una cerimonia simbolica, Helmut Ruhl, CEO del Gruppo Amag, Olivier Wittmann, Managing Director Amag Import SA, Oliver Stegmann, Director of Group Aftersales, e Manuela Rüegg, Head of Amag Academy, hanno tagliato un nastro e aperto ufficialmente l'Accademy ai suoi compiti. Ogni anno, più di 3'300 persone, con oltre 10'000 giornate di

"Abbiamo voglia di futuro", afferma Helmut Ruhl, CEO del Gruppo Amag. Non si riferisce solo alla mobilità alimentata da energia da fonte rinnovabile, anche se Amag, ad esempio, conta di vendere circa il 70% di veicoli puramente elettrici entro il 2030. Pensa anche alla propria produzione di energia elettrica con l'azienda Helion e alla sua partecipazione a Synhelion, che può fornire carburante sintetico a zero emissioni di CO2 per il parco veicoli esistente. Ma pensa anche alle competenze che i collaboratori devono dimostrare di possedere per i nuovi tipi di mobilità, data la diversità dei sistemi di trazione in tutti i settori, dall'officina alla vendita. L'importatore svizzero sta dimostrando chiaramente l'impegno di Amag per il futuro investendo 28 milioni di franchi svizzeri nella nuova Amag Academy. Il nuovo centro di formazione si trova vicino all'autostrada e proprio accanto al magazzino centrale di Mobilog nella zona industriale di

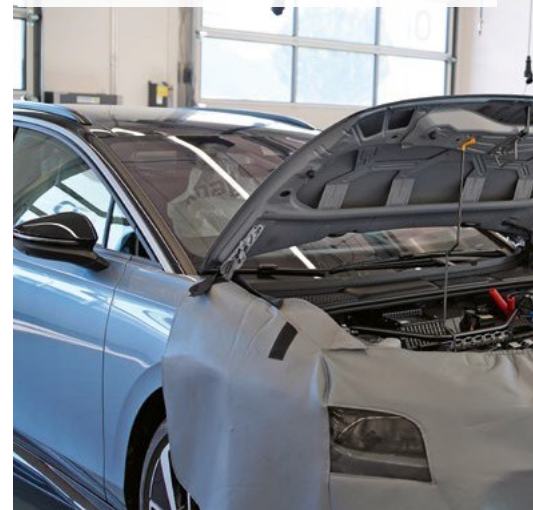
Lupfig AG.

"Come settore, avremmo bisogno di un ulteriore colpo di mano per orientarci verso una maggiore mobilità elettrica", afferma Ruhl. "Una persona su otto nel Gruppo Amag è in formazione e solo quest'estate 250 apprendisti hanno iniziato a lavorare nel Gruppo Amag in 19 diversi settori professionali". Inoltre, la formazione di base e continua ha una lunga tradizione in Amag. Dal 1945, più di 10'000 giovani hanno completato la loro formazione in un'azienda Amag.

Vecchio centro di formazione dal 1988

Il vecchio centro di formazione di Schinznach-Bad (AG), entrato in funzione nel 1988, non era più in grado di soddisfare le esigenze sempre più varie e complesse di una formazione di base e continua interaziendale. Per continuare a offrire a collaboratori e partner un ambiente di apprendimento ottimale, Amag

Attrezzature e infrastrutture all'avanguardia creano un ambiente di apprendimento perfetto.



presenza, beneficiano della formazione di base e continua in un ambiente all'avanguardia.

"L'Accademy è molto più di un centro di formazione", afferma Manuela Rüegg. Il solo parcheggio sotterraneo (a cui si accede, ad esempio, tramite il codice QR che si riceve al momento dell'iscrizione al corso) offre 123 posti auto, 96 dei quali con possibilità di ricarica elettrica, in modo che gli utenti dell'Accademy possano tornare a casa, alla fine della giornata di corso, non solo con uno zaino pieno di nuove conoscenze, ma anche con la batteria dell'auto elettrica completamente carica. L'elettricità è fornita dai 1'554 metri quadrati di pannelli solari dell'impianto fotovoltaico sul tetto, che può produrre fino a 300'000 kWh/anno.

"Il rifornimento di elettricità nel parcheggio sotterraneo è gratuito", aggiunge ancora Manuela Rüegg. Ma questo non è affatto l'unico vantaggio di questi nuovi locali ultra-attrezzati. Le aule di teoria, ad esempio, sono adiacenti alle ampie officine, cosa che rende possibile verificare o testare velocemente le informazioni teoriche applicandole nella pratica e questo anche nel bel mezzo della lezione teorica. Oltre alla formazione pratica sui veicoli, i quattro piani ospitano anche sale per i corsi del personale di vendita e assistenza. Naturalmente, anche i corsi video in modalità ibrida sono possibili e senza alcuna limitazione, grazie a un'infrastruttura ben studiata. C'è anche un piccolo studio televisivo con la relativa sala di controllo. In totale, sono disponibili per la formazione un ufficio open-space con 20 postazioni di lavoro,

cinque aule di formazione, tre aule per gruppi e otto aule per la pratica e la teoria, oltre a una mensa con terrazza.

La Head of Amag Academy aggiunge: "È il piacere di imparare che ci motiva ogni giorno. Ed è la necessità di uno sviluppo continuo che ci rende ciò che siamo: un team che non si accontenta dello status quo, ma che guarda sempre avanti". Amag Academy è uno dei principali istituti di formazione del settore automobilistico svizzero. Vengono offerti diversi corsi di formazione, corsi di certificazione, servizi di consulenza e contenuti didattici digitali per supportare i partecipanti nella loro crescita professionale.

Anche TSC si trova all'interno dello stabile

"L'Accademy è di importanza strategica per Amag Import SA, questo anche perché il settore automobilistico è nel mezzo di una importante trasformazione", afferma Olivier Wittmann. Le nuove tecnologie di propulsione, la transizione verso la mobilità elettrica, la produzione e lo stoccaggio di elettricità, le reti digitali, le nuove forme di mobilità e la guida autonoma pongono nuove sfide a intervalli sempre più ravvicinati, sia per i collaboratori di Amag che per quelli delle attività commerciali che collaborano con il gruppo. Academy consentirà all'importatore di tenere il passo con

questi cambiamenti. Il piano terra del complesso ospita anche il Centro di assistenza tecnica (TSC) di Amag Import. Il TSC si occupa di problemi tecnici complessi eventualmente riscontrati sui veicoli dei marchi VW, Audi, Seat, Skoda, Cupra e VW Veicoli Commerciali, che non possono essere risolti dai partner di assistenza o dai centri di assistenza regionali e che spesso non sono a conoscenza del produttore. Il TSC esegue lavori di riparazione importanti su veicoli o tecnologie di veicoli completamente nuovi, oltre a preparare i veicoli della stampa, dei VIP e degli importatori. Il TSC funge anche da punto di assistenza per veicoli molto specifici, come la leggendaria VW XL1 che, grazie al suo concetto di ibrido plug-in, ha un consumo di carburante di 0,9 l/100 km. Gli esperti del TSC si occupano anche di veicoli con lampeggianti blu e di veicoli speciali. Grazie alla vicinanza, le loro conoscenze e le nuove intuizioni acquisite nel loro lavoro quotidiano possono essere integrate in modo ancora più rapido ed efficace nella formazione di base e continua di tutti gli utenti dell'Academy: un altro vantaggio di questo importante centro di formazione. <

Maggiori informazioni su: amag-academy.ch



I 1'554 metri quadrati di pannelli solari dell'impianto fotovoltaico sul tetto di Amag Academy possono fornire fino a 300'000 kWh/anno di elettricità che può essere utilizzata per ricaricare le auto elettriche del parcheggio.



Disposizioni in materia di CO₂ a partire dal 2025

Impegno del settore contro un approccio svizzero più severo

L'ordinanza sulla revisione della legge sul CO₂, attualmente in consultazione, rischia di diventare una «Swiss Finish», ossia con disposizioni più severe di quelle dell'UE. L'UPSA si oppone al fatto che la Svizzera si muova da sola, per il bene del settore automobilistico e dell'ambiente. **Timothy Pfannkuchen**

In effetti, non mancano le prove dell'impegno dell'industria automobilistica nei confronti dell'ambiente. L'esempio migliore: l'anno scorso siamo riusciti per la prima volta a rispettare i valori obiettivo di CO₂ per i nuovi veicoli. Ma non appena questo importante ostacolo è stato superato, è arrivato un inasprimento della legge sul CO₂ rivista a partire dal 2025 che il Consiglio federale ha adottato a marzo: le disposizioni di attuazione dell'ordinanza sul CO₂ sono ancora in consultazione a Berna fino al 17 ottobre. Ancora una volta, la bozza prevede il cosiddetto «Swiss Finish», ovvero un inasprimento delle direttive europee per la Svizzera. Questo nonostante sia prevista l'adozione delle disposizioni dell'UE (come esplicitamente indicato nella legge).

Niente più incentivi per gli importatori

Sono stati fissati i valori limite che i nuovi veicoli devono raggiungere: per le autovetture, 93,6 g/km di emissioni di CO₂ a partire dal 2025 e 49,5 g/km a partire

«Sarebbe incomprensibile se la Svizzera perseguisse valori obiettivo più severi per le emissioni di CO₂ con uno «Swiss Finish»

Thomas Hurter, presidente centrale dell'UPSA e consigliere nazionale

dal 2030 (per i veicoli commerciali leggeri, rispettivamente 153,9 e 90,6 g/km, sulla base del WLTP). Nell'UE, i produttori che hanno venduto una certa percentuale (inizialmente il 15 % dal 2025, che salirà al 35 % dal 2030) di veicoli a basse emissioni di CO₂ beneficeranno di un

obiettivo leggermente meno severo per incoraggiarli a continuare a promuovere veicoli a bassissime emissioni di CO₂. In Svizzera, invece, questo incentivo sarà quasi completamente eliminato. Si applicherebbe solo agli anni di transizione 2025 e 2030 (rispetto a tutti gli anni nell'UE). Inoltre, si applicherebbe solo ai veicoli commerciali leggeri (rispetto alle autovetture nell'UE) e solo alle auto puramente elettriche (nell'UE, si applicherebbe a tutti i veicoli che emettono meno di 50 g/km di CO₂).

L'UPSA chiede la parità di trattamento

Come auto-suisse, ad esempio, l'UPSA si sta impegnando politicamente a Berna affinché non venga introdotta la «Swiss Finish». «Gli incentivi della nuova legge sul CO₂ sono meglio definiti di quelli del progetto di referendum nazionale del giugno 2021», spiega il presidente centrale di UPSA e consigliere nazionale Thomas Hurter. «Sarebbe incomprensibile se la Svizzera perseguisse valori obiettivo più severi per le emis-

Si profila un trattamento iniquo per il settore automobilistico svizzero: nell'UE, i marchi automobilistici che raggiungono una certa percentuale di veicoli a basse emissioni di CO2 beneficiano di un valore obiettivo di CO2 meno severo quale incentivo per aumentare ulteriori la vendita veicoli nuovi a basse emissioni. In Svizzera, questo trattamento sarà in gran parte annullato grazie ad una cosiddetta "Swiss Finish".

Foto: Shutterstock

Il presidente centrale dell'UPSA e consigliere nazionale Thomas Hurter.
Foto: media dell'UPSA

sioni di CO2 con uno «Swiss Finish» rispetto all'UE, anche se la Svizzera può difficilmente influenzare il mercato automobilistico. Ciò complicherebbe notevolmente le condizioni del settore automobilistico svizzero, che non ha produt-

tori nazionali e importa in Svizzera veicoli prodotti per il mercato europeo.»

Tanto più che i valori obiettivo a partire dal 2025 sono comunque una sfida, vista la quota stagnante di nuovi veicoli

elettrici e, visto l'assenza di incentivi, sarebbe soprattutto controproducente per l'ambiente. <

**AL CENTRO
L'ESSERE UMANO**

19° CONGRESSO UPSA
**GIORNATA DEI GARAGE
SVIZZERI 2025**



Guida giuridica

Attenzione alla pubblicità dei veicoli (nuovi)!

Solo nel primo semestre del 2024, in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein sono state immatricolate circa 120'000 nuove autovetture. La pubblicità delle auto nuove è un mezzo essenziale per promuovere le vendite. Ma bisogna prestare molta attenzione: ogni autovettura nuova che fa parte di una pubblicità o di una vendita deve pure essere pubblicizzata in conformità alla legge, pena pesanti sanzioni. **Tahir Pardhan (Ufficio legale UPSA)**



Illustrazione: estratto dall'opuscolo della SECO sull'indicazione dei prezzi nel settore automobilistico. Le indicazioni delle specifiche su sfondo blu possono essere spiegate anche attraverso un link.

Per i veicoli nuovi, l'etichetta energetica che indica il consumo di energia del veicolo è sempre obbligatoria. La Legge sull'energia (LEne) costituisce la base per le disposizioni della legislazione sull'energia. L'articolo 44 stabilisce disposizioni speciali per i veicoli prodotti in serie, vale a dire per le auto nuove. I requisiti precisi sono stati definiti dal Consiglio federale nell'ordinanza sui requisiti di efficienza energetica per impianti, veicoli e apparecchi prodotti in serie (OEEne).

L'obbligo di dichiarazione sussiste quando vengono offerte autovetture nuove. Secondo l'OEEne, un'autovettura prodotta in serie è considerata nuova e quindi soggetta all'obbligo di etichettatura se non ha percorso più di 2'000 chilometri (art. 10, comma 1, OEEne). Per i veicoli di seconda mano, l'etichetta energetica può essere rilasciata su base volontaria. Questa è disponibile per i veicoli prodotti dal 2000 in poi.

Per "offerta" si intende qualsiasi attività volta a mettere in circolazione o a distribuire prodotti, come ad esempio esposizioni nei locali commerciali o in occasione di eventi, nonché pubblicità sul sito web, in volantini, annunci sui giornali, cataloghi e sui social media. Per tutte le forme di pubblicità devono quindi essere rispettate le presenti regole.

In primo luogo, deve essere dichiarato il consumo di

energia (misurato secondo l'art. 97 cpv. 5 OETV, in genere l/100 km o dichiarazione di equivalente benzina per 100 km per i veicoli non a benzina) dell'autovettura prodotta in serie (art. 10 cpv. 1 OEEne). Altri obblighi sono riportati nell'Appendice 4.1 dell'OEEne:

- Dichiarazione delle emissioni di CO₂ (in g/km), calcolate secondo l'art. 97, cpv. 5, OETV, e delle emissioni dovute alla fornitura di carburante ed elettricità secondo i fattori stabiliti dal DATEC (art. 12, cpv. 1, lett. c, OEEne).
- I dati di base per l'etichetta energetica e la sua classificazione nelle categorie A-G vengono ricalcolati ogni anno dal DATEC, adattati ai requisiti legali della legge sul CO₂ e aggiornati. Le classificazioni esatte sono riportate nell'Ordinanza del DATEC sulle disposizioni relative all'indicazione del consumo energetico e di altre caratteristiche di autovetture, furgoni leggeri e trattori a sella leggeri (OEE-AAT).
- Quando si utilizza l'etichetta energetica, occorre tenere presente i seguenti punti:
 - L'etichetta energetica deve essere scritta chiaramente in una lingua ufficiale svizzera e apposta in modo leggibile e visibile sull'autovettura stessa o nelle sue immediate vicinanze. Deve essere visibile e leggibile almeno quanto le informazioni relative al prezzo e all'equipaggiamento dell'autovettura.
 - I punti vendita devono esporre in modo visibile la piattaforma Internet dell'UFE sull'efficienza energetica dei veicoli. L'UFE fornisce queste informazioni gratuitamente.
 - L'etichetta energetica può essere scaricata dal

sito web dell'UFE all'indirizzo www.energieetikette.ch.

- Nel caso di pubblicità sui media (elettronici) e per i configuratori online, è importante che le persone interessate siano debitamente informate: anche in questo caso, le informazioni devono essere presentate in modo chiaramente leggibile e avere almeno le stesse dimensioni dei caratteri utilizzati per le informazioni tecniche e le indicazioni relative al prodotto.
- La categoria dell'efficienza energetica deve essere rappresentata anche graficamente. Devono essere utilizzati i file immagine messi a disposizione dall'UFE sul sito www.energieetikette.ch.

L'etichetta energetica è un punto importante da considerare nelle gare d'appalto per i veicoli, anche se non è l'unico. Altre norme sono contenute nell'Ordinanza sull'indicazione dei prezzi (OIP) e nelle leggi federali sulla concorrenza sleale (LCSI) e sul credito al consumo (LCC). Queste norme sono sempre valide, anche per i veicoli di seconda mano con un chilometraggio superiore a 2'000 km. I principi più importanti, ma non esaustivi, per i veicoli a motore sono i seguenti:

- Il prezzo effettivo da pagare, comprensivo di tutte le tasse legali (ad esempio l'IVA), deve essere indicato in franchi svizzeri. Il prezzo deve essere chiaramente leggibile e comprensibile, posto sul veicolo stesso o accanto ad esso.
- L'autoveicolo in sé stesso, i servizi eventualmente inclusi e le garanzie devono essere dettagliatamente esposte anche nel luogo in cui il veicolo è presentato. Nella pubblicità, i veicoli devono essere descritti secondo le loro caratteristiche essenziali.

- Nel caso di pubblicità con un'offerta di leasing, l'offerta di leasing deve essere specificata e deve essere menzionata la società finanziaria. Va sottolineato che il leasing non sarà concesso se porta il consumatore a sovraindebitarsi.
- Se l'annuncio fa riferimento a "prezzi a partire da", è necessario descrivere il modello base a cui si riferisce questo prezzo. Se viene rappresentato un modello (concreto), anche questo deve essere specificato e il relativo prezzo deve essere indicato.
- Se le riduzioni di prezzo sono semplicemente annunciate verbalmente e non quantificate, devono essere valutate solo in relazione al divieto di ingannare i consumatori. In caso contrario, i prezzi devono essere indicati e specificati. Diversi prodotti possono essere pubblicizzati con tassi o importi di sconto uniformi. In linea di principio, non sono ammesse indicazioni di sconto imprecise (sconti fino a).

Tutti i garage devono rispettare la normativa sull'indicazione dei prezzi e, più in particolare, l'etichetta energetica per le auto nuove. Anche le pubblicità inviate dagli importatori devono essere conformi ai requisiti di cui sopra e la loro conformità alla legge deve essere verificata prima della loro pubblicazione. La responsabilità penale ricade sempre sull'inserzionista, cioè sul proprietario del garage. I trasgressori sono passibili di multe di diverse migliaia di franchi svizzeri. <



Guida giuridica

Danni alla reputazione a causa di valutazioni negative

Nell'era digitale, non è raro che le recensioni online, ad esempio su Google, vengano deviate per fini personali, ad esempio per ragioni emotive, e che di conseguenza vengano trasmesse false valutazioni sulle aziende. Una recensione negativa che non rispecchia la realtà non solo può essere personalmente offensiva, ma può anche danneggiare direttamente l'azienda. Le recensioni negative possono avere un effetto provato sul comportamento dei potenziali clienti il che le rende ingiustificate e particolarmente irritanti. Di seguito spieghiamo quali sono i rimedi legali disponibili contro una recensione di questo tipo nel caso in cui la persona che l'ha recensita o la piattaforma si oppongano alla sua rimozione. **Tahir Pardhan**



Tahir Pardhan,
responsabile del servizio giuridico e politico.

Una recensione è illegale solo se viola il diritto civile e/o penale applicabile, il che presuppone un attacco alla personalità o all'onore. Le recensioni negative autentiche, invece, sono in linea di principio consentite.

Nel diritto civile, una violazione dell'onore si verifica quando la reputazione di una persona viene danneggiata. Una buona reputazione è la sensazione di essere una persona onorevole e di godere di prestigio sociale e professionale. Il diritto penale tutela solo l'onore personale, non quello professionale.

Se si tratta di una violazione dell'onore ai sensi del diritto civile, si possono applicare gli articoli 28 e 28a del Codice civile. Occorre poi distinguere tra un'affermazione di fatto (che può essere provata) e un giudizio di valore (che non può essere verificato). Le affermazioni di fatto sono considerate diffamatorie se sono false, se danno adito a un'idea sbagliata o se sono inutilmente offensive. I giudizi di valore, invece, rappresentano opinioni personali e sentimenti interiori la cui veridicità oggettiva non può essere verificata. Sono inammissibili se mancano totalmente di obiettività e sono quindi inutilmente offensivi.

Se un tribunale ritiene che vi sia stata una violazione della privacy, la persona che commenta può essere obbligata a cancellare il commento o a subire una sanzione. Va notato

che i procedimenti legali possono essere lunghi. La valutazione corrispondente può quindi essere visibile per un lungo periodo. Nel diritto civile, oltre alla riparazione, è possibile anche chiedere il risarcimento dei danni.

Ciò avviene, ad esempio, quando si può dimostrare chiaramente che i clienti hanno lasciato il garage o che i potenziali nuovi clienti sono stati scoraggiati.

Va notato che l'azione di risarcimento danni è soggetta all'onere della prova. È quindi necessario dimostrare che vi è stata un'effettiva perdita numerica. Questo non è sempre facile poiché spesso è difficile quantificare il danno.

Nell'ambito del diritto penale, come abbiamo detto, può essere colpito solo il senso dell'onore personale, ma non la reputazione sociale. Le critiche rivolte all'ambiente professionale non rientrano nel diritto penale, a meno che non riguardino anche la reputazione di onorabilità. Tuttavia, a differenza dei procedimenti civili, nel diritto penale non è possibile la soppressione. L'obiettivo del procedimento penale è quello di punire il valutatore. Va notato che nel caso di procedimenti penali contro attacchi all'onore, il termine per la presentazione di una denuncia è di tre mesi dal momento in cui se ne viene a conoscenza. Entro questo termine deve essere presentata una denuncia penale alla polizia o al pubblico ministero.

In tutti i casi, è consigliabile reagire in modo neutrale e obiettivo alle critiche prima di ricorrere ad azioni legali e, se necessario, cercare un confronto diretto con l'autore della recensione. Le recensioni non veritiere e offensive possono di solito essere segnalate anche alla piattaforma delle recensioni, che può rimuoverle in base ad una richiesta motivata. Gli scambi scritti nelle recensioni devono essere evitati a tutti i costi perché alla fine fanno più male che bene alla vostra azienda. <

Maggiori informazioni su:

agvs-upsa.ch/it/Guida-legale-UPSA 

PROSTRA: Il Consigliere federale Albert Rösti mette fine ai pregiudizi

"Tutti ne beneficiano, anche chi non guida mai"

L'ampliamento delle autostrade è urgente, afferma il Ministro dei trasporti Albert Rösti. In questa intervista, il consigliere federale dell'UDC spiega anche perché sarebbero proprio la sinistra e i verdi a dover approvare PROSTRA e come i membri dell'UPSA trarranno vantaggio da un voto favorevole. **Yves Schott**

Signor Rösti, quante volte è rimasto bloccato in un ingorgo quest'anno?

Albert Rösti: Uff, difficile da dire... (riflette) probabilmente decine di volte, perché viaggio spesso sulla A1. È una grande sfida quando si tratta di pianificare gli appuntamenti. Partiamo e non possiamo essere sicuri di quando arriveremo.

Il traffico in colonna è probabilmente fastidioso per tutti gli automobilisti – e di recente è aumentato in modo significativo.

Sì. Nel 2023 gli svizzeri hanno trascorso complessivamente 48'000 ore negli ingorghi, mentre negli anni precedenti erano molto meno. Ciò ha a che fare con la crescita della popolazione e con l'aumento della necessità di mobilità: quando sono nato, nel 1967, in Svizzera vivevano circa sei milioni di persone; oggi sono nove. La rete autostradale, dal canto suo, è stata progettata negli anni '60 e necessita di regolari adeguamenti per far fronte al crescente volume di traffico.

Nei media di UPSA abbiamo scritto che le autostrade sono sull'orlo del collasso. È un'affermazione esagerata o semplicemente un dato di fatto?

Se parliamo delle sei tratte della fase di potenziamento 2023, è assolutamente corretto. La situazione di congestione tra Losanna e Ginevra e anche nei pressi di Berna-Wankdorf è pericolosa. Per questo è necessario un ampliamento mirato. E ancora ovunque la fase di potenziamento del 2023 lo preveda.

Quanto è importante PROSTRA rispetto ad altri progetti di trasporto del passato?

È molto importante. In termini di trasporto privato e merci, è uno dei progetti prioritari. Le autostrade sono le arterie dell'economia, anche se rappresentano solo il 3% di tutte le strade – ma trasportano oltre il 40% del traffico privato e oltre il 70% del traffico merci. In questo contesto, vorrei sottolineare una cosa.

Mi dica.

La fase di potenziamento del 2023 è certamente uno dei progetti centrali del mio dipartimento, insieme all'espansione della ferrovia. Non favorisco il trasporto privato rispetto a quello

pubblico.

I sei progetti PROSTRA costano 4,9 miliardi di franchi. È un bel po' di denaro.

È relativamente poco se si considera che, come detto, il 70% del traffico merci è trasportato sulle autostrade. Inoltre, l'efficienza spaziale delle strade è due volte e mezzo superiore a quella delle ferrovie, perché i treni devono utilizzare i binari ad intervalli, mentre le strade sono utilizzate in modo continuo. Questi investimenti sono quindi giustificati, anche perché sono progettati per far fronte al traffico almeno per la prossima generazione.

"Chiunque utilizzi un'automobile paga, attraverso la benzina acquistata, la propria quota di imposta sugli oli minerali e questo in base al numero di chilometri percorsi. Chi va solo in bicicletta non paga nulla".

Albert Rösti,
Consigliere federale

I soldi sono già disponibili?

Sì, il governo federale non deve sostenere alcuna spesa aggiuntiva, come previsto dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Al contrario, gli automobilisti contribuiscono con oltre un miliardo di franchi all'anno alle casse dello Stato attraverso la tassa sulla benzina. Ciò che resta viene destinato alla costruzione e alla manutenzione delle strade. In altre parole, la costruzione delle autostrade è finanziata al cento per cento dagli automobilisti, mentre le ferrovie sono finanziate per circa il 50% dalla vendita dei biglietti.

Quindi, se qualcuno per strada vi chiede se PROSTRA gli costa qualcosa, cosa rispondete?

Se usate un'auto, pagate la vostra quota di tasse sul carburante attraverso la benzina che usate, a seconda del numero di chilometri che percorrete. Se si va solo in bicicletta, non si paga nulla.

Alcuni sostengono che più strade portano più traffico.

Le autostrade sono fondamentalmente circonvallazioni su larga scala dei centri urbani e delle comunità. Poiché i moderni sistemi di navigazione spesso cercano di evitare gli ingorghi, le auto bloccano le strade nei villaggi. Naturalmente, l'espansione delle autostrade aumenterà il traffico sulle strade nazionali, ma questo è esattamente ciò che vogliamo. Vogliamo spostare il traffico dai villaggi alle autostrade. Nel complesso, però, il volume di traffico rimarrà invariato, perché si percorreranno le stesse strade. Una nuova strada può portare a nuove esigenze di traffico, ma non necessariamente a un'e-



"La costruzione di autostrade è finanziata al cento per cento dagli automobilisti", afferma il Consigliere federale Albert Rosti.
Foto: DATEC

spansione della rete.

Questa teoria è quindi del tutto inverosimile?

La necessità di andare da A a B rimane la stessa. Inoltre, stiamo espandendo la capacità ferroviaria allo stesso tempo; quindi, nessuno deve cambiare treno a causa dell'espansione stradale. Tra l'altro, nei prossimi 20 anni investiremo più nelle ferrovie che nelle strade. Quindi non sono d'accordo con questa argomentazione.

Non sorprende che le critiche maggiori provengano dal fronte rosso-verde.

Eppure, è proprio questo schieramento che dovrebbe essere favorevole alla fase di espansione del 2023. Le continue partenze e frenate provocano una quantità di emissioni inquinanti nettamente superiore rispetto al traffico scorrevole. In secondo luogo, gli ingorghi sono una causa frequente di incidenti. In terzo luogo, le autostrade scorrevoli decongestionano le aree urbane. Ieri ho guidato dal mio ufficio a Münchenbuchsee. Poiché l'autostrada era intasata, ho preso la strada per Zollikofen, che comunque è spesso molto trafficata. Ma non ho certo dato il buon esempio. L'U-STRADA raccomanda sempre di non uscire dall'autostrada in caso di ingorghi.

Gli oppositori continuano a dire: PRO-STRADA è solo l'inizio. Se votiamo a favore, la prossima espansione seguirà subito.

Ebbene, la popolazione continua a crescere e probabilmente in futuro saranno inevitabili ulteriori adeguamenti. Tuttavia, ogni nuova fase di espansione richiederà nuovamente una risoluzione parlamentare e si potrà indire un nuovo referendum.

Tuttavia, non risolverete mai tutti i problemi di trasporto con PRO-STRADA.

No, ma PRO-STRADA è più di una goccia nell'oceano. Soprattutto, ci sono sei progetti che possono essere realizzati rapidamente.

Anche all'interno del suo partito, l'UDC, ci sono critiche nei confronti di PRO-STRADA, in particolare per la perdita di terreni coltivati.

Confermo queste voci, ma sono poche e distanti tra loro. È importante sottolineare che tre dei sei progetti PRO-STRADA prevedono la costruzione di tunnel sotterranei. Nel caso degli altri tre progetti, stiamo parlando di circa otto ettari di area di rotazione delle colture che scompariranno; si tratta di circa un terzo dell'area di una normale azienda agricola. Allo stesso tempo, siamo obbligati per legge a riqualificare altri terreni, attualmente poco coltivati, in aree di rotazione delle colture. I circa otto ettari saranno quindi compensati. Permettetemi di fare un'ultima osservazione in merito.

Con piacere.

Otto ettari sono una perdita minima rispetto ai benefici per le persone colpite. Gli autocarri svolgono un ruolo centrale per le aziende agricole, sia per la consegna di fertilizzanti o mangimi, ad esempio, sia per il trasporto dei prodotti ai consumato-

ri. L'agricoltura dipende quindi in larga misura dal funzionamento delle autostrade.

Soprattutto quando si tratta di trasportare animali.

Abbiamo norme chiare sulla durata massima del trasporto degli animali da macello. Se il traffico scorre sulle autostrade, gli animali non devono rimanere bloccati in ingorghi sotto un caldo opprimente.

Cosa ci guadagnano esattamente i garagisti da PRO-STRADA?

I vostri membri e i loro clienti dipendono da un'infrastruttura funzionante. Soprattutto per quanto riguarda il passaggio alla mobilità elettrica, è importante sottolineare che chi acquista un'auto elettrica può anche guidarla senza doversi aspettare di rimanere sempre bloccato negli ingorghi.

Diversi media hanno recentemente riportato che il governo federale sta operando con «cifre non veritiere» per quanto riguarda l'espansione delle autostrade. Questi titoli faranno cambiare opinione alla popolazione?

Le nostre cifre sono corrette, possiamo dimostrarlo. In fin dei conti, però, non sono tanto le singole cifre a essere decisive, quanto il fatto che abbiamo un problema di congestione. Sono più preoccupato di una possibile emozionalizzazione del dibattito: la portata della «congestione» potrebbe essere sovrastimata e attribuita a un peso eccessivo.

Cosa intende dire?

PRO-STRADA è un progetto per il futuro che dovrebbe andare a vantaggio soprattutto della mobilità elettrica. E dobbiamo ricordare che anche una parte significativa del trasporto pubblico deve utilizzare le strade.

Se il voto sarà sfavorevole, sarà possibile che altri progetti riscontrino difficoltà in futuro.

Naturalmente, il risultato dovrebbe essere analizzato prima. Anche in caso di vittoria del No, non dovremmo semplicemente sederci e rilassarci. Ma ci creerebbe notevoli problemi.

In conclusione: Qual è il suo miglior argomento a favore del Sì?

Le autostrade sono la chiave di volta dell'economia e del trasporto privato. Il loro ampliamento è urgente per far fronte alla crescita demografica.

Siamo tutti avvantaggiati da un ampliamento delle autostrade?

Con l'eccezione di coloro che dovranno rinunciare a un po' di terra, tutti ne trarranno vantaggio, anche coloro che non guidano mai l'auto, visto che i quartieri verranno alleggeriti dal traffico parassitario. <

Ecco di cosa tratta PRO-STRADA

Il 24 novembre gli elettori svizzeri decideranno sulla fase di ampliamento delle autostrade definite nel 2023. I sei sotto progetti sono destinati ad eliminare le strozzature e a migliorare il flusso del traffico sulle autostrade. Ciò aumenterà la sicurezza sulle autostrade e alleggerirà le città e i comuni dal traffico. Ciò migliorerà la qualità della vita della popolazione e l'economia beneficerà di un'infrastruttura di trasporto intatta ed efficiente.

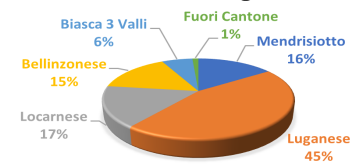
"Le autostrade sono le arterie vitali dell'economia e del trasporto individuale. Il loro sviluppo è urgente se vogliamo tenere il passo con la crescita della popolazione".

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

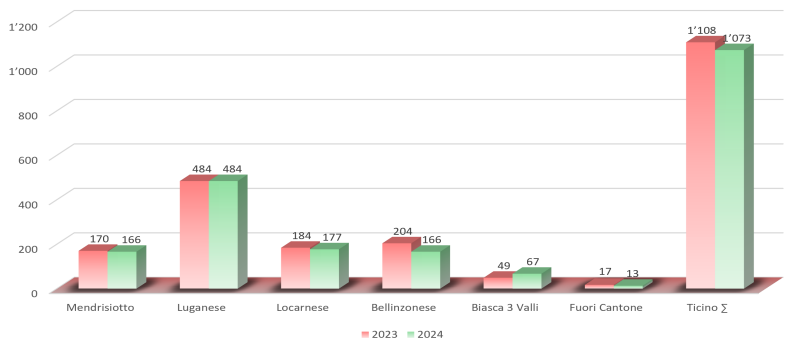
	Luglio						Gennaio - Luglio					
	2023		2024		2023 - 2024		2023		2024		2023 - 2024	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	170	15.34%	166	15.47%	-4	-2.35%	1'214	14.44%	1'064	13.90%	-150	-12.36%
Luganese	484	43.68%	484	45.11%	0	0.00%	3'870	46.02%	3'419	44.68%	-451	-11.65%
Locarnese	184	16.61%	177	16.50%	-7	-3.80%	1'327	15.78%	1'374	17.95%	47	3.54%
Bellinzonese	204	18.41%	166	15.47%	-38	-18.63%	1'433	17.04%	1'207	15.77%	-226	-15.77%
Biasca 3 Valli	49	4.42%	67	6.24%	18	36.73%	442	5.26%	456	5.96%	14	3.17%
Fuori Cantone	17	1.53%	13	1.21%	-4	-23.53%	123	1.46%	133	1.74%	10	8.13%
Ticino Σ	1'108	100%	1'073	100%	-35	-3.16%	8'409	100%	7'653	100%	-756	-8.99%
Svizzera	18'599		18'430		-169	-0.91%	142'351		139'648		-2'703	-1.90%

	Movimenti - ~occasioni		
	2023	2024	Delta %
Gen. -Giu.	26'626	25'831	-2.99%
Luglio	4'231	4'437	4.87%
Gen. -Lug.	30'857	30'268	-1.91%

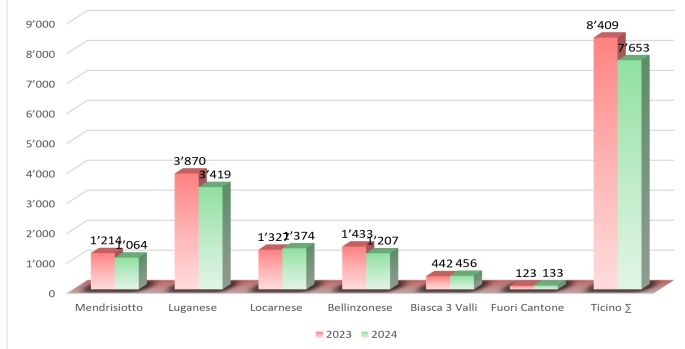
Quota di mercato Luglio 2024



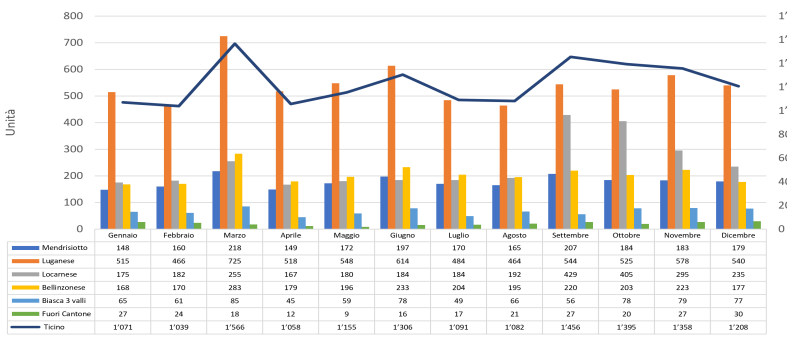
Immatricolazioni unità Luglio



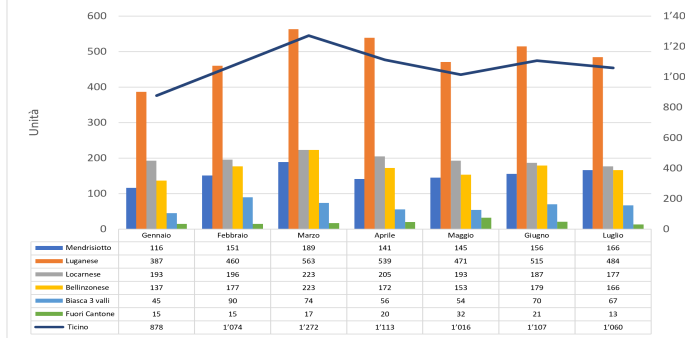
Immatricolazioni unità Gennaio - Luglio



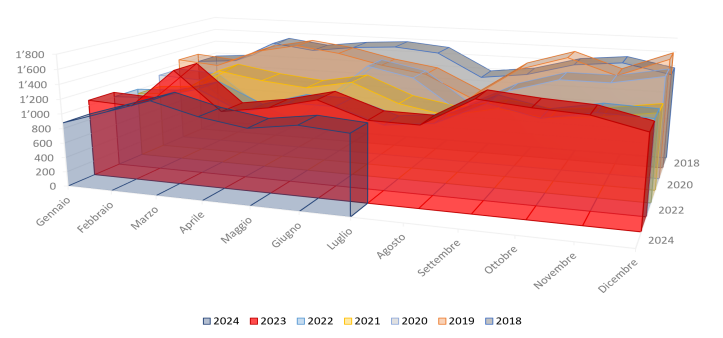
Immatricolazioni unità mensile 2023



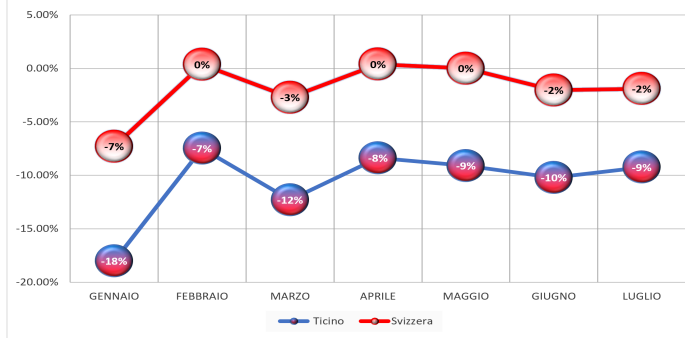
Immatricolazioni unità mensile 2024



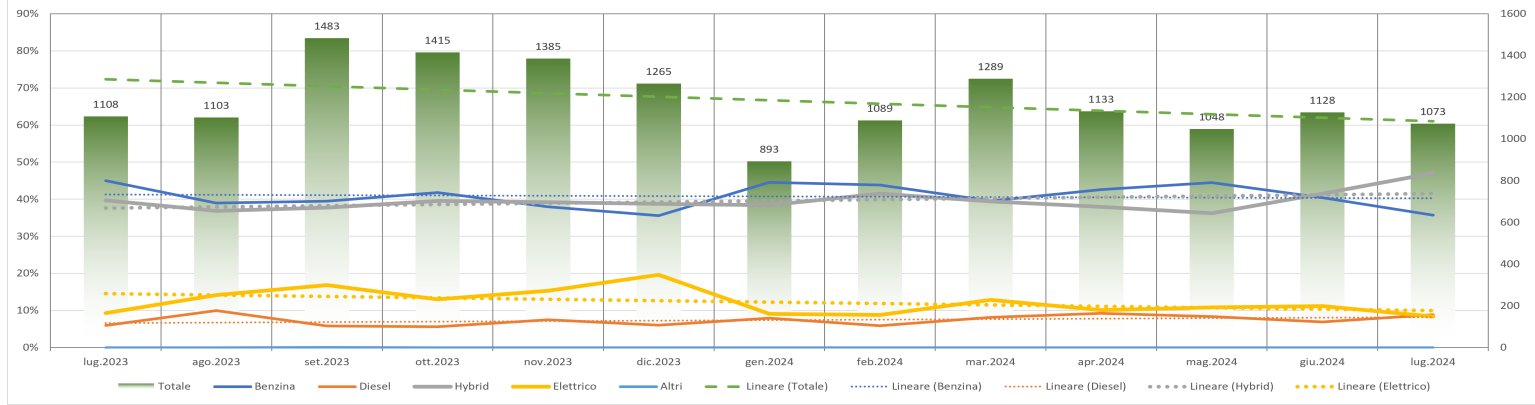
Immatricolazioni unità Ticino 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2023 - 2024



Andamento della quota parte in % per tipo di alimentazione negli ultimi 13 mesi



Tipo propuls.	Unità	Quota
Auto elettriche	90	8.4%
Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio autom.	971	90.5%

Colore	Unità	Quota
grigio	384	35.8%
bianco	318	29.6%
nero	263	24.5%
blu	79	7.4%

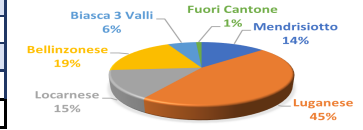
Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	11	1.0%
Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	752	70.1%

Marca	Unità	%	Marca	Unità	%
1° VW	177	16%	6° TOYOTA	65	6%
2° MERCEDES	145	14%	7° DACIA	31	3%
3° AUDI	114	11%	8° PORSCHE	28	3%
4° SKODA	72	7%	9° HYUNDAI	27	3%
5° BMW	70	7%	9° SUZUKI	27	3%

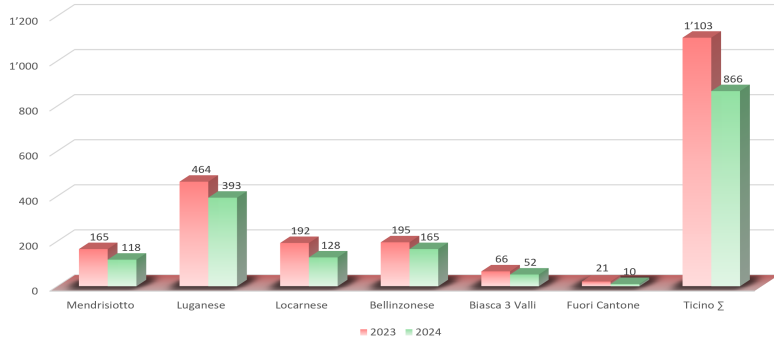
	Agosto						Gennaio - Agosto					
	2023		2024		2023 - 2024		2023		2024		2023 - 2024	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	165	14.96%	118	13.63%	-47	-28.48%	1'379	14.50%	1'182	13.87%	-197	-14.29%
Luganese	464	42.07%	393	45.38%	-71	-15.30%	4'334	45.56%	3'812	44.75%	-522	-12.04%
Locarnese	192	17.41%	128	14.78%	-64	-33.33%	1'519	15.97%	1'502	17.63%	-17	-1.12%
Bellinzonese	195	17.68%	165	19.05%	-30	-15.38%	1'628	17.12%	1'372	16.11%	-256	-15.72%
Biasca 3 Valli	66	5.98%	52	6.00%	-14	-21.21%	508	5.34%	508	5.96%	0	0.00%
Fuori Cantone	21	1.90%	10	1.15%	-11	-52.38%	144	1.51%	143	1.68%	-1	-0.69%
Ticino Σ	1'103	100%	866	100%	-237	-21.49%	9'512	100%	8'519	100%	-993	-10.44%
Svizzera	18'977		15'927		-3'050	-16.07%	161'328		155'575		-5'753	-3.57%

	Movimenti - ~occasioni		
	2023	2024	Delta %
Gen.-Lug.	30'857	30'268	-1.91%
Agosto	3'984	3'176	-20.28%
Gen.-Ago.	34'841	33'444	-4.01%

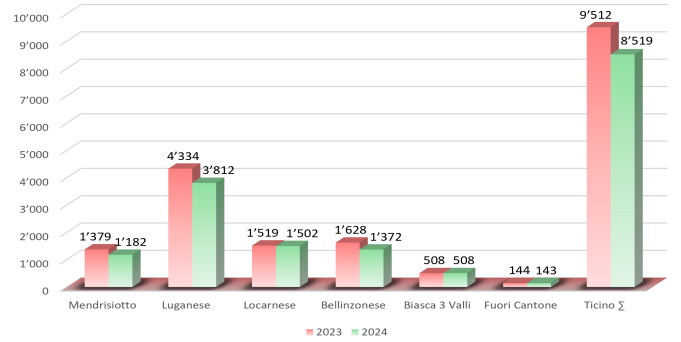
Quota di mercato Agosto 2024



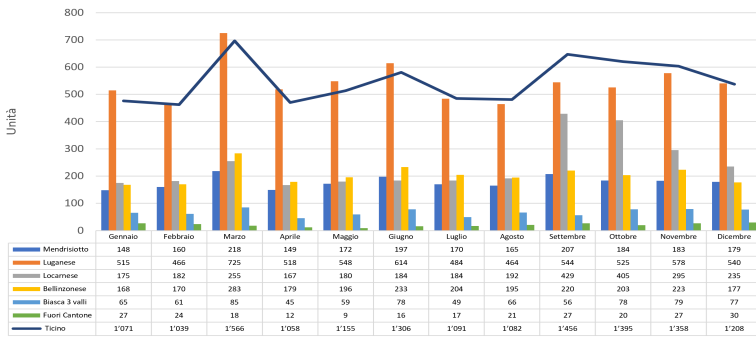
Immatricolazioni unità Agosto



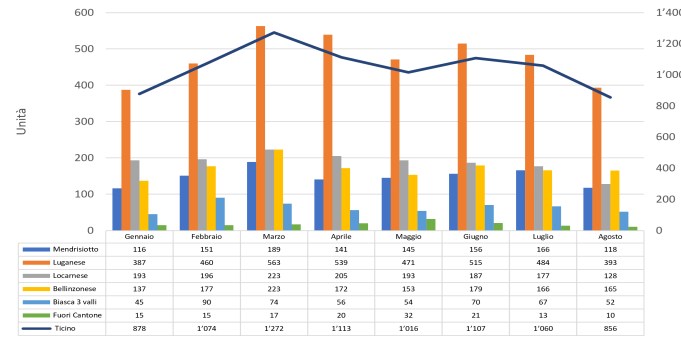
Immatricolazioni unità Gennaio - Agosto



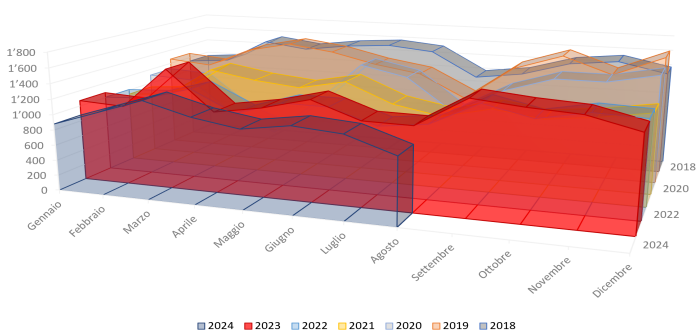
Immatricolazioni unità mensile 2023



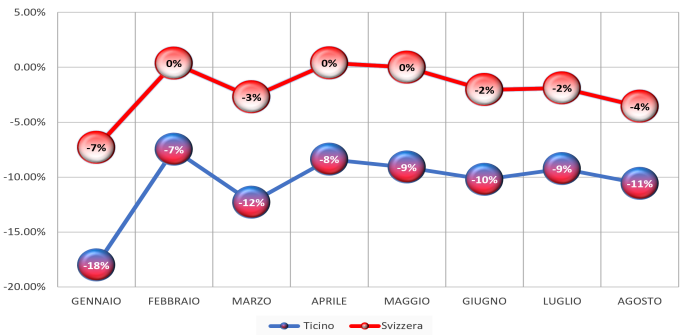
Immatricolazioni unità mensile 2024



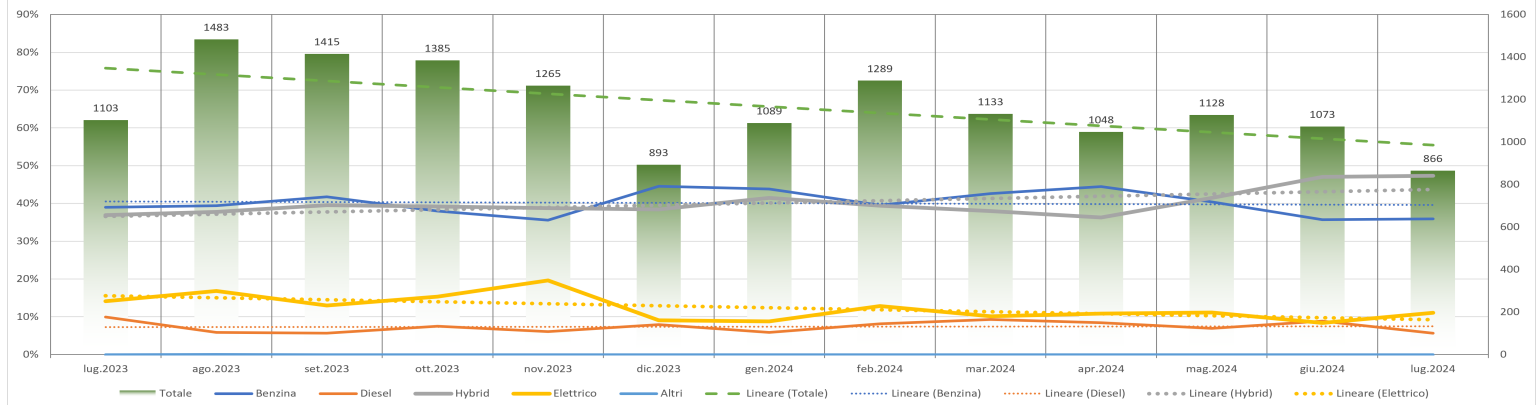
Immatricolazioni unità Ticino 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2023 - 2024



Andamento della quota parte in % per tipo di alimentazione negli ultimi 13 mesi



Tipo propuls.	Unità	Quota
Auto elettriche	96	11.1%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio autom.	781	90.2%

Colore	Unità	Quota
grigio	313	36.1%
nero	192	22.2%
bianco	188	21.7%
blu	66	7.6%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	6	0.7%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	583	67.3%

Pos.	Marca	Unità	%
1°	VW	121	14%
2°	AUDI	91	11%
3°	SKODA	85	10%
4°	MERCEDES	72	8%
5°	TOYOTA	60	7%

Pos.	Marca	Unità	%
6°	BMW	59	7%
7°	DACIA	41	5%
8°	HYUNDAI	30	3%
9°	FORD	26	3%
9°	TESLA	25	3%

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

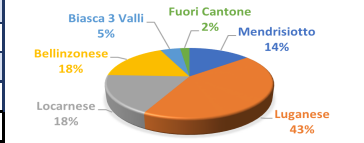
Immatricolazioni cumulative Gennaio - Agosto 2024 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca													Imm. cum. Gen. - Ago. CH				
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		F. c.	Σ Tot.	% Quota	Σ Totale	% Quota	Rango
1	VW	130	11.00%	485	12.72%	239	17.42%	268	17.84%	88	17.32%	24	1'234	14.49%	14'931	9.60%	1
2	MERCEDES-BENZ	113	9.56%	453	11.88%	129	9.40%	122	8.12%	25	4.92%	4	846	9.93%	12'685	8.15%	4
3	AUDI	128	10.83%	346	9.08%	125	9.11%	126	8.39%	27	5.31%	12	764	8.97%	10'916	7.02%	5
4	SKODA	91	7.70%	234	6.14%	155	11.30%	98	6.52%	50	9.84%	32	660	7.75%	13'622	8.76%	3
5	BMW	107	9.05%	282	7.40%	101	7.36%	75	4.99%	39	7.68%	27	631	7.41%	14'521	9.33%	2
6	TOYOTA	121	10.24%	252	6.61%	99	7.22%	66	4.39%	43	8.46%	2	583	6.84%	8'610	5.53%	6
7	PORSCHE	30	2.54%	222	5.82%	22	1.60%	58	3.86%	8	1.57%	1	341	4.00%	3'785	2.43%	15
8	DACIA	54	4.57%	153	4.01%	40	2.92%	57	3.79%	35	6.89%	0	339	3.98%	5'183	3.33%	12
9	SEAT / CUPRA	54	4.57%	162	4.25%	50	3.64%	20	1.33%	31	6.10%	8	325	3.82%	6'244	4.01%	7
10	SUZUKI	41	3.47%	98	2.57%	25	1.82%	62	4.13%	35	6.89%	1	262	3.08%	2'958	1.90%	17
11	TESLA	26	2.20%	127	3.33%	31	2.26%	51	3.40%	13	2.56%	4	252	2.96%	6'194	3.98%	8
12	CITROEN / DS	21	1.78%	54	1.42%	52	3.79%	88	5.86%	17	3.35%	0	232	2.72%	2'033	1.31%	22
13	RENAULT	29	2.45%	85	2.23%	45	3.28%	41	2.73%	22	4.33%	1	223	2.62%	5'563	3.58%	11
14	HYUNDAI	20	1.69%	53	1.39%	68	4.96%	46	3.06%	15	2.95%	8	210	2.47%	5'613	3.61%	10
15	FORD	33	2.79%	93	2.44%	21	1.53%	33	2.20%	2	0.39%	4	186	2.18%	5'037	3.24%	13
16	KIA	10	0.85%	64	1.68%	25	1.82%	51	3.40%	15	2.95%	1	166	1.95%	4'393	2.82%	14
17	FIAT	29	2.45%	58	1.52%	8	0.58%	44	2.93%	4	0.79%	0	143	1.68%	2'479	1.59%	19
18	MINI	26	2.20%	71	1.86%	20	1.46%	18	1.20%	3	0.59%	1	139	1.63%	1'961	1.26%	23
19	VOLVO	19	1.61%	63	1.65%	8	0.58%	18	1.20%	6	1.18%	4	118	1.39%	6'143	3.95%	9
20	MAZDA	5	0.42%	49	1.29%	27	1.97%	22	1.46%	2	0.39%	0	105	1.23%	2'841	1.83%	18
21	LAND ROVER	11	0.93%	71	1.86%	2	0.15%	7	0.47%	0	0.00%	1	92	1.08%	1'732	1.11%	25
22	HONDA	19	1.61%	31	0.81%	6	0.44%	18	1.20%	3	0.59%	1	78	0.92%	2'122	1.36%	21
23	JEEP	10	0.85%	30	0.79%	14	1.02%	16	1.07%	2	0.39%	0	72	0.85%	877	0.56%	28
23	PEUGEOT	14	1.18%	23	0.60%	12	0.87%	20	1.33%	0	0.00%	3	72	0.85%	3'420	2.20%	16
25	MITSUBISHI	2	0.17%	17	0.45%	10	0.73%	17	1.13%	7	1.38%	0	53	0.62%	1'732	1.11%	25
26	NISSAN	7	0.59%	30	0.79%	3	0.22%	10	0.67%	1	0.20%	1	52	0.61%	1'746	1.12%	24
27	SUBARU	3	0.25%	19	0.50%	7	0.51%	12	0.80%	8	1.57%	0	49	0.58%	1'001	0.64%	27
28	SMART	8	0.68%	15	0.39%	13	0.95%	9	0.60%	2	0.39%	0	47	0.55%	568	0.37%	30
29	OPEL	7	0.59%	25	0.66%	6	0.44%	6	0.40%	0	0.00%	1	45	0.53%	2'352	1.51%	20
30	FERRARI	2	0.17%	39	1.02%	0	0.00%	1	0.07%	0	0.00%	0	42	0.49%	366	0.24%	32
31	LEXUS	3	0.25%	22	0.58%	1	0.07%	2	0.13%	1	0.20%	1	30	0.35%	645	0.41%	29
32	ALFA ROMEO	2	0.17%	11	0.29%	0	0.00%	4	0.27%	1	0.20%	0	18	0.21%	548	0.35%	31
33	MASERATI	1	0.08%	9	0.24%	0	0.00%	2	0.13%	0	0.00%	0	12	0.14%	250	0.16%	35
34	JAGUAR	0	0.00%	7	0.18%	2	0.15%	2	0.13%	0	0.00%	0	11	0.13%	222	0.14%	36
34	KGM / SSANGYONG	0	0.00%	0	0.00%	3	0.22%	6	0.40%	2	0.39%	0	11	0.13%	335	0.22%	33
36	ASTON MARTIN	2	0.17%	6	0.16%	0	0.00%	2	0.13%	0	0.00%	0	10	0.12%	142	0.09%	38
37	ALPINE	0	0.00%	1	0.03%	0	0.00%	1	0.07%	0	0.00%	0	2	0.02%	85	0.05%	39
37	POLESTAR	1	0.08%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	1	0.20%	0	2	0.02%	323	0.21%	34
39	GENESIS	0	0.00%	0	0.00%	1	0.07%	0	0.00%	0	0.00%	0	1	0.01%	204	0.13%	37
	Diverse	3	0.25%	52	1.36%	2	0.15%	3	0.20%	0	0.00%	1	61		1'193	0.77%	
	Σ Totale	1'182		3'812		1'372		1'502		508		143	8'519		155'575		

Immatricolazioni VU Agosto e cumulativo 2024 per distretto con quota di mercato per marca																	
Gene-re	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		Fuori cantone		Σ Totale TI		Quota % Cum.	Rango Cum.
		Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.		
Autofurgone e Minibus	VW	2	7	11	110	1	27	2	21	2	12	1	5	19	182	20.56%	1
	RENAULT	0	12	3	42	4	86	1	11	0	3	0	0	8	154	17.40%	2
	MERCEDES-BENZ	1	7	3	43	1	38	3	7	0	4	0	6	8	105	11.86%	3
	FORD	0	14	8	42	3	23	2	13	1	2	0	0	14	94	10.62%	4
	ISUZU	2	11	2	23	0	8	2	14	1	7	0	0	7	63	7.12%	5
	TOYOTA	1	7	1	34	1	7	0	8	0	1	0	0	3	57	6.44%	6
	IVECO	1	9	3	14	3	13	0	6	1	3	0	0	8	45	5.08%	7
	FIAT	0	4	0	15	0	5	1	1	3	9	0	0	4	34	3.84%	8
	NISSAN	0	4	0	23	0	4	0	0	1	2	0	0	1	29	3.28%	9
	PEUGEOT	0	4	0	9	0	2	0	6	0	0	0	1	0	22	2.49%	10
	CITROEN	0	0	0	7	0	5	0	9	0	0	0	0	0	21	2.37%	11
	OPEL	0	1	0	6	0	3	0	7	0	1	1	1	1	19	2.15%	12
	SUZUKI	0	1	1	10	0	0	0	3	0	1	0	0	1	15	1.69%	13
	FUSO	0	2	0	6	0	3	0	2	0	0	0	0	0	13	1.47%	14
	MAN	0	0	0	4	0	8	0	0	0	0	0	0	0	12	1.36%	15
	PIAGGIO	0	2	0	5	0	1	0	3	0	0	0	0	0	11	1.24%	16
	KGM / SSANGYONG	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0.23%	17
	ADDAX M. / DODGE	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0.23%	17
	DACIA	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.11%	19
GOUPIL	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.11%	19	
INEOS	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.11%	19	
JAC	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.11%	19	
JEEP	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.11%	19	
	Σ Totale	8	82	33	396	13	234	11	114	9	46	2	13	74	885		
Autocarro	IVECO	0	1	0	7	1	6	0	0	0	2	0	0	1	16	18.39%	1
	MERCEDES-BENZ	0	1	0	2	2	10	0	2	0	1	0	0	2	16	18.39%	1
	VOLVO	0	5	1	2	1	8	0	1	0	0	0	0	2	16	18.39%	1
	SCANIA	1	4	1	2	0	1	0	1	0	2	0	0	2	10	11.49%	4
	MAN	0	1	1	2	0	5	0	0	0	1	0	0	1	9	10.34%	5
	RENAULT	1	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	3	8	9.20%	6
	FUSO	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	4	4.60%	7
	DAF	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	4.60%	7
	ISUZU	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	3.45%	9
	BONETTI	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1.15%	10
	Σ Totale	2	18	5	25	4	32	0	6	0	6	0	0	11	87		
Trattore a sella	VOLVO	0	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10	41.67%	1
	DAF	0	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	4	16.67%	2
	IVECO	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12.50%	3
	MERCEDES-BENZ	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	12.50%	3
	SCANIA	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12.50%	3
	RENAULT	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4.17%	6
	Σ Totale	0	19	0	2	0	1	0	1	1	1	0	0	1	24		

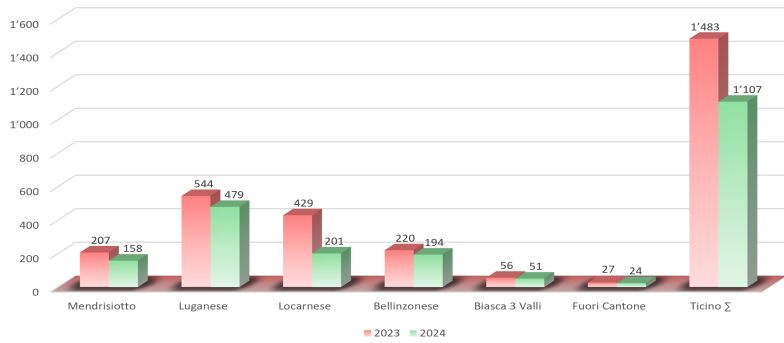
	Settembre						Gennaio - Settembre					
	2023		2024		2023 - 2024		2023		2024		2023 - 2024	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	207	13.96%	158	14.27%	-49	-23.67%	1'586	14.42%	1'340	13.92%	-246	-15.51%
Luganese	544	36.68%	479	43.27%	-65	-11.95%	4'878	44.37%	4'291	44.58%	-587	-12.03%
Locarnese	429	28.93%	201	18.16%	-228	-53.15%	1'948	17.72%	1'703	17.69%	-245	-12.58%
Bellinzonese	220	14.83%	194	17.52%	-26	-11.82%	1'848	16.81%	1'566	16.27%	-282	-15.26%
Biasca/Valli	56	3.78%	51	4.61%	-5	-8.93%	564	5.13%	559	5.81%	-5	-0.89%
Fuori Cant.	27	1.82%	24	2.17%	-3	-11.11%	171	1.56%	167	1.73%	-4	-2.34%
Ticino Σ	1'483	100%	1'107	100%	-376	-25.35%	10'995	100%	9'626	100%	-1'369	-12.45%
Svizzera	21'578		20'155		-1'423	-6.59%	182'906		175'730		-7'176	-3.92%

	Movimenti - ≈occasioni		
	2023	2024	Delta %
Gen.-Ago.	34'841	33'444	-4.01%
Settembre	5'285	4'139	-21.68%
Gen.-Sett.	40'126	37'583	-6.34%

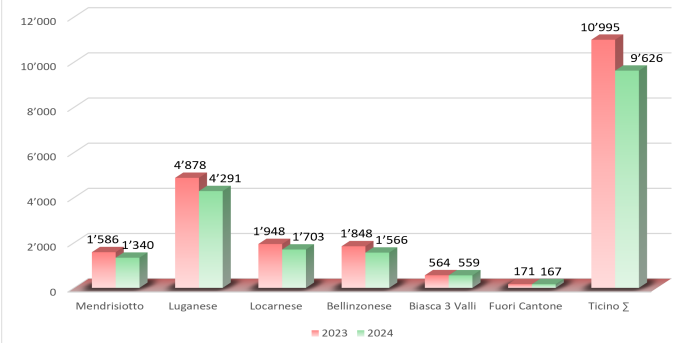
Quota di mercato Settembre 2024



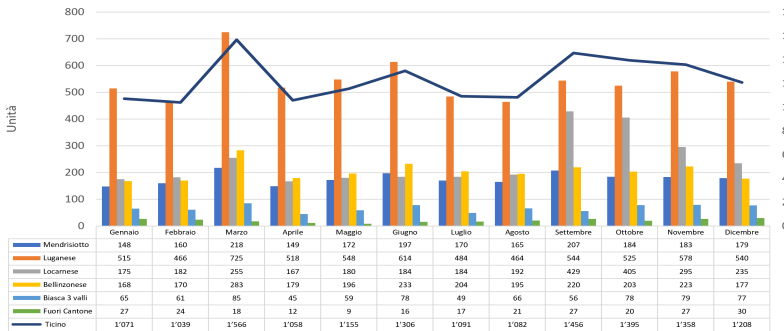
Immatricolazioni unità Settembre



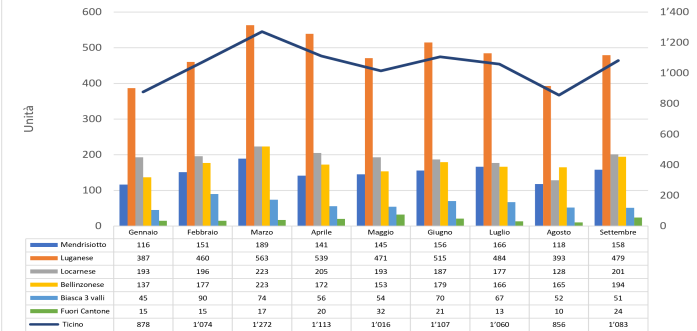
Immatricolazioni unità Gennaio - Settembre



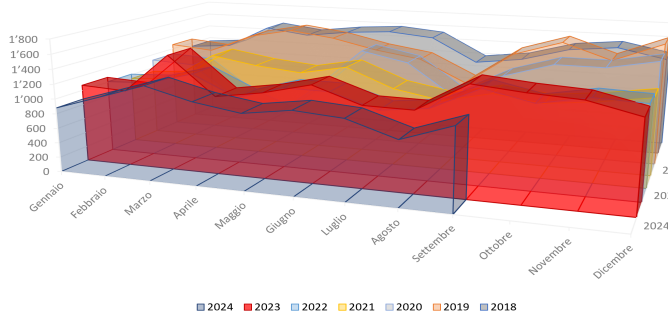
Immatricolazioni unità mensile 2023



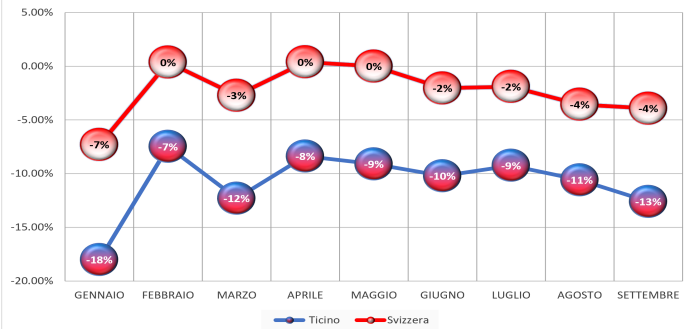
Immatricolazioni unità mensile 2024



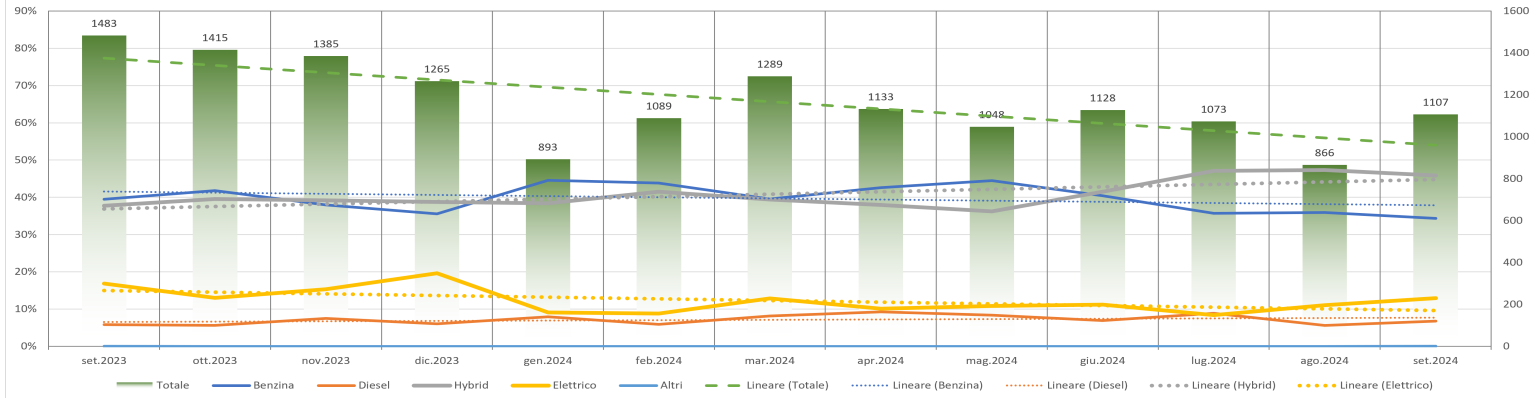
Immatricolazioni unità Ticino 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2023 - 2024



Andamento della quota parte in % per tipo di alimentazione negli ultimi 13 mesi



Tipo propulsione	Unità	Quota
Auto elettriche	143	12.9%

Colore	Unità	Quota
grigio	400	36.1%
nero	273	24.7%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	1	0.1%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio automat.	1015	91.7%

bianco	Unità	Quota
bianco	251	22.7%
blu	75	6.8%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	767	69.3%

Marca	Unità	%	Marca	Unità	%
1° VW	161	15%	6° BMW	52	5%
2° MERCEDES	127	11%	7° DACIA	41	4%
3° AUDI	121	11%	8° HYUNDAI	39	4%
4° SKODA	112	10%	9° KIA	36	3%
5° TOYOTA	54	5%	9° TESLA	33	3%

STATISTICHE IMMATICOLAZIONI TI

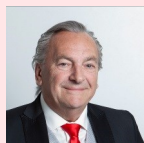
Immatricolazioni cumulative Gennaio - Settembre 2024 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca													Imm. cum. Gen. - Sett. CH				
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		F. c.	Σ Tot.	% Quota	Σ Totale	% Quota	Rango
1	VW	153	11.42%	554	12.91%	264	16.86%	299	17.56%	101	18.07%	24	1'395	14.49%	16'971	9.66%	1
2	MERCEDES-BENZ	133	9.93%	512	11.93%	153	9.77%	143	8.40%	28	5.01%	7	976	10.14%	14'441	8.22%	4
3	AUDI	143	10.67%	413	9.62%	143	9.13%	142	8.34%	30	5.37%	14	885	9.19%	12'572	7.15%	5
4	SKODA	112	8.36%	273	6.36%	176	11.24%	111	6.52%	60	10.73%	40	772	8.02%	15'530	8.84%	3
5	BMW	114	8.51%	299	6.97%	111	7.09%	82	4.82%	41	7.33%	35	682	7.08%	16'396	9.33%	2
6	TOYOTA	130	9.70%	276	6.43%	109	6.96%	74	4.35%	46	8.23%	2	637	6.62%	9'654	5.49%	6
7	DACIA	61	4.55%	171	3.99%	50	3.19%	61	3.58%	37	6.62%	0	380	3.95%	5'753	3.27%	12
8	PORSCHE	31	2.31%	242	5.64%	24	1.53%	61	3.58%	10	1.79%	1	369	3.83%	4'078	2.32%	15
9	SEAT / CUPRA	59	4.40%	178	4.15%	58	3.70%	26	1.53%	32	5.72%	8	361	3.75%	6'914	3.93%	8
10	SUZUKI	49	3.66%	108	2.52%	27	1.72%	67	3.93%	37	6.62%	1	289	3.00%	3'363	1.91%	17
11	TESLA	32	2.39%	144	3.36%	36	2.30%	56	3.29%	13	2.33%	4	285	2.96%	7'242	4.12%	7
12	HYUNDAI	20	1.49%	59	1.37%	93	5.94%	52	3.05%	16	2.86%	9	249	2.59%	6'389	3.64%	10
13	CITROEN / DS	22	1.64%	56	1.31%	60	3.83%	92	5.40%	18	3.22%	0	248	2.58%	2'328	1.32%	21
14	RENAULT	36	2.69%	93	2.17%	49	3.13%	45	2.64%	24	4.29%	1	248	2.58%	6'161	3.51%	11
15	FORD	36	2.69%	101	2.35%	24	1.53%	46	2.70%	2	0.36%	5	214	2.22%	5'683	3.23%	13
16	KIA	13	0.97%	82	1.91%	26	1.66%	62	3.64%	17	3.04%	2	202	2.10%	5'022	2.86%	14
17	MINI	28	2.09%	88	2.05%	24	1.53%	20	1.17%	4	0.72%	1	165	1.71%	2'270	1.29%	23
18	FIAT	33	2.46%	61	1.42%	10	0.64%	49	2.88%	6	1.07%	0	159	1.65%	2'653	1.51%	19
19	VOLVO	21	1.57%	69	1.61%	8	0.51%	24	1.41%	6	1.07%	4	132	1.37%	6'873	3.91%	9
20	MAZDA	6	0.45%	51	1.19%	30	1.92%	24	1.41%	2	0.36%	0	113	1.17%	3'097	1.76%	18
21	LAND ROVER	11	0.82%	77	1.79%	2	0.13%	8	0.47%	0	0.00%	1	99	1.03%	1'888	1.07%	26
22	HONDA	21	1.57%	35	0.82%	7	0.45%	23	1.35%	3	0.54%	1	90	0.93%	2'319	1.32%	22
23	PEUGEOT	17	1.27%	27	0.63%	14	0.89%	25	1.47%	0	0.00%	3	86	0.89%	3'918	2.23%	16
24	JEEP	14	1.04%	33	0.77%	14	0.89%	21	1.23%	2	0.36%	0	84	0.87%	1'026	0.58%	28
25	MITSUBISHI	2	0.15%	20	0.47%	11	0.70%	20	1.17%	7	1.25%	0	60	0.62%	1'965	1.12%	24
26	NISSAN	8	0.60%	31	0.72%	4	0.26%	10	0.59%	1	0.18%	1	55	0.57%	1'920	1.09%	25
27	SUBARU	3	0.22%	22	0.51%	7	0.45%	13	0.76%	9	1.61%	0	54	0.56%	1'197	0.68%	27
28	SMART	8	0.60%	18	0.42%	14	0.89%	10	0.59%	2	0.36%	0	52	0.54%	638	0.36%	30
29	OPEL	7	0.52%	29	0.68%	8	0.51%	6	0.35%	0	0.00%	1	51	0.53%	2'573	1.46%	20
30	FERRARI	2	0.15%	42	0.98%	0	0.00%	1	0.06%	0	0.00%	0	45	0.47%	51	0.03%	39
31	LEXUS	4	0.30%	24	0.56%	1	0.06%	3	0.18%	1	0.18%	1	34	0.35%	736	0.42%	29
32	ALFA ROMEO	3	0.22%	11	0.26%	0	0.00%	4	0.23%	1	0.18%	0	19	0.20%	626	0.36%	31
33	ASTON MARTIN	2	0.15%	8	0.19%	1	0.06%	3	0.18%	0	0.00%	0	14	0.15%	154	0.09%	37
33	MASERATI	1	0.07%	10	0.23%	0	0.00%	3	0.18%	0	0.00%	0	14	0.15%	270	0.15%	34
35	JAGUAR	0	0.00%	7	0.16%	2	0.13%	2	0.12%	0	0.00%	0	11	0.11%	248	0.14%	35
35	KGM / SSANGYONG	0	0.00%	0	0.00%	3	0.19%	6	0.35%	2	0.36%	0	11	0.11%	371	0.21%	33
37	POLESTAR	1	0.07%	2	0.05%	0	0.00%	1	0.06%	1	0.18%	0	5	0.05%	406	0.23%	32
38	ALPINE	0	0.00%	1	0.02%	0	0.00%	1	0.06%	0	0.00%	0	2	0.02%	93	0.05%	38
38	GENESIS	0	0.00%	0	0.00%	1	0.06%	1	0.06%	0	0.00%	0	2	0.02%	232	0.13%	36
	Diverse	4	0.30%	64	1.49%	2	0.13%	6	0.35%	0	0.00%	1	77		1'709	0.97%	
	Σ Totale	1'340		4'291		1'566		1'703		559		167	9'626		175'730		

Immatricolazioni VU Settembre e cumulativo 2024 per distretto con quota di mercato per marca																	
Gene-re	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		Fuori cant.		Σ Totale TI		Quota % Cum.	Rango Cum.
		Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.		
Autofurgone e Minibus	VW	2	9	21	131	2	29	3	24	1	13	0	5	29	211	21.60%	1
	RENAULT	5	17	4	46	2	88	0	11	0	3	0	0	11	165	16.89%	2
	MERCEDES-BENZ	1	8	0	43	0	38	1	8	0	4	0	6	2	107	10.95%	3
	FORD	3	17	5	47	4	27	0	13	0	2	0	0	12	106	10.85%	4
	ISUZU	2	13	5	28	1	9	0	14	1	8	0	0	9	72	7.37%	5
	TOYOTA	2	9	6	40	0	7	3	11	0	1	0	0	11	68	6.96%	6
	IVECO	0	9	0	14	3	16	0	6	0	3	0	0	3	48	4.91%	7
	FIAT	0	4	1	16	0	5	0	1	0	9	0	0	1	35	3.58%	8
	NISSAN	0	0	2	25	1	5	0	0	0	2	0	0	3	32	3.28%	9
	PEUGEOT	1	5	0	9	0	2	0	6	0	0	1	2	2	24	2.46%	10
	CITROEN	1	1	2	9	0	5	0	9	0	0	0	0	3	24	2.46%	10
	OPEL	0	1	0	6	0	3	2	9	0	1	0	1	2	21	2.15%	12
	SUZUKI	0	1	0	10	0	0	0	3	0	1	0	0	0	15	1.54%	13
	FUSO	0	2	1	7	0	3	0	2	1	1	0	0	2	15	1.54%	13
	MAN	0	0	0	4	0	8	0	0	0	0	0	0	0	12	1.23%	15
	PIAGGIO	0	2	1	6	0	1	0	3	0	0	0	0	1	12	1.23%	15
	ADDAX/DODGE/MAXUS	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0.31%	17
KG / SSANGYONG	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0.20%	18	
DACIA	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.10%	19	
GOUPIL	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.10%	19	
INEOS	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.10%	19	
JAC	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.10%	19	
JEEP	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0.10%	19	
	Σ Totale	17	99	48	444	14	248	9	123	3	49	1	14	91	977		
Autocarro	IVECO	0	1	2	9	0	6	1	1	0	2	0	0	3	19	19.19%	1
	MERCEDES-BENZ	0	1	1	3	0	10	2	4	0	1	0	0	3	19	19.19%	1
	VOLVO	1	6	0	2	1	9	0	1	0	0	0	0	2	18	18.18%	3
	SCANIA	0	4	0	2	0	1	0	1	0	2	0	0	0	10	10.10%	4
	MAN	0	1	0	2	1	6	0	0	0	1	0	0	1	10	10.10%	4
	RENAULT	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8.08%	6
	DAF	0	1	0	2	0	1	1	1	0	0	0	0	1	5	5.05%	7
	ISUZU	0	0	1	3	0	0	1	2	0	0	0	0	2	5	5.05%	7
	FUSO	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	4	4.04%	9
BONETTI	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1.01%	10	
	Σ Totale	1	19	4	29	2	34	5	11	0	6	0	0	12	99		
Trattore a sella	VOLVO	0	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10	41.67%	1
	DAF	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	16.67%	2
	IVECO	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12.50%	3
	MERCEDES-BENZ	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	12.50%	3
	SCANIA	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12.50%	3
	RENAULT	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4.17%	6
	Σ Totale	0	19	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	24		

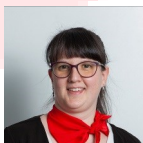
UPSA Sezione Ticino — 2024



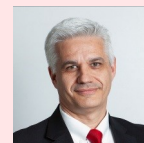
Roberto Bonfanti
Presidente UPSA TI
Presidente UPSA Mendrisiotto
Membro CPC
Membro GPK
roberto.bonfanti@upsa-ti.ch



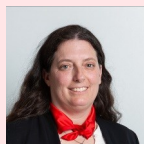
Pasquale Ciccone
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Delegato cantonale
Presidente UPSA Luganese
pasquale.ciccone@upsa-ti.ch



Ilaria Devittori
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Presidente UPSA Biasca e Valli
Membro comm. Formazione
Membro Comitato Centrale UPSA CH
ilaria.devittori@upsa-ti.ch



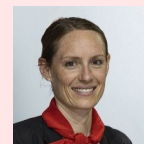
Lorenzo Lazzarino
Membro di comitato UPSA TI
Presidente commissione
Formazione Professionale e Corsi
Interaziendali (ad interim)
lorenzo.lazzarino@upsa-ti.ch



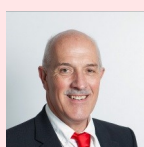
Barbara Ferrari
Membro di comitato UPSA TI
Rappresentante UPSA Ticino nel
CDA di ESA
Supplente membro CPC



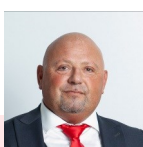
Elisa Domenighetti
Membro di comitato UPSA TI
elisa.domenighetti@upsa-ti.ch



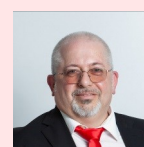
Alice Tognetti
Membro di comitato UPSA TI



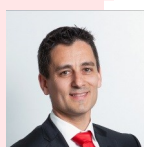
Renato Canziani
Membro di comitato UPSA TI
Rappresentante UPSA soccorso
stradale e SCSG Sagl
Presidente UPSA Locarnese
Delegato cantonale



Carmelo Paciello
Membro di comitato UPSA TI
Membro commissione Tecnica
e Ambiente UPSA CH
Delegato cantonale
carmelo.paciello@upsa-ti.ch



Maurizio Ranghetti
Membro di comitato UPSA TI
Membro commissione
Veicoli Pesanti UPSA CH
Delegato cantonale
maurizio.ranghetti@upsa-ti.ch



Roberto Bellini
Membro di comitato UPSA TI
Responsabile ispettori ambientali
roberto.bellini@upsa-ti.ch

Remo Gianoli

Presidente UPSA Bellinzonese
Delegato cantonale

Paolo Coduri

Membro commissione
Formazione Professionale
Vice-capo periti esami

Giulio Bertazzoli

Membro commissione
Formazione Professionale

Maurizio Lepori

Membro commissione
Formazione Professionale

Enrico Camenisch

Membro e Presidente CPC

Roberto Petronio

Membro CPC

Milton Binaghi

Delegato cantonale

Matteo Ferrari

Delegato cantonale

Ezio Forzatti

Delegato cantonale

Bill Pedrotti

Delegato cantonale

Sandro Bini

Direttore centro di Formazione
Professionale AGVS/UPSA Biasca
Capo periti esami
Membro commissione Formazione e
Corsi Interaziendali

Roger Rüdin

Docente centro UPSA Biasca

Dario Mantegazzi

Docente centro UPSA Biasca

Aaron Rizzini

Docente centro UPSA Biasca

Nicolas Filippini

Docente centro UPSA Biasca

Philippe Stoppa

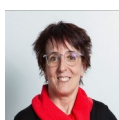
Docente centro UPSA Biasca

Enzo Galloro

Docente centro UPSA Biasca



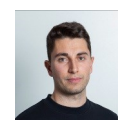
Marco Doninelli
Direttore UPSA TI



Manuela Caffi
Collaboratrice



Lia Guidali
Collaboratrice



Boris Rè
Collaboratore



UPSA SEZIONE TICINO

Indirizzo:

c/o Camera di Commercio
del Cantone Ticino
Corso Elvezia 16
6900 Lugano

Telefono: 091 911 51 24

Posta elettronica: marco.doninelli@upsa-ti.ch