EDIZIONE 12 - dicembre 2022

AUTO INSIDE

La rivista specializzata dei garagisti ticinesi

www.upsa-ti.ch

UPSA | AGVS
Unione Professionale Svizzera dell'Automobile
SEZIONE TICINO

pag. 1 Editoriale - Tre barlumi di speranza per la fine anno
pag. 2 Il settore petrolifero sulla via dell'ecologia
pag. 6 Promuovere l'auto elettrica in tempi difficili
pag. 8 I clienti informati vogliono parlare con esperti
pag. 9 Premi SUVA di nuovo oltremodo bassi
pag. 10 La retorica dei fautori o dei contrari ...
pag. 12 Il potenziale della tecnologia
pag. 15 Il successo con i concetti e i moduli della ESA
pag. 16 Tasse sulla mobilità e altro ancora
pag. 18 I massicci aumenti di prezzo riducono la domanda
pag. 20 Ecco perché la mozione Pfister deve essere attuata a breve
pag. 22 Euro 7: ecco le principali novità
pag. 24 Gestione corretta dei rottami
pag. 26 Statistiche immatricolazioni Ticino novembre 2022

EDITORIALE

Tre barlumi di speranza per la fine anno

"La gente apprezza la propria auto come principale mezzo per la sua mobilità. Il garage svolge quindi un ruolo importante come consulente e fornitore di mobilità".

Cara lettrice, Caro lettore,

in questo momento le sfide non mancano: non c'è bisogno che ve lo dica io, poiché come imprenditori lo sapete bene quanto me. In tutte le circostanze, per quanto sfavorevoli possano essere a volte, possiamo ancora trovare barlumi di speranza. Me ne vengono in mente almeno tre: in primo luogo, lo sviluppo dell'economia soprattutto nel settore automobilistico. BAK Economics, che prepara un resoconto annuale a livello economico per conto dell'UPSA, prevede che la situazione migliorerà al più tardi a partire dal secondo trimestre del 2023, anche se il miglioramento non sarà "spettacolare". In effetti, tutti i dati chiave che sono importanti per il nostro settore sono in verde: c'è un chiaro aumento delle vendite di auto nuove, una chiara stabilizzazione del mercato delle auto usate e, per le officine, i migliori dati di fatturato che abbiamo visto negli ultimi dieci anni. Ammettiamolo, questa ripresa, anche se non "spettacolare", è un bene, vero?

Il secondo barlume di speranza è che l'automobile è ancora importante. Il professor Kurt Möser, storico della tecnica, che interverrà alla Giornata svizzera del garagista il 17 gennaio 2023, la definisce "la compagna di una vita". Questa considerazione non è destinata a cambiare nel prossimo futuro. È una buona notizia e non solo per la fine dell'anno: la gente apprezza la propria auto come principale mezzo per la sua mobilità.

Il garagista svolge quindi un ruolo importante come consulente e fornitore di mobilità. I giorni che ci apprestiamo ad assaporare a fine di questo mese sono il terzo barlume di speranza. Per una volta, mettiamo da parte le cose che ci danno pensieri e occupiamoci di quelle che troppo spesso vengono trascurate quando gli impegni quotidiani prendono il sopravvento: la famiglia, gli amici e non da ultimo noi stessi. A nome di tutto il Comitato centrale auguro a tutti voi una bella fine d'anno e buone feste.

P.S.: Non dimenticate di iscrivervi alla giornata del garagista svizzero del 17 gennaio 2023. Ne vale la pena!

Cordiali saluti.

Thomas Hurter
Presidente centrale

BancaStato

la mia ESA+
Più forti, insieme

QUALITY 1

Alcuni gruppi investono nel futuro

Il settore petrolifero sulla via dell'ecologia

I giganti del petrolio e del gas si stanno preparando ad abbandonare i combustibili fossili, costruendo parchi solari ed eolici e puntando sui carburanti sintetici e sull'idrogeno, così come i gestori delle stazioni di servizio svizzere. Una panoramica su come il settore, con BP, Shell, Total, Avia, Coop e Migros, si sta muovendo verso il futuro. **Timothy Pfannkuchen**

Non si tratta solo della Coppa del Mondo di calcio in Qatar. Shell vi gestisce il più grande impianto di liquefazione del gas naturale al mondo. Ma le compagnie petrolifere puntano per il futuro anche sull'energia solare ed eolica.
Foto: Haitham Al Farsi/Shell, Stuart Conway/Shell

I numeri a volte parlano più delle parole. Tutti sanno che le compagnie petrolifere e del gas sono dei giganti economici. Ma le loro dimensioni reali non sono prive di sorprese. Saudi Aramco, ad esempio, ha registrato un utile di circa 105 miliardi di franchi nel 2021. Se il fatturato di 380 miliardi di franchi realizzato dai suoi 67.000 dipendenti fosse il PIL, l'azienda statale saudita sarebbe pari al PIL del Sudafrica o alla metà di quello della Svizzera. Ma l'impronta del carbonio di Aramco è altrettanto grande: gli esperti stimano che il 4,4% delle emissioni globali di CO_2 del settore energetico provenga dai prodotti di Aramco. È proprio per questo motivo che i politici si stanno allontanando sempre più dai combustibili fossili e che le compagnie petrolifere si affidano maggiormente a fonti energetiche alternative per orientarsi verso un futuro più verde. Si stanno costruendo parchi fotovoltaici ed eolici. Shell, ad esempio, punta a un'economia a zero emissioni entro il 2050. Il gruppo olandese-britannico sta acquistando l'innovativa attività di produzione di biocarburanti dell'azienda svizzera a conduzione familiare Panolin di Madetswil (ZH). A Rotterdam, Shell sta costruendo il più grande impianto di elettrolisi d'Europa, che produrrà fino a 60.000 kg di idrogeno verde al giorno entro il 2025. In Svizzera, l'azienda sostiene un progetto di protezione delle foreste dell'azienda OAK di Svitto.

La francese Total sta ampliando la sua rete di stazioni di ricarica per auto elettriche. "Grazie ai ricavi delle attività petrolifere e del gas, possiamo investire massicciamente nelle infrastrutture di ricarica e accelerare la nostra trasformazione", afferma Alexis Vovk, direttore marketing di Total. Bernard Looney, CEO di BP, nel 2021 ha dichiarato: "Credo che sostenere la transizione ecologica delle aziende che producono ancora troppe emissioni di carbonio, ma che stanno cercando di ridurle seriamente, sia essenziale per raggiungere gli obiettivi climatici stabiliti a Parigi". Sa che "per risolvere il problema del clima dobbiamo operare là dove ci sono le emissioni". Senza motori a combustione puliti, sarà impossibile ridurre rapidamente le emissioni di CO_2. Infine la quota auto elettriche nelle

I più grandi gruppi petroliferi

classificati per capitalizzazione borsistica in miliardi di dollari (2021)

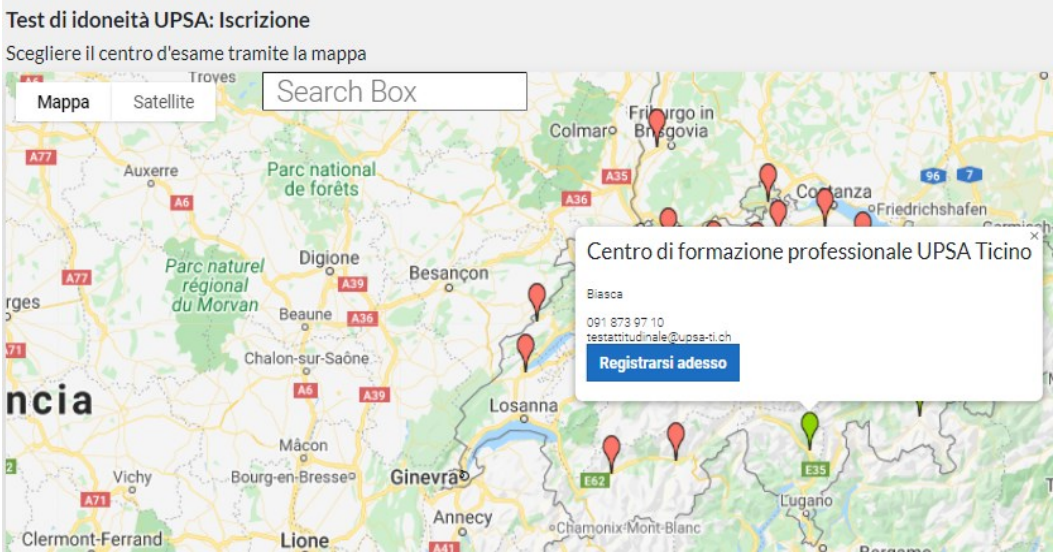
	Nome	Paese	Capitalizzazione
1	**Saudi Aramco**	Arabia Saudita	**1897**
2	**Exxon Mobil**	Stati Uniti	**240**
3	**Chevron**	Stati Uniti	**199**
4	**Reliance Industries**	India	**165**
5	**Royal Dutch Shell**	Regno Unito/Paesi Bassi	**152**
6	**Total Energies**	Francia	**118**
7	**BP**	Regno Unito	**158**
8	**Sinopec**	Cina	**83**
9	**Rosneft**	Russia	**78**
10	**Gazprom**	Russia	**74**

Fonte: Statista.com

La Svizzera è all'avanguardia: le stazioni di servizio Avia, Coop o Migrol e i rivenditori come Coop, Migros o Spar puntano sull'idrogeno. La foto mostra la stazione di rifornimento di idrogeno Avia a Gossau (SG). Foto: media UPSA

immatricolazioni di auto nuove a livello mondiale si avvicina all'8-10% a seconda di come viene calcolata. Tuttavia, dei circa 1,4 miliardi di automobili nel mondo, solo 17 milioni, ovvero poco più dell'1,2% al momento e addirittura meno dell'1% secondo alcune statistiche, viaggiano ad elettricità. Quindi le flotte esistenti devono essere rese più ecologiche. E le multinazionali del petrolio, con le loro infrastrutture, le loro schiere di ricercatori e il loro potere finanziario, hanno un ruolo cruciale da svolgere in questo senso. Vogliono essere pronti per l'era post-carburanti fossili e potrebbero accelerare la trasformazione del settore dei combustibili sintetici, dei combustibili convenzionali a basse emissioni o della generazione di elettricità verde, oltre a stimolare la produzione e l'uso dell'idrogeno. Non sono solo i giganti internazionali del petrolio a puntare su questa attività. Anche le catene di stazioni di servizio svizzere si stanno impegnando in questa transizione. Il leader del mercato svizzero in questo campo è Avia, una società con sede a Zurigo che riunisce importatori indipendenti di petrolio provenienti da 15 Paesi con oltre 500 stazioni di servizio. Le aziende partner sono diventate "sempre più fornitori di servizi energetici che offrono l'intero ciclo dell'idrogeno", spiega Avia. Come Avia, Agrola, Coop Mineraloel e Migrol, una filiale di Migros, hanno co-fondato nel 2018 l'associazione Mobility H2 che promuove lo sviluppo dell'infrastruttura svizzera dell'idrogeno, con un certo successo. Sei anni fa, in Svizzera c'erano solo due stazioni di rifornimento di idrogeno (all'Empa di Dübendorf e alla Coop di Hunzenschwil, dal 2016). Attualmente sono dodici e altre due sono in arrivo. 47 camion a celle a combustibile Hyundai si rifornisco lì.

Allo stesso tempo, Lidl e Migros si stanno concentrando sui motori a metano e a biogas. Le flotte esistenti sono già prive di emissioni di CO_2 e saranno in gran parte alimentate da idrogeno o elettricità entro uno o due decenni. Le compagnie petrolifere e del gas tradizionali, che non si aspettavano di entrare in questa nicchia, stanno passando alla mobilità sostenibile. Messer Schweiz di Lenzburg (AG), filiale del gruppo tedesco Messer, uno dei maggiori produttori mondiali di gas industriali, da undici anni sviluppa una stazione di rifornimento di idrogeno per privati e aziende in collaborazione con l'EPF di Losanna (VD). Messer non chiude il proprio rubinetto dell'idrogeno? "No", dice Hans Kellner, CEO di Messer Schweiz, "siamo in attività dal 1898, le stazioni di servizio sono solo un altro dei nostri pilastri". <



Test attitudinali UPSA 2022-2023

Sono aperte le iscrizioni ai test attitudinali UPSA per le professioni di:

- Meccatronico/a di automobili
- Meccanico/a di manutenzione
- Assistente di manutenzione

È possibile iscriversi al seguente link:

https://organization-eassessment.gateway.one/registration
o
https://www.upsa-ti.ch/it/formazione-professionale/centro-upsa-biasca/test-attituadinale-biasca

UPSA | AGVS

Unione professionale svizzera dell'automobile
Union professionnelle suisse de l'automobile
Auto Gewerbe Verband Schweiz

Sezione Ticino

L'auto: fascino con futuro

17ª edizione

"Giornata dei garagisti svizzeri" 2023

Martedì 17 gennaio 2023, Kursaal di Berna

Iscriviti subito!

UPSA I AGVS
Unione professionale svizzera dell'automobile

SvizzeraEnergia

Promuovere l'auto elettrica in tempi difficili? Scoprite come

Con quali argomentazioni è possibile promuovere le auto elettriche anche in questo periodo di crisi energetica, durante il quale è necessario risparmiare elettricità? Perché l'auto elettrica è tuttora la scelta migliore? La campagna "Segui la corrente" di SvizzeraEnergia vi consiglia e sostiene.

Negli ultimi anni l'interesse per le automobili elettriche è cresciuto in modo esponenziale, tant'è vero che, per la prima volta nella storia, nel 2021 il modello nuovo più venduto in Svizzera era elettrico. La rete di stazioni di ricarica, che conta già circa 8500 stazioni di ricarica pubbliche in Svizzera, è in continua espansione. Con la sua Strategia climatica a lungo termine, la Svizzera vuole raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e la mobilità elettrica può dare un importante contributo al conseguimento di questo obiettivo. Una recente decisione dell'UE prevede inoltre alte sanzioni sull'acquisto di veicoli nuovi a benzina e diesel a partire dal 2035 all'interno del proprio territorio.

Questi fatti avrebbero dovuto facilitare la vendita di autoveicoli elettrici di tutte le marche. Negli ultimi mesi sono tuttavia subentrati due elementi, che hanno frenato bruscamente l'interesse e hanno anzi fatto sorgere nuovi dubbi e reticenze nei confronti della mobilità elettrica e, spesso, anche di chi la promuove. Da un lato la crisi energetica e la conseguente necessità di risparmiare energia elettrica, dall'altro l'aumento del costo dell'elettricità. Questa situazione tocca anche le concessionarie e i rivenditori di automobili, che oggi si trovano in difficoltà a proporre i propri modelli elettrici e a fronteggiare eventuali discorsi polemici in merito. Oltre alle abituali argomentazioni a favore delle auto elettriche, che i rivenditori conoscono già, quali argomenti si possono quindi usare in questi casi? Perché la crisi energetica non rende i veicoli elettrici meno interessanti, ma anzi tutt'oggi vincenti nel confronto con un'auto a energia fossile?

"Anche quest'inverno viaggiare elettrico è più conveniente": calcolando un prezzo della benzina di 2.00 franchi al litro e un consumo effettivo di 7 litri ogni 100 chilometri, i costi per un veicolo con motore a benzina ammontano a 0.14 franchi a chilometro. Calcolando un prezzo medio dell'elettricità di 0.26 franchi a chilowattora e un consumo di 20 chilowattora ogni 100 chilometri, i costi per un veicolo con motore elettrico ammontano invece a soli 0.05 franchi a chilometro. L'auto elettrica costa quindi circa due terzi in meno in termini di carburante.

"La crisi energetica non è causata dalla mobilità elettrica": le circa 110'000 auto puramente elettriche attualmente in circolazione in Svizzera utilizzano solo lo 0.5% (circa 280 GWh) dell'intero consumo elettrico nazionale. A titolo di confronto l'illuminazione è responsabile del 12%. In proiezione futura, anche se l'85% delle automobili svizzere fossero elettriche, già sommati all'energia necessaria per treni e altri mezzi di trasporto a trazione elettrica, necessiterebbero in totale del 17% del consumo globale nazionale di elettricità. L'attuale crisi energetica e la penuria di elettricità non sono quindi imputabili alla mobilità elettrica, che resta una scelta lungimirante.
È inoltre importante sottolineare che l'auto elettrica è altamente efficiente, perché usa quasi tutta l'energia per la trazione e recupera energia in frenata. A parità di energia consumata, può percorrere un tragitto di 3,5 volte più lungo rispetto a un'auto termica, che ne disperde gran parte in calore residuo.

"L'automobile con l'impatto ambientale minore": la mobilità è responsabile di un terzo delle emissioni globali di CO_2 a livello svizzero. Ci sono molteplici opportunità di miglioramento: si può optare per il tras-

svizzeraenergia

porto pubblico, una camminata o una pedalata, si possono pianificare meglio gli spostamenti, condividere il veicolo. Ma in alcuni casi rimane comunque utile usare un'automobile e la soluzione è quindi quella di scegliere il modello più efficiente. Tra tutte le varianti, l'elettrica è l'opzione con l'impatto ambientale minore. A livello locale non causa inquinamento fonico, essendo silenziosa, e non inquina l'aria quando è in funzione. Vero è che delle emissioni vengono generate durante la produzione dell'elettricità con la quale è alimentata, ma in Svizzera questa proviene per l'80% da fonti rinnovabili. A livello di produzione del veicolo, invece, le emissioni di CO_2 sono maggiori, ma mettendo a confronto delle auto di classe media, dopo soli 30'000 km di percorrenza vince l'elettrica, che sulla durata di vita vanta un bilancio ecologico due volte migliore. Le batterie possono poi essere riciclate (presto anche in Svizzera), arrivando a recuperare ben oltre il 90% dei materiali, per reimmetterli nel ciclo produttivo di nuove batterie.

"Ricarica gratis con il fotovoltaico": Spesso l'auto è ferma a casa. Se si è dotati di un impianto fotovoltaico, la ricarica conviene farla di giorno, quando l'impianto produce elettricità, così che risulti gratuita. Se l'auto viene invece usata durante il giorno, conviene programmare la lavatrice, la lavastoviglie e altri elettrodomestici energivori per un funzionamento durante le ore diurne, così che la sera a consumare sarà solamente l'auto elettrica in ricarica. Importante notare che nella gran parte dei casi non serve ricaricare tutti i giorni e nemmeno ricaricare altrove oltre che a casa.

Per approfondire questi argomenti quali venditori di automobili e per poter indirizzare i clienti che richiedono informazioni supplementari, SvizzeraEnergia offre informazioni e risposte a 360° gradi, tramite la campagna «Segui la corrente».

Maggiori informazioni su :

www.segui-la-corrente.ch:

Auto elettrica
Informazioni sui motivi principali per passare a un'elettrica.

Ricarica
Informazioni sulle batterie, sulle possibilità di ricarica e sulla sorgente elettrica.

Ambiente
Informazioni sul contributo ambientale ed energetico delle elettriche.

Centro di coordinamento di SvizzeraEnergia per la Svizzera di lingua italiana (CCSI)
c/o Enermi Sagl
Via Cantonale 18
CH-6928 Manno
svizzeraenergia@enermi.ch
svizzeraenergia.ch

Consulente di vendita d'automobili

I clienti informati vogliono parlare con gli esperti

Sapete come vendere senza esercitare pressione? Beat Jenny, esperta nel campo delle vendite e del marketing, moderatrice e relatrice per UPSA Business Academy, ve lo mostrerà. Condivide il suo vasto know-how nel seminario di base UPSA per consulenti di vendita. **Cynthia Mira**

Beat Jenny, consulente di vendita e formatore

Gli elementi di base della comunicazione rimangono assolutamente essenziali in una trattativa di vendita. Resta assodato che, "in passato i venditori cercavano i clienti. Oggi i clienti cercano esperti", afferma convinto Beat Jenny, formatore di Trepos AG. Nel seminario di base dell'UPSA Business Academy, l'esperto di vendite insegna come stare al passo con i cambiamenti del settore e come condurre colloqui di vendita. In generale, i clienti sono diventati più esigenti perché possono ottenere informazioni più facilmente, anche grazie alla digitalizzazione. "I clienti sono molto più informati e hanno aspettative diverse nei confronti della consulenza", spiega Beat Jenny. Per questo motivo è importante che i venditori di auto siano ben informati sulle questioni tecniche. "Prima la scelta era tra un'auto a benzina o diesel. Oggi parliamo di ibridi leggeri, ibridi, ibridi plug-in e BEV". Non è importante il cambiamento, ma l'atteggiamento positivo nei suoi confronti.

Nel suo seminario di base, che si terrà dal 30 gennaio 2023 al 10 febbraio 2023, il signor Jenny impartirà nozioni di psicologia della vendita, conduzione di colloqui, analisi delle esigenze, presentazione dei veicoli, test drive e trattative contrattuali. Anche la consegna e il follow-up sono al centro della sua formazione. Con il suo insegnamento vuole entusiasmare le persone e presentare ai partecipanti un diverso approccio alla vendita. "Passiamo dal venditore insistente al venditore attraente", dice. "La nostra ambizione è che i partecipanti abbiano una visione chiara dell'intero processo. Comprenderanno gli argomenti da considerare nelle diverse fasi del processo e perché i loro dettagli sono così importanti per consigliare correttamente i clienti e vendere senza pressioni".

Cosa rende professionale un consulente di vendita d'auto oggi? "Fa le domande giuste, è un ascoltatore attento e mostra empatia", dice Jenny. I partecipanti impareranno a conoscere l'intero processo di acquisto non solo dal loro punto di vista, ma anche da quello del cliente. <

La fiducia è la cosa più importante nella vendita

L'UPSA Business Academy vanta un'esperienza decennale nel rendere "idoneo alla vendita" il nuovo personale di vendita dei garage UPSA. "L'ampio spazio per la formazione e l'infrastruttura ottimale offrono ai partecipanti le migliori condizioni per aggiornare la propria formazione con lezioni interessanti tenute da formatori di alto livello e lavori di gruppo in rete", spiega Thomas Jäggi, responsabile della formazione professionale di base e continua di UPSA. "Questo crea le migliori condizioni per un inizio di successo come consulente di vendita d'auto. Il certificato di settore è ben consolidato e riconosciuto dai garage UPSA.

Il seminario di base per consulenti di vendita per principianti si svolgerà con ogni probabilità, in italiano, in primavera 2023.

Articolo ospite

Premi Suva 2023 di nuovo oltremodo bassi

Leggi qui l'articolo completo

Foto: SUVA

Attualmente la Suva rimborsa agli assicurati i proventi degli investimenti e le riserve in eccesso. Per questo motivo i premi sono oltremodo bassi. Quando i rimborsi delle eccedenze saranno esauriti, i premi torneranno al loro livello normale. I tempi dipenderanno dall'andamento delle richieste di risarcimento e dai mercati finanziari. **Suva**

Gli incidenti segnalati sono aumentati nuovamente nel secondo anno di Covd-19 2021, ma il livello pre-pandemia (2019) non è ancora stato raggiunto. Nel secondo anno della pandemia, le restrizioni imposte dalle autorità nel campo del lavoro e del tempo libero, sono state meno importanti rispetto al 2020. Di conseguenza, con poche eccezioni, si sono verificati ancora una volta più incidenti nella maggior parte dei settori e, di conseguenza, più costi. Pertanto, non esiste più un effetto eccezionale Covid-19 per l'anno 2021. Tuttavia, ci saranno comunque rimborsi una tantum. Grazie al buon andamento del mercato azionario nel 2021, la Suva ha conseguito entrate monetarie che hanno portato a un'eccedenza. Il Consiglio di amministrazione della Suva ha deciso che gli assicurati riceveranno un rimborso di 824 milioni di franchi svizzeri.

Sviluppi dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (AIP)

Nella AIP, l'andamento del rischio nel ramo 13D veicoli agricoli e macchine da cantieri "manutenzione" è stabile. I tassi di premio base 2023 nelle due sottoclassi vicine all'associazione 13D A0 (manutenzione di veicoli a motore leggeri) e 13D B0 (manutenzione di veicoli a motore pesanti e carrelli elevatori) rimangono invariati rispetto all'anno precedente.

Tassi base dell'assicurazione infortuni professionali dal 1° gennaio 2023

	13D A0 Manutenzione di autoveicoli leggeri	13D B0 Manutenzione di autoveicoli pesanti e carrelli elevatori
Tasso di premio base netto AIP 2023 in % della massa salariale	0.8150 (+/-0%)	0.9910 (+/-0%)
Grado di base 2023	77 (+/-0%)	81 (+/-0%)

I valori tra parentesi mostrano la variazione sull'anno precedente

A seconda dell'andamento del rischio individuale, i premi netti delle singole aziende saranno adeguati al rialzo o al ribasso. La ripartizione dei tassi di premio per il 2023 per l'assicurazione contro gli infortuni professionali (AIP) è la seguente: delle circa 8.200 aziende assicurate nelle due sottoclassi A0 e B0, circa il 16% vedrà diminuire i propri tassi di premio per l'assicurazione contro gli infortuni professionali (AIP), senza considerare il rimborso dei proventi straordinari degli investimenti. Per il 79% i tassi di premio rimarranno invariati. Circa il 5% delle aziende deve aspettarsi un aumento dei tassi di premio. (Stato: luglio 2022)

Sviluppi nell'assicurazione contro gli infortuni non professionali (AINP)

Il rischio nell'AINP è tornato a salire leggermente. Tuttavia, il tasso di premio base per la classe 13D (veicoli agricoli e macchine da cantiere "manutenzione") può essere mantenuto costante per il 2023 al livello dell'anno precedente.

Tasso base dell'assicurazione infortuni non professionali dal 1° gennaio 2023

	Classe 13D Veicoli agricoli e macchine da cantiere "manutenzione"
Tasso di premio base netto AINP 2023 in % della massa salariale	1.9630 (+/-0%)
Grado di base 2023	95 (+/-0%)

I valori tra parentesi mostrano la variazione sull'anno precedente

Anche nell'AINP i premi netti di alcune aziende vengono adeguati al rialzo o al ribasso a seconda dell'andamento del rischio individuale. Quasi il 94% di tutte le imprese assicurate nel Gruppo 13D non subirà alcuna variazione dei premi netti per la AINP nel 2023, senza tenere conto del rimborso dei proventi straordinari degli investimenti. (Stato: luglio 2022). <

Maggiori informazioni su : **suva.ch/premi**

Il futuro non è solo elettricità

La retorica dei fautori o dei contrari non risolverà nulla

È giusto chiedersi se l'elettricità europea destinata ai veicoli elettrici sarà veramente verde da qui ai prossimi otto anni.
Foto: Unsplash

Entro il 2030, quasi un'auto su due venduta nel mondo sarà alimentata da una batteria. Questo aumenterà la domanda globale di energia elettrica. Non è però scontato che sia possibile produrla in modo sostenibile. Uno specialista della mobilità sostenibile afferma: "Il motore a combustione interna a impatto climatico zero dovrebbe essere visto come un complemento per ridurre più rapidamente le emissioni di CO_2 di origine fossile". **Max Fischer**

Björn Noack, Direttore di Sustainable Mobility Strategy

La messa al bando dei motori a combustione interna è sulla bocca di tutti. A partire dal 2035, le auto di nuova immatricolazione nell'UE dovranno essere a emissioni zero di CO_2. In questo regolamento del Parlamento europeo, l'indicatore più importante è costituito dalle emissioni prodotte direttamente allo scarico del veicolo. Il futuro della mobilità deve essere quindi puramente elettrico. Per questo motivo, secondo uno studio della società di consulenza PricewaterhouseCoopers (PwC), entro il 2030 un'auto nuova su due dovrebbe essere elettrica. Rispetto a oggi, il fabbisogno globale di batterie aumenterà quindi di circa il 35%. È chiaro anche che la domanda di elettricità aumenterà inevitabilmente in seguito all'aumento della capacità complessiva delle batterie. Ma questa elettricità può e deve essere generata da fonti rinnovabili? Alimentare i veicoli elettrici con il carbone non solo sarebbe cinico, ma metterebbe pure in discussione l'attuale posizione dell'UE. Resta quindi aperta la questione se l'infrastruttura elettrica europea sarà in grado di generare tutta l'elettricità supplementare da fonti rinnovabili entro i prossimi otto anni. Il dubbio rimane. Björn Noack, Direttore della Sustainable Mobility Strategy di Bosch, analizza le problematiche legate alle future strategie di mobilità. Ha parlato del futuro della tecnologia di guida agli "Autotechnik Days" di Lucerna (LU) lo scorso maggio. Nella sua presentazione, ha affermato che i sistemi energetici dovrebbero essere innanzitutto defos-

silizzati, ma anche che i motori a combustione dovrebbero essere ulteriormente sviluppati: "L'attuale strategia climatica dell'UE non raggiungerà l'obiettivo desiderato". Secondo Noack, l'elettricità necessaria per la ricarica e l'energia necessaria per produrre idrogeno devono provenire da fonti rinnovabili. La lotta alle emissioni di CO_2 è inutile se non verranno soddisfatte queste due condizioni.

Lo stratega di Bosch spiega che gli obiettivi di energia rinnovabile nel settore dell'elettricità sono spesso perseguiti separatamente da quelli nel settore dei trasporti, questo rappresenta uno dei principali ostacoli all'elettrificazione verde del parco circolante: "Oggi i veicoli a batteria sono già verdi sulla carta, mentre l'elettricità non lo è ancora. Nell'ambito di un approccio costruttivo, i proprietari di auto elettriche dovrebbero disporre in ogni momento di informazioni affidabili sull'origine dell'elettricità in ogni stazione di ricarica". Noack accoglie inoltre con favore l'introduzione di un calcolo "well-to-wheel" per una valutazione più concreta delle diverse tecnologie di propulsione. Non da ultimo, un'analisi del ciclo di vita, cioè dal consumo di energia e di materiali nella fabbricazione del veicolo e al consumo energetico giornaliero del sistema di propulsione, consentirebbe di determinare con maggiore precisione le emissioni generate da una particolare tecnologia durante l'intera vita del veicolo. "Questi bilanci forniscono trasparenza e consentono di imporre tasse ecologiche ai singoli mezzi di trasporto, indipendentemente dalla tecnologia di propulsione", afferma Noack.

> "L'attuale strategia climatica dell'UE non porterà all'obiettivo desiderato".
>
> **Björn Noack**
>
> Direttore di Sustainable Mobility Strategy

Per quanto riguarda il divieto, in parte definitivo, dei motori a combustione, l'apertura tecnologica alle propulsioni alternative lascia ben sperare poiché il futuro dei carburanti sintetici è ancora molto incerto nell'UE, secondo Noack. "In termini di tecnologie di propulsione, i veicoli a celle a combustibile sono considerati veicoli a emissioni zero. Sono alimentati a idrogeno e la generazione di energia per elettrolisi svolgerà un ruolo importante nel sistema energetico defossilizzato contribuendo ad accrescere l'efficienza delle turbine eoliche e degli impianti fotovoltaici e per garantire la stabilità della rete", spiega lo stratega della mobilità. "Inoltre, è possibile estrarre l'idrogeno dalla biomassa che, a seconda della materia prima, è difficile da trasportare su lunghe distanze". In futuro, l'idrogeno potrà quindi essere prodotto in modo decentrato o localmente presso il produttore e a costi competitivi.

Tra i due punti di vista, spesso opposti, del "electric only" e dell'apertura tecnologica, Noack osserva la tendenza a crogiolarsi nella comodità della retorica "o uno o l'altro". "In realtà, non credo che questo generi alcun valore aggiunto perché l'Europa rischia di perdere il suo posto sulla scena internazionale". È chiaro che la trasformazione del settore dei trasporti e l'elettrificazione stanno portando a una notevole diminuzione della domanda di combustibili liquidi. Inoltre, i combustibili non fossili innovativi stimolerebbero e accelererebbero ancor più questo il loro declino. L'obiettivo finale deve essere l'abbandono deciso dei combustibili fossili se vogliamo compiere progressi reali nella protezione del clima, conclude Noack. <

La formazione continua è la strada che ci permette di viaggiare verso il nostro futuro

L'offerta di formazione continua di UPSA è certificata e di elevata qualità. Approfittane!

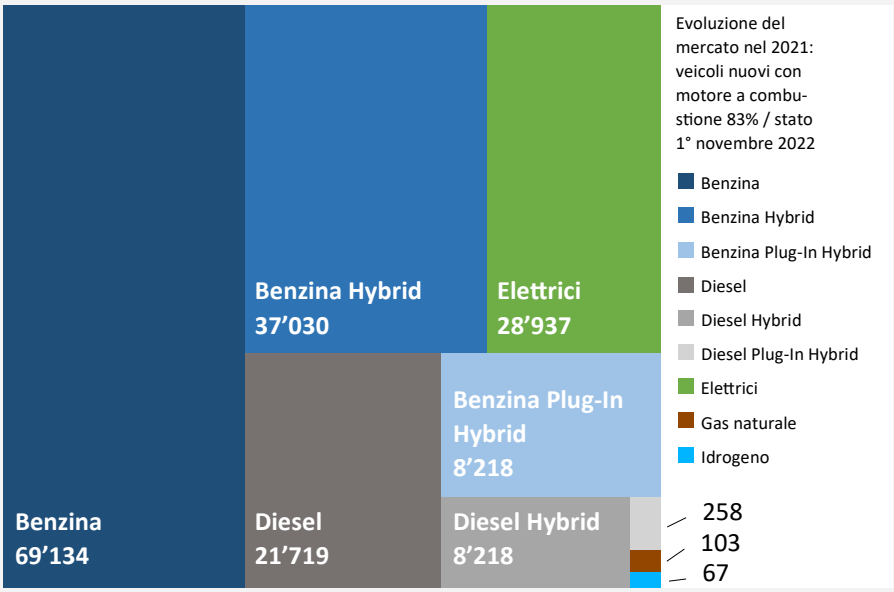
Riduzione delle emissioni di CO_2 in acqua, sulla terra e nell'aria

Il potenziale della tecnologia

La crisi energetica e i cambiamenti climatici costringono i fabbricanti di automobili, aerei, elicotteri e navi a sfruttare le possibilità offerte dalla tecnologia per ridurre le emissioni di CO_2 in modo sostenibile. I carburanti alternativi, l'elettrificazione e l'ibridazione sono al centro di questa riflessione. **Andreas Senger**

Alla fine dell'anno, vale la pena riflettere sul passato e pensare al futuro. Per conciliare la prosperità e la protezione del clima, due obiettivi fondamentalmente opposti, sono indispensabili la ricerca e lo sviluppo di sistemi di propulsione alternativi. L'attenzione deve essere rivolta pure all'apertura tecnologica. La crisi energetica e la carenza di elettricità hanno sensibilizzato il pubblico su questo tema. Ma quali sviluppi tecnologici possiamo aspettarci nel 2023 e in seguito? Per quanto riguarda i veicoli stradali, la direzione verso la defossilizzazione e la decarbonizzazione è dettata dall'UE: a partire dal 2035, i motori a combustione non potranno più essere proposti per i veicoli nuovi (autovetture / veicoli commerciali leggeri) in Europa. La propulsione elettrica a batteria è la soluzione più rapida per ridurre le emissioni di CO_2. Secondo l'approccio "dal serbatoio alla ruota", una BEV emette 0 g/km, indipendentemente dal peso e dall'inefficienza della trasmissione. Le attuali BEV che utilizzano il mix di energia elettrica europea, prodotta ancora con diversi combustibili fossili, generano quindi emissioni all'estero. L'elettricità prodotta in Svizzera è per contro, in linea di principio, a basse emissioni di CO_2.

Questo tema è stato ampiamente discusso e messo in evidenza alla Mobility and Transportation Conference (MaT-Conference) di Berna. L'Associazione svizzera degli importatori di automobili sta perseguendo l'obiettivo politico di riduzione. Secondo un recente sondaggio, gli importatori sono convinti che entro il 2025 oltre il 50% delle nuove auto vendute sarà costituito da veicoli plug-in. Tuttavia, il direttore Andreas Burgener afferma: "Se non ci sono i clienti, l'esercizio non funziona". La clientela deve seguire. Anche Christoph Schreyer dell'Ufficio Federale dell'Energia fa una dichiarazione chiara: "L'ibrido plug-in è una tecnologia di veicoli costantemente in discussione quale tecnologia di transizione. Ha infatti senso solo se la tecnologia viene utilizzata nel modo corretto vale a dire principalmente in modalità elettrica".



Nel corso di quest'anno, questi tipi di propulsione sono stati acquistati nelle quantità indicate dagli Svizzeri come veicoli nuovi fino al 1° novembre 2022. Le ibride e le ibride plug-in, come pure le BEV, sono molto popolari. Foto: SFOE, auto-suisse

Confronto dello stoccaggio/dell'energia del veicolo per un percorso di 100km per una vettura da turismo

Carburante Stoccaggio energia	Benzina 6 l	Batteria 18 kWh	Idrogeno H_2 1 kg
Massa Stoccaggio energia	5 kg	100—150 kg (batteria alta tensione completa)	20 25 kg (serbatoio alta pressione 700 bar)
Emissioni CO_2	**17 kg** 13 kg (combustione) 4 kg (a monte)	**1.2—3.7 kg** -78 a - 93% 0.2—1.9 kg (H_2—Mix CH) 1—1.8 kg (fabbricazione della batteria)	**0.9—5.4 kg** -68 a - 94% 0.5—5 kg (H_2—Mix CH) + 0.4 kg (fabbricazione del serbatoio H_2)
Tempo per fare il pieno/ricaricare 100 km di autonomia	> 15 secondi	7—22 minuti (150 kW—50 kW	> 30 secondi

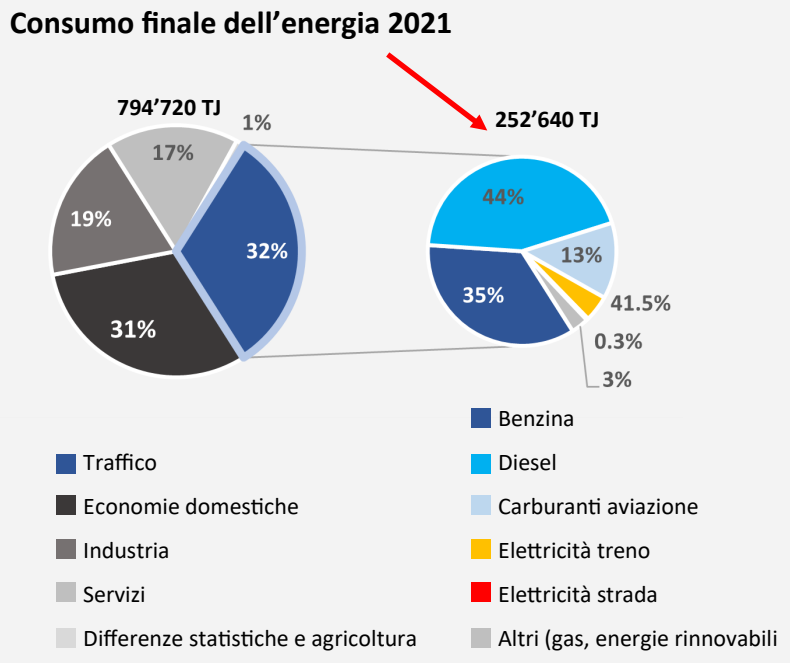
Decisivo per il cliente: quanto tempo occorre per immagazzinare energia in un veicolo e quanta energia può essere trasportata? Si dice che l'idrogeno abbia un elevato potenziale di risparmio di CO_2. Foto: GreenGT / Elaborazione Se

I dati di mercato mostrano chiaramente che le ibride e le ibride plug-in sono in testa alle vendite di auto nuove a basse emissioni di CO_2. Tuttavia, un fatto sta attualmente alimentando la controversia a livello tecnico per quanto riguarda la propulsione di questi veicoli: i veicoli plug-in, cioè gli ibridi plug-in e i BEV, sono vantaggiosi solo se si utilizza il 100% di elettricità verde. Per accelerare l'elettrificazione, l'Europa, ma anche la Svizzera, non dispone di adeguate capacità di produzione di energia da fonti rinnovabili. La mancanza di possibilità di stoccaggio e l'assenza di una fornitura continua (24 ore al giorno, 365 giorni all'anno) rendono impossibile generare l'energia elettrica mancante con impianti fotovoltaici ed eolici. Solo quando le economie domestiche saranno in grado di utilizzare e immagazzinare direttamente l'elettricità che producono sui loro tetti, si eliminerà la spesso citata dipendenza da fonti estere sia di combustibili fossili che di elettricità.

Ma lo stoccaggio è un compito immane. Le alternative sono l'idrogeno e i carburanti prodotti con l'elettricità. Entrambi i combustibili sintetici sono criticati per la loro bassa efficienza energetica. Attualmente, l'idrogeno può essere prodotto in modo efficiente solo attraverso l'elettrolisi e al surplus di elettricità verde. I carburanti prodotti con l'elettricità, cioè quelli ottenuti artificialmente dall'idrogeno e dal carbonio atmosferico (Carbon Air Capture), hanno un consumo energetico e un bilancio di CO_2 ancora più bassi. Entrambi i tipi di energia, tuttavia, possono essere immagazzinati, il che potrebbe anche ridurre significativamente le emissioni di CO_2 del parco veicoli circolante, combinandoli con il diesel o la benzina. E tutto questo senza modificare l'infrastruttura di distribuzione dell'energia e delle stazioni di rifornimento.

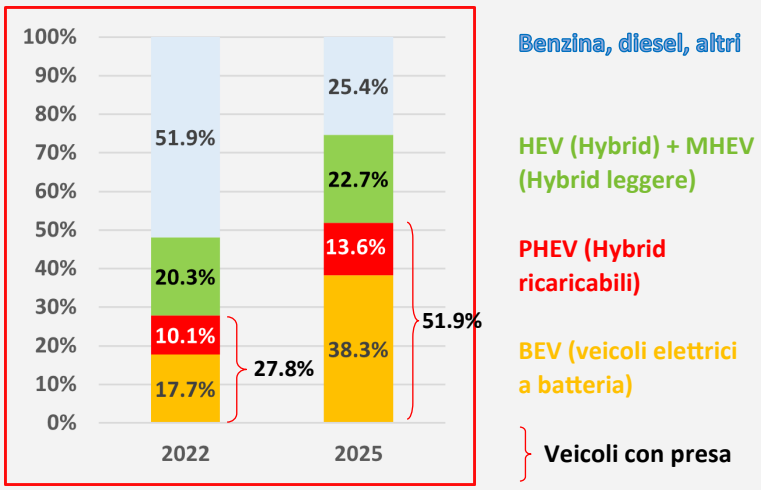
La strategia basata sulla propulsione elettrica a batteria attualmente scelta presenta numerosi vantaggi. Oltre all'assenza di emissioni locali, l'efficienza del veicolo è estremamente elevata. La tabella della pagina precedente mostra che il potenziale di risparmio di CO_2 consente di ridurre significativamente le emissioni di gas serra nonostante l'elevato consumo di energia per la produzione di batterie. Anche l'idrogeno, come fonte di energia per i motori a celle a combustibile, può essere considerato a basso contenuto di CO_2. L'unico difetto è la mancanza di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. Il lungo tempo di ricarica può essere ridotto grazie ai sistemi di ricarica rapida. Tuttavia, ciò influisce sulla batteria (durata ridotta) e sulla stabilità della rete elettrica. Inoltre, non è ancora chiaro come le batterie possano essere riciclate e la ricerca di base è ancora carente. È interessante notare che le aziende svizzere, come Kyburz AG, investono in ricerca e sviluppo e sono in vantaggio rispetto al resto del mondo in termini di ricerca. Anche le start-up come Lbrec,

Continua a pagina 14

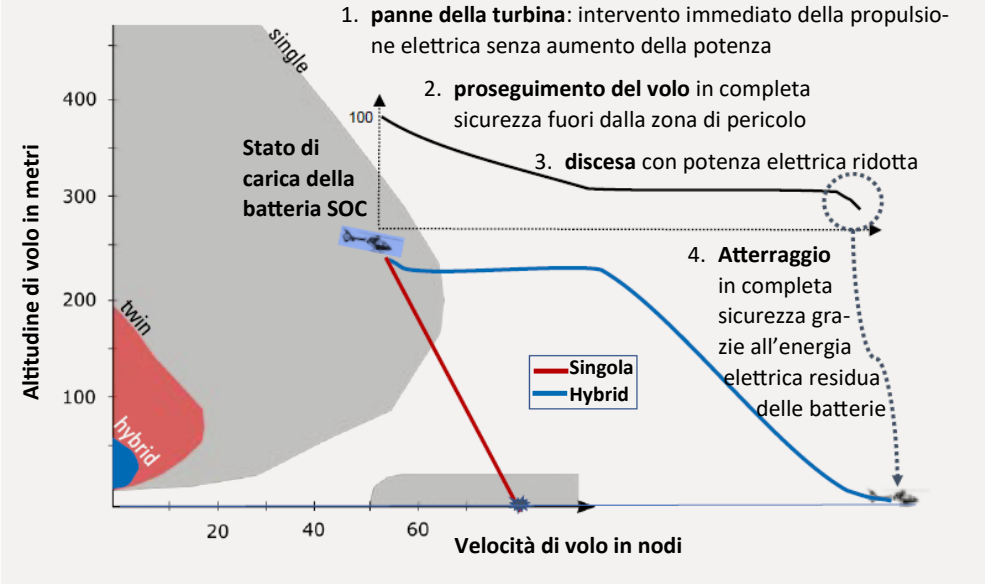


***Fonte**: OFEN Statistica globale dell'energia 2021*

Senza energia non c'è prosperità: il 32% dell'energia in Svizzera è utilizzata per i trasporti. Il consumo di elettricità da parte dei veicoli ricaricabili è attualmente solo dello 0,3%. La tendenza è però chiaramente al rialzo. Foto: OFEN



Gli importatori svizzeri di auto sono ottimisti sul fatto che entro il 2025 più della metà di tutte le nuove auto contribuirà alla riduzione delle emissioni di CO_2. Foto: auto-suisse



Anche per gli elicotteri, l'ibridazione non garantisce solo una maggiore efficienza, ma anche una sicurezza accresciuta. Kopter sta sviluppando un elicottero monomotore che, grazie a una propulsione ibrida, può atterrare in sicurezza in caso di guasto alla turbina. Se si aumenta il grado di ibridazione la prolpulsione, può anche diventare più silenziosa. Foto: Kopter/Leonardo

che intende in futuro riciclare un gran numero di batterie provenienti da veicoli e altre fonti a Biberist (SO), meritano rispetto e sostegno perché migliorano la situazione delle materie prime per le nuove batterie. In collaborazione con l'Empa, Kyburz sta attualmente tentando di utilizzare materiali riciclati per produrre nuovi poli in positivi e negativi e di aumentare la percentuale di materiali riciclati. Il progetto sta suscitando grande interesse nell'industria mondiale delle batterie.

Ma non si tratta solo di decarbonizzare i veicoli stradali grazie a soluzioni tecnologiche intelligenti. Anche il trasporto marittimo sta cambiando. Per le navi della navigazione interna, i ricercatori stanno cercando il modo migliore per ridurre i consumi e utilizzare la propulsione con un'efficienza ottimizzata in base all'utilizzo e alla soglia di carico. La tipologia va dalle unità elettriche a batteria a quelle ibride, fino ai motori elettrici a celle a combustibile a idrogeno. Per trasporti marittimi la situazione è più complessa. Peter Krähenbühl, Head Digital Transformation & Technology della WinGD di Winterthur, non ne fa mistero: "La capacità del trasporto marittimo di merci continuerà ad aumentare. Solo ottimizzando l'efficienza possiamo mantenere le emissioni di CO_2 a un livello costante".

WinGD sta attualmente lavorando con il Politecnico di Zurigo sull'ibridazione dei motori diesel nelle grandi navi: l'ibridazione ottiene lo stesso effetto che sull'automobile. Aumentando il carico del motore elettrico in modalità generatore, i grandi motori a combustione possono funzionare a un punto di funzionamento più ottimale. In fase di manovra o di accelerazione, il motore elettrico supporta l'azionamento dell'elica. Si stanno sviluppando anche concetti ibridi per i veicoli che volano in cielo. Per gli aeromobili si stanno valutando motori a idrogeno (motori a combustione interna alimentati direttamente ad idrogeno) o combustibili prodotta da fonti elettriche. Nel caso degli elicotteri, invece, in futuro potrebbe esserci un accoppiamento tra albero a turbina e motore elettrico. Purtroppo il rapporto peso/potenza delle batterie è sfavorevole. Con una batteria da 600 kg, un elicottero di 2,8 tonnellate può teoricamente volare per circa 20 minuti o raggiungere un'autonomia di 50 km. Con 600 kg di carburante, un elicottero può volare per 5 ore e ha un'autonomia di 800 km. Ma la società svizzera Kopter, che appartiene all'azienda italiana Leonardo, è convinta della bontà del concetto ibrido. In futuro a bordo, come sicurezza contro i guasti, quando si sorvolerà un'area densamente popolata, ci avrà a disposizione una turbina, invece di due, e un motore elettrico.

Per Soeren Suesse, del Dipartimento di Sviluppo e Ricerca di Kopter AG, i vantaggi sono evidenti: "Invece di due turbine, vogliamo volare con una sola turbina e un motore elettrico da 600 kW per due o tre minuti di funzionamento di emergenza, in modo da poter atterrare in sicurezza in caso di emergenza". In caso di guasto della turbina, la seconda turbina azionerebbe i rotori. Il motore elettrico consentirebbe un atterraggio sicuro in caso di emergenza senza autorotazione (guida dei rotori in picchiata) e ridurrebbe notevolmente il rischio di schianto. Ma come tutti i nuovi sviluppi nel settore dell'aviazione, il processo di approvazione richiede molto tempo per essere poi implementato nella realtà.

Il nuovo anno dà alla mobilità un nuovo impulso tecnologico. La riduzione delle emissioni di CO_2 si sta procedendo su molti fronti grazie alla graduale decarbonizzazione e defossilizzazione del settore dei trasporti. Ma tutto questo richiede tempo. I garage sostengono il cambiamento tecnologico, che può avvenire anche grazie alla formazione continua dei collaboratori. L'attrattiva del settore automobilistico, anche per i futuri professionisti, continuerà a crescere grazie alla varietà delle propulsioni e alla digitalizzazione. La specializzazione in questi ambiti sarà quindi indispensabile. <

IL SUCCESSO CON I CONCETTI E I MODULI DELLA ESA

Negli ultimi anni il contesto del settore automobilistico è profondamente mutato e continuerà a farlo. Oltre alla tecnologia, anche il comportamento delle persone e dei clienti è in continua evoluzione attraverso gli strumenti digitali. Anche la particolare situazione dell'ultimo biennio ha influito sulle esigenze delle consumatrici e dei consumatori. Per questo è particolarmente importante che i garage si posizionino sul mercato con una strategia chiara e rendano visibili le proprie competenze.

I concetti e i moduli della ESA forniscono un profilo ai garage. Ad esempio, un'azienda che desidera sottolineare la propria competenza multimarca e che al contempo dispone di un know-how specifico per la manutenzione e la riparazione di veicoli più vecchi, abbina uno dei concetti di garage al modulo Vintage Point. A seconda della strategia aziendale, i concetti e i moduli per i garage possono essere utili anche come integrazione alla rappresentanza di un marchio.

Specialista multimarca indipendente o integrato con la rappresentanza di un marchio

Dalla rappresentanza di un marchio i clienti si aspettano in primo luogo che l'azienda disponga di conoscenze ed esperienze approfondite nella manutenzione e riparazione delle marche automobilistiche rappresentate dal garage. Diverso è il caso di un garage indipendente con un concetto di garage. Tale azienda punta sul fatto che tutti i marchi siano i benvenuti. La formazione professionale dei collaboratori non è legata a un marchio specifico ma è indipendente, ad esempio con corsi giornalieri organizzati nei centri di formazione delle diverse sezioni UPSA.

Può anche essere utile integrare la rappresentanza di un marchio a un concetto di garage. I concetti di garage sono sinonimo di competenza multimarca. Consentono a una concessionaria di rivolgersi a clienti di altre marche e di ridurre l'esitazione di affidare un veicolo di marca B a un concessionario di marca A. Questo ampliamento del mix di marchi aumenta il grado di utilizzo dell'officina.

Clienti diversi, esigenze diverse

Non tutti i garage hanno gli stessi clienti e le stesse esigenze. Fattori determinanti sono ad esempio le dimensioni dell'azienda o la la rappresentanza di un marchio. Ma anche la posizione e il bacino d'utenza del garage sono importanti. Infine è il garagista a decidere a quali clienti rivolgersi e gli aspetti sui quali l'azienda dovrebbe specializzarsi. Con le GARAGE, sympacar, CHECKBOX e Bosch Car Service, l'ESA ha il concetto di garage adatto alle diverse esigenze. Ogni concetto ha caratteristiche diverse. Oltre all'immagine molto diversa da un punto di vista visivo, anche i servizi sono strutturati in modo differente.

Il marchio le GARAGE è da oltre 20 anni un partner affidabile. Oggi la rete comprende 400 garage in tutte le regioni della Svizzera. I garagisti godono di una libertà imprenditoriale superiore alla media. Non si assumono obblighi superflui e hanno alle spalle un marchio consolidato. I partner beneficiano di un marchio forte, del supporto al marketing, di agevolazioni ed eventi. Il nostro più recente programma per garagisti sympacar combina la libertà imprenditoriale con un marchio moderno e fresco. Al contempo i partner beneficiano anche dei servizi e dell'esperienza di un forte partner concettuale. La struttura modulare di CHECK- BOX è particolarmente adatta ai garagisti che desiderano aderire a un marchio moderno ma che desiderano scegliere individualmente di quali servizi di un partner di concetto beneficiare. Bosch Car Service si rivolge ai garagisti che desiderano appoggiarsi a un forte marchio internazionale, vogliono beneficiare dei servizi di un grande partner di concetto e sono in grado di soddisfare i requisiti richiesti.

Un maggior valore aggiunto per le carrozzerie

Con il concetto clearcarrep, le carrozzerie possono dimostrare nei confronti dei consumatori, come pure delle compagnie d'assicurazione e dei gestori di flotte, uno standard di qualità che si concentra sulla «riparazione invece di sostituzione» e che, con procedimenti efficienti, ottiene risultati di riparazione migliori e più convenienti. Con il suo approccio, il concetto clearcarrep garantisce un maggior valore aggiunto all'azienda e contemporaneamente riduce il consumo di materie prime, promuovendo così la sostenibilità.

Continua a pagina 17

Temi di politica dei trasporti che interessano i garagisti nel 2023

Tasse sulla mobilità e altro ancora

Il 2023 dovrebbe essere un anno abbastanza tranquillo per la politica dei trasporti, ma i progetti sono ancora in fase di studio. Il momento più significativo dovrebbe essere rappresentato dalle elezioni federali del 22 ottobre 2023. Avranno un impatto sulla politica dei trasporti? **Raoul Studer**

Le elezioni federali del 2023 potrebbero avere una forte influenza sulla politica dei trasporti e sui progetti infrastrutturali previsti. Foto: Pneumatici Nokian

Il 2022, che sta per concludersi, è stato un anno piuttosto tranquillo in termini di politica dei trasporti. Non si sono tenute votazioni importanti su questo tema e non ne sono previste per il prossimo anno. Inoltre, il Consiglio federale ha cancellato la data prevista per una votazione il 12 marzo 2023. La prossima data sarà quindi il 18 giugno 2023 e il Consiglio federale deciderà a tempo debito quali temi saranno messi in votazione.

D'altra parte, il 22 ottobre 2023 si terranno le elezioni federali per le quali i partiti si stanno già organizzando. Gli attivisti per il clima stanno cercando di far sentire la loro voce con azioni appiccicose. Stanno bloccando il traffico per segnalare che è giunto il momento di fare finalmente dei progressi per il cambiamento climatico. Come in passato le azioni sono rivolte al traffico stradale motorizzato. È quasi una tradizione etichettarlo come il principale responsabile delle emissioni di gas serra, ma ciò non corrisponde alla realtà. A seconda dell'esito delle elezioni, tuttavia, nuovi disagi potrebbero minacciare gli automobilisti, i garagisti e l'infrastruttura di trasporto. Nel frattempo, i lavori di costruzione delle infrastrutture di trasporto procedono più o meno come previsto. Lo scavo della seconda galleria stradale del Gottardo è iniziato nell'estate del 2022. Il completamento è previsto per il 2026 e il tunnel dovrebbe entrare in funzione entro la fine del 2029. Sulla A9 nel Vallese è stata aperta la canna nord del tunnel di Visp. Questo fa parte della circonvallazione sud di Visp, che sarà completamente completata in entrambe le direzioni entro il 2024/2025.

D'altra parte, l'ampliamento a sei corsie della A1 tra il raccordo A1/A5 di Luterbach e il raccordo A1/A2 di Härkingen non è ancora in programma. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha sottoposto il progetto di attuazione a un'indagine pubblica nel maggio 2018. Nel maggio 2021 sono stati presentati tre ricorsi al Tribunale amministrativo federale contro la decisione di approvazione del piano del DATEC (Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni) del dicembre 2020. Ad oggi, il tribunale non ha ancora emesso una sentenza e quindi il processo è ancora in corso. La data di inizio dei lavori è quindi sconosciuta.

Il buon funzionamento delle strade nazionali contribuisce in modo determinante all'efficienza dell'intero sistema di trasporto. Negli agglomerati urbani, in particolare, l'obiettivo è migliorare il flusso del traffico e la compatibilità delle autostrade entro il 2030. Il Programma di sviluppo strategico (PRODES strade nazionali) definisce le fasi di sviluppo necessarie. Ogni quattro anni, il Parlamento decide su questi progetti, sulla loro priorità e sul loro finanziamento. Il Consiglio federale chiede lo sblocco dei seguenti cinque progetti, compreso il relativo credito d'esecuzione di 4,3 miliardi di franchi: A1 Wankdorf-Schönbühl, A1 Schönbühl-Kirchberg, terza canna del tunnel del Rosenberg a San Gallo, tunnel del Reno a Basilea e seconda canna del tunnel del Fäsenstaub a Sciaffu-

sa. Il Parlamento dovrebbe mettere in discussione la questione la prossima primavera.

Il messaggio sulla revisione della legge sulla circolazione stradale è stato adottato. L'obiettivo è, tra l'altro, quello di introdurre una maggiore proporzionalità nelle misure anti-pirati della strada del programma Via Sicura e di evitare inutili casi di rigore. Il periodo minimo di ritiro della patente di guida, pari a due anni, è mantenuto, ma sono possibili alcune eccezioni. Inoltre, non vi è alcun obbligo di indossare il casco da bicicletta per i ragazzi tra i 12 e i 16 anni. Per il tema della guida autonoma, il Consiglio federale dovrebbe avere la possibilità di regolamentarne l'attuazione tramite ordinanze. L'entrata in vigore della revisione della LCS è prevista per il 2023. Inoltre, è stata elaborata una legge sulle piste ciclabili che dovrebbe entrare in vigore già il 1° gennaio 2023. La Confederazione e i Cantoni dovranno quindi pianificare e costruire una rete di piste ciclabili sulle loro strade entro la fine del 2043. Le infrastrutture ciclistiche sono finanziate dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FORTA).

Dopo la bocciatura della legge sul CO_2 nel 2021, il Consiglio federale ha rivisto la sua proposta. Non contiene più tasse aggiuntive o prezzi maggiorati (biglietti aerei, carburante). Nel settore dei trasporti, questo includerà il sostegno allo sviluppo di infrastrutture di ricarica per le auto elettriche, l'acquisto di autobus elettrici per il trasporto pubblico e la promozione di collegamenti ferroviari internazionali. Tuttavia, il Consiglio federale mantiene l'attuale obiettivo di dimezzare le emissioni entro il 2030. Per raggiungere gli obiettivi climatici sono necessari più veicoli elettrici. Per contro, i veicoli elettrici non pagano l'imposta sugli oli minerali, il che significa meno entrate e meno soldi per la manutenzione e lo sviluppo dell'infrastruttura stradale che attualmente è finanziata dalle tasse e dalla sovrattassa sugli oli minerali. Il Consiglio federale ha quindi incaricato l'ETEC e il Dipartimento delle Finanze di elaborare entro la fine del 2023 un pacchetto legislativo per il finanziamento sostenibile delle infrastrutture di trasporto attraverso l'introduzione di una tassa sostitutiva a carico dei veicoli ad alimentazione alternativa. La sua introduzione richiede comunque una modifica costituzionale. Il Consiglio federale ipotizza che potrà entrare in vigore entro il 2030.

Il Consiglio federale ha incaricato l'ETEC di individuare i cantoni, le città e i comuni interessati a realizzare progetti pilota sulla tassazione della mobilità. Sono stati delineati diversi progetti, ma sono ancora troppo incentrati sul traffico stradale. L'ETEC pensa quindi di ampliare la propria base e aggiungere ulteriori elementi legati al trasporto pubblico. In questo modo si garantirà il coinvolgimento delle diverse modalità di trasporto. Questo progetto è in corso. Saranno quindi selezionate le idee di progetto per le quali saranno condotti studi di fattibilità e il Consiglio federale deciderà poi i prossimi passi da intraprendere. <

Maggiori informazioni su :
agvs-upsa.ch/it/rappresentanze-del-settore/temi-di-politica-dei-trasporti

La legge sulla bicicletta, che entrerà presto in vigore, obbligherà la Confederazione e i Cantoni a pianificare le infrastrutture di trasporto, a volte già complesse, non solo per il traffico individuale motorizzato. Entro la fine del 2043, dovranno anche pianificare e costruire una rete di piste ciclabili sulle loro strade. Foto: Shutterstock

Continua da pagina 15

Potenziare il profilo con un modulo per officine

A complemento dei concetti di garage, l'ESA ha lanciato tre moduli per officine che evidenziano una competenza specifica di un'azienda, potenziandone il profilo. Il modulo emotion point è rivolto ai garagisti che dispongono delle qualifiche adeguate per trattare la tecnologia ad alta tensione e la cui officina è attrezzata per eseguire in sicurezza questo genere di lavori. Con il modulo specialista in pneumatici, i garagisti mettono in evidenza per i loro clienti la propria competenza in materia di pneumatici. È stato pensato per i garagisti che puntano attivamente sul commercio dei pneumatici e tengono a comunicarlo verso l'esterno. Il modulo Vintage Point si rivolge ai garagisti che hanno le conoscenze e le attrezzature necessarie per una manutenzione professionale di veicoli con più di 20 anni. Naturalmente i moduli per officine sono disponibili anche per aziende che non hanno un concetto di garage ESA.

Il vostro responsabile regionale ESA sarà lieto di aiutarvi a scegliere il concetto per garage o il modulo per officine più adatto alla vostra azienda. <

Prospettive economiche 2023

I massicci aumenti di prezzo riducono la domanda

Il settore automobilistico ha preso nota delle prospettive economiche di BAK Economics per il 2023 e sta discutendo lo scenario più realistico. Questo è importante per le trattative e gli obiettivi di vendita dei concessionari. Un sondaggio condotto da AUTOINSIDE mostra che tutti sembrano essere prudenti quando si tratta di previsioni.

Reinhard Kronenberg

Markus Aegerter, membro della direzione di UPSA

Nelle sue prospettive economiche per il 2023, BAK Economics prevede un totale di 260.000 immatricolazioni di nuove auto. Il mercato automobilistico svizzero dovrebbe quindi riprendersi un po', ma l'anno prossimo non tornerà ai livelli pre-crisi. Tuttavia, ci sono "rischi economici" associati a questa prospettiva. Nel suo rapporto, BAK Economics li considera addirittura "eccezionalmente elevati". Tra questi, quattro fattori che gli economisti non sono stati in grado di stimare, ma che potrebbero avere un'influenza considerevole: la carenza di semiconduttori, lo sviluppo della pandemia, in particolare in Asia, l'evoluzione crescente della carenza energetica e lo sviluppo del conflitto tra Cina e Taiwan. BAK Economics ha quindi elaborato uno scenario positivo e uno negativo. Nello scenario positivo, si prevedono circa 236.000 immatricolazioni di nuove auto nel 2022 e circa 285.000 nel 2023. Nello scenario negativo, si prevedono restrizioni significative della produzione alla fine del 2022 e nel 2023. In questo scenario, ci sarebbero 225.000 nuove immatricolazioni nell'anno in corso e circa 233.000 nel 2023.

> "Penso che la previsione di 260.000 del BAK sia troppo ottimistica"
>
> **Markus Aegerter**, membro della direzione di UPSA

"Nei mesi di settembre e ottobre, il numero di immatricolazioni di auto nuove è tornato ad essere positivo rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente. Sono d'accordo con auto-suisse che questo è il primo segnale di un leggero allentamento. Tuttavia, ritengo che la previsione del BAK di 260.000 auto sia troppo ottimistica", afferma Markus Aegerter, membro della direzione di UPSA. Marc Weber, proprietario del garage Ausee di Au-Wädenswil (ZH), concorda: da un lato, le consegne di veicoli sono ancora molto basse. D'altra parte, ritiene che il sentimento dei consumatori sia in calo "e quindi un investimento così importante non è la priorità". Christoph Keigel, proprietario del Garage Keigel - Keigel AG di Frenkendorf (BL), spiega che a causa degli attuali problemi, molte nuove auto ordinate non saranno consegnate quest'anno. Secondo le sue stime, si tratta di almeno 30.000 veicoli, pari a circa il 15% degli ordini attuali. Supponendo che i tempi di consegna tornino alla normalità nel 2023, Keigel prevede 260.000 immatricolazioni, di cui 230.000 nuovi ordini e 30.000 ordini del 2022. "Pertanto, nel 2023, la domanda ristagnerà al livello del 2022".

Sulla base di queste stime, tutti e tre optano chiaramente per lo scenario negativo delineato da BAK Economics: Aegerter prevede 240.000 nuove immatricolazioni nel 2023. Weber è "chiaramente a favore dello scenario negativo". Da un lato, non vede alcun allentamento delle assegnazioni di produzione nella prima metà del 2023 e, dall'altro, la logistica e i trasporti rimarranno questioni delicate. Keigel è d'accordo: "Se la situazione delle consegne non migliorerà e lo stesso effetto di ritardo continuerà fino al 2024, non ritengo che 260.000 nuove immatricolazioni siano un numero realistico, perché

Marc Weber, proprietario del garage Ausee, Au-Wädenswil (ZH)

Christoph Keigel, proprietario di Garage Keigel - Keigel AG, Frenkendorf (BL) l (ZH)

non credo che la domanda effettiva di nuove auto aumenterà". Le incertezze e la riluttanza degli acquirenti sono "troppo importanti" per osare sperare in uno scenario positivo.

Un fattore importante è l'attuale aumento dei prezzi per vari marchi e modelli, dovuto all'aumento dei prezzi delle materie prime e dei costi logistici. Ma non è tutto: "Stiamo assistendo a massicci aumenti di prezzo del 20-30%, ovvero 10.000-15.000 franchi, per alcuni modelli di diverse marche", afferma Christoph Keigel. L'aumento dei prezzi si verifica quando un modello viene riprogettato e dotato delle più recenti tecnologie di guida e assistenza. I modelli precedenti più economici non vengono più offerti. L'aumento dei prezzi potrebbe portare a una diminuzione dell'acquisto di nuove auto oggi e nel medio termine? Questa è l'opinione di Markus Aegerter: "Ho sentito dire che i clienti disdicono sempre più spesso i contratti di acquisto già stipulati". Marc Weber ritiene che l'aumento dei prezzi "non sia certamente favorevole". Inoltre, l'aumento dei tassi di interesse frena i contratti di leasing. "O forse il prezzo che il cliente finale deve pagare o le condizioni di finanziamento erano troppo favorevoli", spiega. "Riteniamo che questo massiccio aumento dei prezzi porterà a una diminuzione dell'acquisto di nuovi veicoli, poiché i consumatori non sono più disposti o in grado di permettersi

"Anche l'aumento dei tassi d'interesse frena i contratti di leasing"

Marc Weber, proprietario del garage Ausee, Au-Wädenswil (ZH)

"Non sono le nuove immatricolazioni, ma gli ordini dei clienti a determinare la forza del mercato automobilistico in Svizzera "

Christoph Keigel, proprietario di Garage Keigel - Keigel AG, Frenkendorf (BL) l (ZH)

un'auto più costosa", aggiunge Christoph Keigel. In futuro, i consumatori sensibili al prezzo acquisteranno un'auto di seconda mano recente o un'auto di ritorno da un contratto di leasing con lo stesso budget. Nel complesso, Marc Weber prevede che il mercato rimarrà stabile come nel 2022. Grazie alla ridotta disponibilità di veicoli, spera che "le guerre sui prezzi appartengano al passato e che la crescita sia stabile e sana". Rimane "ottimista, ma cauto". Keigel prevede che il 2023 "sarà un anno positivo, poiché molte incertezze, alcune delle quali sono quasi degenerate in isteria, saranno un brutto ricordo". <

Tutti i dettagli del rapporto BAK Economics

Dai un'occhiata dietro le quinte del BAK Economics Economic e leggi il rapporto su:

Accedi qui alle previsioni degli esperti

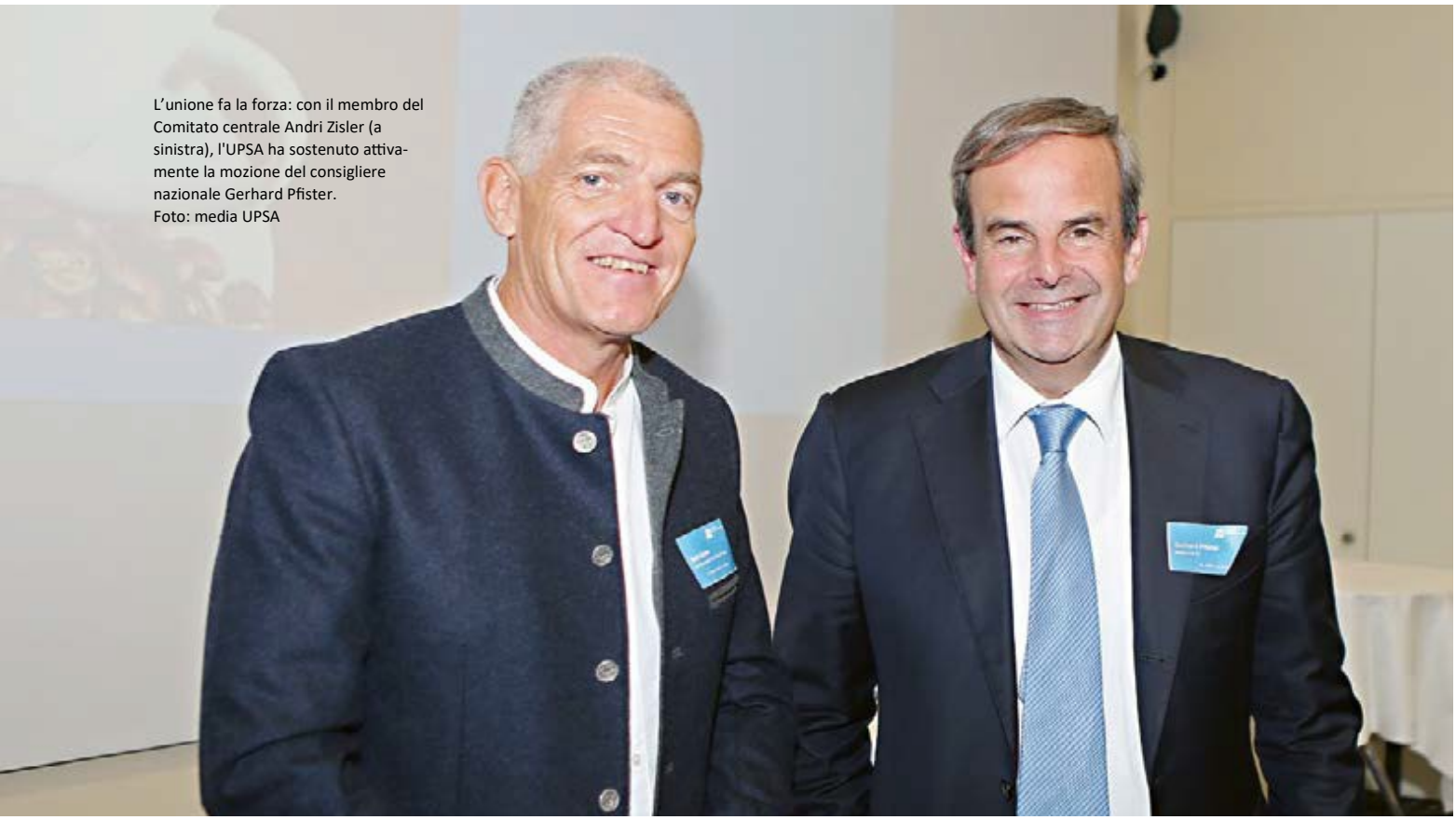
40° Workshop sulla concorrenza

Ecco perché la mozione Pfister deve essere attuata in tempi brevi

"Un'efficace protezione legale nel settore automobilistico" è stato il tema centrale del workshop sulla concorrenza. Secondo tutti i garagisti presenti, la questione deve essere affrontata al più presto prima che la sfera politica la rimandi alle calende greche. **Sascha Rhyner**

La casella di posta elettronica di Patrick Krauskopf, professore di diritto della concorrenza presso la ZHAW di Winterthur (ZH), è stata riempita nei giorni precedenti il 40° Workshop sulla concorrenza. "Nelle ultime 48 ore ho ricevuto circa 150 e-mail che mi chiedevano se potevamo rendere disponibile l'evento anche in streaming", ha dichiarato il direttore del Centro per il diritto della concorrenza e la conformità della ZHAW School of Management and Law ai circa 60 garagisti presenti. Al centro della discussione c'era la mozione "Applicazione efficace della legge sui cartelli nel settore automobilistico", presentata dal consigliere nazionale Gerhard Pfister nel 2018. La mozione si basa sulla difficoltà di far rispettare effettivamente i diritti sanciti dalla Comauto.

A causa della differenza di potere e della particolare struttura del mercato automobilistico, quasi 20 anni fa si è reso necessario adottare regolamenti specifici per garantire la concorrenza in Svizzera e nell'UE. Poiché le disposizioni della legge sui cartelli non erano sufficienti per tenere conto delle particolarità del settore automobilistico, nel 2002 la Commissione per la concorrenza (COMCO) ha pubblicato la Comauto. Questa contiene disposizioni volte a creare condizioni di parità e a bilanciare lo squilibrio di potere tra importatori e concessionari. "Il nostro problema è Davide contro Golia", ha detto Patrick Krauskopf nella sua introduzione allo Workshop sulla concorrenza. La mozione presentata dal Consigliere nazionale Gerhard Pfister mira a trovare un equilibrio tra gli oltre 5.000 concessionari, garage e officine, così come tra importatori e produttori, e chiede un'applicazione efficace della legge sui cartelli nel settore automobilistico. Il Consiglio federale dovrebbe essere incaricato di emanare regolamenti vincolanti sulla base dell'articolo 6 della legge sui cartelli, in modo che la Comauto sia effettiva-



L'unione fa la forza: con il membro del Comitato centrale Andri Zisler (a sinistra), l'UPSA ha sostenuto attivamente la mozione del consigliere nazionale Gerhard Pfister.
Foto: media UPSA

Intense discussioni al Workshop sulla concorrenza: da sinistra a destra, l'organizzatore Patrick Krauskopf, professore di diritto della concorrenza presso la ZHAW di Winterthur (ZH), Christian Müller, presidente della sezione di Zurigo dell'UPSA, Adrian Kiefer, comproprietario della Zbinden AG di Hägendorf (SO), Andrea Graber Cardinaux, vicedirettore del Segretariato della COMCO, e Marius Huber, direttore di Swiss Import von Rotz.

mente attuata e applicata.

Durante l'evento, il promotore della mozione, Pfister, ha ribadito la sua richiesta: "Si tratta di far rispettare la legge sui cartelli nel settore automobilistico, perché i garage non hanno alcuna protezione legale in questo campo. Tuttavia, il navigato politico ha preferito stemperare le aspettative: "Potrebbero volerci altri quattro anni per l'attuazione". Il presidente del Centro ha promesso di agire se non succederà nulla entro la prossima primavera. Ma c'era un consenso sul fatto che il tempo sta per scadere. L'attuale Comauto del 2015 è ancora in vigore fino al 2023, dopodiché non verrà riformulata alcuna base giuridica vincolante o almeno consigliata. "Attualmente stiamo affrontando diverse sfide, come il cambiamento climatico, l'aumento dell'elettrificazione e le difficoltà di approvvigionamento", spiega Andri Zisler, membro del Comitato UPSA di Coira (GR). "A ciò si aggiunge il fatto che molti contratti con i concessionari vengono attualmente rescissi e sostituiti da nuovi contratti o addirittura da modelli di agenzia". Questa ristrutturazione è preoccupante per i concessionari svizzeri, perché nel vero modello di agenzia non si applica la legge sui cartelli. "Poiché l'attuale Comauto scade alla fine del 2023, dobbiamo agire subito", sottolinea Zisler. "Tra quattro o cinque anni sarà troppo tardi". Patrick Krauskopf teme una fuga della catena di creazione del valore all'estero e un indebolimento della concorrenza in Svizzera.

L'attuale Comauto regola l'accesso dei concessionari ai pezzi di ricambio o alle informazioni e ai dati tecnici. "Esaminiamo ogni reclamo e, se necessario, contattiamo i fabbricanti per andare a fondo delle eventuali irregolarità", spiega Andrea Graber Cardinaux, direttore aggiunto del segretariato COMCO. Il responsabile del dipartimento mercato dei prodotti sottolinea che non ci deve essere per forza un legame tra la vendita e il servizio post-vendita. A questo proposito fa riferimento al sito web della COMCO dove è possibile presentare non solo note esplicative, ad esempio su abusi del mercato relativo, ma anche reclami. "Il vantaggio per i garage è che siamo noi a fare le ricerche e l'onere della prova non spetta al garage stesso in qualità di denunciante", ha aggiunto Andrea Graber. Dagli interventi dei partecipanti è emerso che ci sono ancora troppi garage che fanno i conti in casa propria e non denunciano eventuali violazioni del regolamento automobilistico COMCO. "Ad esempio, non abbiamo ricevuto alcun reclamo sull'abuso di potere del mercato relativo", riferisce Andrea Graber. "Ci aspettavamo un gran numero di reclami in questo settore". Per concludere ha lanciato un allarme sulla scadenza di Comauto per la fine del 2023. "Possiamo adeguare la durata della Comauto", ha detto. Ma la conclusione della serata è stata chiara: trasformare Comauto in un'ordinanza avrebbe dato un importante segnale. Inoltre, il tempo sta per scadere. "La soluzione è la mozione Pfister", ha riassunto Patrick Krauskopf. Il Consigliere nazionale Gerhard Pfister ha anche detto che i politici a volte hanno bisogno di un po' di pressione per agire più rapidamente. La manifestazione è servita quindi a indicare la strada da seguire. <

Mozione Gugger

Per tutelarsi dall'introduzione unilaterale del modello di agenzia, il Consigliere nazionale di Zurigo Nik Gugger (EPI) ha presentato nel giugno 2022 una mozione sulla "Protezione dall'introduzione unilaterale del modello di agenzia nel mercato automobilistico". La mozione chiede di integrare la legge sui cartelli per vietare la risoluzione dei contratti di concessionario e di servizio per l'intera rete di concessionari o per gran parte di essi se il produttore non è in grado di dimostrare che il nuovo modello di distribuzione è significativamente più efficiente di quello precedente. Inoltre, la legge sui cartelli deve rimanere applicabile anche dopo l'introduzione del modello di agenzia. Nella sua risposta, il Consiglio federale chiede di respingere la mozione malgrado sia stata firmata da tutti i gruppi politici. L'idea della mozione sarebbe "contraria ai principi del diritto privato e del diritto della concorrenza".

Maggiori informazioni su :
zhaw.ch/sml

Guerra alle polveri fini

Euro 7: ecco le principali novità

Meno polveri fini e microplastiche invece di ulteriori riduzioni dei gas inquinanti: questo è ciò che la Commissione europea ha proposto per gli standard di emissioni delle nuove auto a partire dal 2025. Il Consiglio dei ministri dell'UE e il Parlamento europeo dovranno negoziare su questo punto in un secondo momento. **Max Fischer**

Fra 13 anni solo le auto totalmente a zero emissioni di CO_2 potranno essere immatricolate nell'UE. Oltre alle emissioni di gas di scarico, la Commissione europea vuole che il nuovo standard di emissione Euro 7, che entrerà in vigore per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri a partire dal 2025, si concentri principalmente sulle emissioni di polveri fini e microplastiche. La principale innovazione del nuovo regolamento è l'introduzione di limiti per la produzione di polveri fini da parte dei freni e degli pneumatici, oltre che per le emissioni dei gas di scarico. Ciò è particolarmente importante alla luce del rapido aumento delle auto elettriche e del fatto che gli pneumatici e i freni stanno diventando "le principali fonti di produzione di particolato", come ha dichiarato la Commissione europea a Bruxelles.

I fabbricanti di veicoli elettrici dovranno inoltre fornire informazioni sulla durata delle batterie utilizzate per la propulsione. La Commissione intende "rafforzare la fiducia dei consumatori verso i veicoli elettrici". Secondo Markus Peter, responsabile del settore Tecnica e Ambiente di UPSA, questo sviluppo non sfavorirà le officine: "L'allungamento della vita utile dei veicoli sarà un vantaggio per le officine".

I valori limite di emissione di ossidi di azoto per le automobili e i veicoli commerciali leggeri sono stati solo parzialmente ridotti rispetto a quelli stabiliti dallo standard di emissione Euro 6 in vigore dal 2015. Per i veicoli con motore diesel, il limite di emissione di ossidi di azoto sarà ridotto da 80 a 60 mg per chilometro, mentre il limite per i veicoli

Dal momento che i politici di Bruxelles vogliono che pure le auto elettriche soddisfino gli standard di emissione futuri, anche gli pneumatici con la loro usura sono nel mirino della nuova norma Euro 7. Foto: media UPSA (sinistra), Istock (destra)

a benzina rimarrà a 60 mg. I valori delle emissioni dovranno però essere misurati in condizioni più vicine alla realtà.

Concretamente, per esempio, non si devono superare determinati valori con temperatura ambiente fino a 45°C. Questa modifica è molto importante in quanto, fino ad oggi, le norme attuali non consentono il superamento dei limiti a "soli" 38 °C. Per contro, la Commissione europea intende abbassare ulteriormente i limiti per camion e autobus. Un ulteriore punto è la regolamentazione dei gas che oggi non sono ancora misurati. Quest'ultimo include limiti per l'ammoniaca e la formaldeide nelle autovetture e limiti per il protossido di azoto (ossido di azoto) nei camion.

Con il "Patto verde per l'Europa", la Commissione europea ha presentato una nuova strategia di crescita che, secondo la Commissione, "promuoverà la transizione verso un'economia europea neutrale dal punto di vista climatico, efficiente sotto il profilo delle risorse, competitiva e senza emissioni". Per accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile, i trasporti devono diventare significativamente più ecologici, soprattutto nelle città. A tal fine, la Commissione ha avviato i lavori preparatori per promuovere la valutazione e l'eventuale revisione degli attuali standard di emissione Euro 6/VI per le autovetture, i veicoli commerciali leggeri, gli autocarri e gli autobus. <

Maggiori informazioni su :
agvs-upsa.ch

Auguri di Buone Feste e Felice Anno Nuovo
Il segretariato UPSA Sezione Ticino

Riciclaggio dei veicoli da rottamare

Gestione corretta dei rottami

I vecchi veicoli vengono riciclati allo stesso modo da decenni. Di norma, il proprietario o, più raramente, il garagista, portano il veicolo da una sfasciacarrozze, che ne recupera così alcuni componenti. Quest'ultimo vende poi la scocca denudata ad un trita-rottami. Daniel Christen, direttore della Fondazione Auto Recycling Svizzera, sa cosa è consentito fare e cosa no, oltre che quali misure devono essere adottate per garantire che l'auto venga smaltita nel rispetto dell'ambiente. **Cynthia Mira**

Oli del motore e del cambio, liquido di raffreddamento, carburante, Adblue, liquido dei freni e liquido refrigerante dell'aria condizionata: questi sono i tipici fluidi dannosi per l'ambiente e presenti in un veicolo. Ma non è tutto. Altri materiali inquinanti, soprattutto nei veicoli più vecchi, sono il piombo, l'acido solforico e il mercurio, nonché lo iodio o il bromo delle lampadine alogene. "Molte sostanze inquinanti sono oggi vietate o pesantemente limitate nella fabbricazione di automobili", afferma Daniel Christen, direttore della Fondazione Auto Recycling Svizzera. Ma "la maggior parte delle auto giunte a fine vita ha circa diciassette anni". Per questo è ancora più importante e indispensabile smaltirle correttamente per non inquinare inutilmente l'ambiente.

Il processo e i metodi di riciclaggio non sono cambiati molto negli ultimi anni. "Per un riciclaggio efficiente, la raccolta differenziata è essenziale", spiega Daniel Christen. È necessario smontare l'auto prima di vendere i vari pezzi. Questa procedura è ancora oggi importante, anche se sempre più componenti dell'auto sono collegate al software, il che rende difficile la loro sostituzione con componenti d'occasione. "Sono diversi i pezzi d'occasione richiesti, come parti di carrozzeria, fari, motori o trasmissioni. È importante sapere quali sono le marche e i modelli più richiesti così come quali sono i componenti che possono rompersi e creando una domanda di ricambi", spiega Christian. La scocca nuda che rimane viene poi triturata in un impianto di frantumazione e il metallo viene poi venduto alle acciaierie e alle raffinerie. Il riciclaggio dei metalli consente di risparmiare grandi quantità di materie prime e di energia. La quota di metalli, soprattutto quelli non ferrosi, è decisiva in fase di riciclaggio. "I materiali rimasti non riciclabili vengono smaltiti negli impianti di incenerimento dei rifiuti in Svizzera". Il riciclaggio è notevolmente cambiato negli ultimi anni. I veicoli da rottamare possono essere riciclati fino al 90%. "Sofisticati sistemi di filtraggio consentono di depurare i fumi, di convertire l'energia prodotta dalla combustione e di utilizzarla come fonte di teleriscaldamento, e per finire di estrarre altri materiali riciclabili dalle ceneri e dalle scorie", spiega Christian. Il recupero di materie prime preziose diventerà più importante con i veicoli elettrici. È un fatto che le

Come distinguere i da rottamare dalle auto usate

Per i garage non è sempre facile gestire correttamente i veicoli da rottamare e, in particolare, differenziarli dai veicoli di seconda mano, dai rifiuti e dai rottami metallici. L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) ha diramato delle linee guida in materia.
Di seguito sono riportati i criteri con cui un garage stabilisce se un'auto può essere considerata un veicolo da rottamare o un'auto usata:

- Veicoli distrutti dalle fiamme
- Veicoli in cui il vano motore o l'abitacolo sono stati allagati abbondantemente (con acqua, fango, ecc.)
- Veicoli per lo smontaggio o l'estrazione di pezzi di ricambio
- Veicoli gravemente deformati con più di 55 danni. Per visualizzare il diagramma dei danni, scansionare il codice QR:

Ecco come è organizzato il riciclaggio in Svizzera e i primi passi che il garagista deve seguire:

- Quando si tratta di un veicolo da rottamare il garagista può affidarlo solo a un'impresa di smaltimento autorizzata a trattare tali veicoli. Oggi il 97% dei veicoli da rottamare viene riciclato in Svizzera.
- I veicoli da rottamare considerati rifiuti sotto osservazione possono essere esportati solo previa autorizzazione dell'UFAM. Nell'ambito della procedura di autorizzazione all'esportazione, l'UFAM verifica se le aziende che trattano i rifiuti rispettano la legislazione ambientale svizzera.
- Solo i veicoli non considerati a fine vita possono essere esportati senza autorizzazione. I veicoli possono essere esportati solo verso i Paesi dell'UE o dell'OCSE. La licenza di circolazione (annullata) deve essere presente nel caso di esportazione di auto usate.

Il riciclaggio dei metalli consente di risparmiare grandi quantità di materie prime e di energia.
Foto: S hutterstock

auto elettriche sono entrate in circolazione in gran numero solo recentemente. Quindi per ora, finiscono raramente da una sfasciacarrozze. Visto che presto ce ne saranno molti di più, le aziende del settore si stanno già preparando. "Per il riciclaggio, i dipendenti devono innanzitutto essere addestrati a maneggiare sistemi ad alta tensione e disporre degli strumenti necessari e di un'area chiusa, proprio come nelle officine", spiega Christian. "In Europa, ma anche in Svizzera, nei prossimi anni verranno implementate grandi capacità di riciclaggio. L'obiettivo è recuperare litio, cobalto, nichel, manganese, ecc. da utilizzare poi per produrre nuove batterie". I liquidi da smaltire sono meno numerosi nelle auto elettriche, ma i motori e i cavi elettrici contengono rame, ad esempio, mentre l'elettronica di potenza contiene metalli preziosi e nelle batterie si trovano cobalto e litio. "Le batterie agli ioni di litio sono un tema importante. Attualmente, gli specialisti stanno valutando attentamente l'utilizzo delle batterie usate per lo stoccaggio stazionario di energia elettrica così da dare loro una seconda vita prima di venir riciclate. "Questo approccio può essere utilizzato per immagazzinare l'energia elettrica prodotta da impianti solari ed eolici o per stabilizzare la rete elettrica". Attualmente, tuttavia, sono le batterie difettose e danneggiate, ad esempio quelle provenienti da veicoli incidentati, a destare le maggiori preoccupazioni. "Poiché possono prendere fuoco inaspettatamente, devono essere immagazzinate e trasportate correttamente e poi riciclate il più rapidamente possibile". <

Corretta custodia nei garage

Markus Peter, responsabile del settore Tecnica e Ambiente di UPSA, riassume ciò che le officine devono sapere sulla corretta custodia nelle loro sedi dei veicoli fuori uso. È particolarmente importante tenere conto della protezione della falda acquifera se i veicoli presentano perdite di liquidi.

"Per un corretto drenaggio è essenziale distinguere tra veicoli sicuri e non sicuri. Le auto che soddisfano i requisiti di legge per i veicoli stradali, che sono state collaudate entro i termini di legge dalle autorità automobilistiche o dagli organismi di controllo dei veicoli e che non presentano perdite sono considerate sicure. Per garantire la sicurezza dei veicoli, il sito di smaltimento dovrebbe essere possibilmente dotato di un sistema di filtrazione delle acque con recupero a pavimento. È consentito anche lo scarico, attraverso un collettore di fanghi, nelle fognature di raccolta o nelle fognature combinate. Per i veicoli non sicuri, i requisiti per il loro stoccaggio sono più severi. È preferibile custodire questi veicoli in un'area coperta, con pavimento solido e senza drenaggio. È vietato l'uso di siti con terreni non solidi per il deposito di veicoli o parti di veicoli da smaltire non sicuri. Se il sito di stoccaggio con pavimento solido è dotati di drenaggio, le acque reflue devono essere scaricate all'impianto di trattamento tramite un sistema di raccolta dei fanghi e separatori di oli minerali.

Per ulteriori informazioni, consultare la scheda informativa sulla protezione ambientale nel settore automobilistico e dei trasporti redatta dall'Associazione svizzera dei professionisti della protezione delle acque (VSA). Può essere scaricato gratuitamente dal sito internet dell'associazione.

Inquadra il codice QR per accedere al promemoria

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

Immatricolazioni cumulative Gen. - Nov. 2022 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca															Imm. cum. Gen. - Nov. CH		
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		*F. cantone*	∑ Tot.	% Quota	∑ Totale	% Quota	Rango
1	VW	235	14.01%	993	17.28%	393	19.94%	392	20.77%	125	18.97%	*28*	2'166	17.87%	21'763	10.82%	1
2	AUDI	195	11.63%	661	11.51%	186	9.44%	193	10.23%	48	7.28%	*13*	1'296	10.69%	16'031	7.97%	4
3	MERCEDES-BENZ	197	11.75%	662	11.52%	201	10.20%	159	8.43%	36	5.46%	*9*	1'264	10.43%	17'088	8.49%	3
4	SKODA	110	6.56%	349	6.07%	180	9.13%	140	7.42%	91	13.81%	*41*	911	7.52%	15'331	7.62%	5
5	TOYOTA	133	7.93%	391	6.81%	157	7.97%	108	5.72%	49	7.44%	*2*	840	6.93%	11'209	5.57%	6
6	BMW	142	8.47%	362	6.30%	150	7.61%	97	5.14%	34	5.16%	*37*	822	6.78%	17'450	8.67%	2
7	SEAT / CUPRA	86	5.13%	209	3.64%	88	4.46%	50	2.65%	27	4.10%	*14*	474	3.91%	9'570	4.76%	7
8	DACIA	46	2.74%	182	3.17%	64	3.25%	53	2.81%	63	9.56%	*2*	410	3.38%	6'568	3.26%	11
9	PORSCHE	32	1.91%	219	3.81%	22	1.12%	50	2.65%	5	0.76%	*0*	328	2.71%	3'777	1.88%	19
10	TESLA	57	3.40%	174	3.03%	38	1.93%	34	1.80%	5	0.76%	*1*	309	2.55%	7'226	3.59%	9
11	RENAULT	34	2.03%	106	1.85%	43	2.18%	51	2.70%	34	5.16%	*5*	273	2.25%	6'472	3.22%	12
12	FIAT	48	2.86%	140	2.44%	25	1.27%	46	2.44%	10	1.52%	*3*	272	2.24%	3'677	1.83%	20
13	SUZUKI	37	2.21%	113	1.97%	36	1.83%	50	2.65%	28	4.25%	*1*	265	2.19%	3'250	1.62%	22
14	MINI	51	3.04%	146	2.54%	36	1.83%	20	1.06%	4	0.61%	*1*	258	2.13%	3'431	1.71%	21
15	FORD	33	1.97%	101	1.76%	43	2.18%	66	3.50%	4	0.61%	*8*	255	2.10%	8'060	4.01%	8
16	KIA	24	1.43%	99	1.72%	37	1.88%	60	3.18%	15	2.28%	*0*	235	1.94%	5'259	2.61%	14
17	HYUNDAI	32	1.91%	83	1.44%	67	3.40%	31	1.64%	13	1.97%	*7*	233	1.92%	6'933	3.45%	10
18	JEEP	12	0.72%	84	1.46%	15	0.76%	23	1.22%	10	1.52%	*3*	147	1.21%	1'484	0.74%	26
19	PEUGEOT	13	0.78%	58	1.01%	26	1.32%	33	1.75%	2	0.30%	*2*	134	1.11%	6'137	3.05%	13
20	OPEL	19	1.13%	53	0.92%	27	1.37%	26	1.38%	5	0.76%	*1*	131	1.08%	4'120	2.05%	16
21	MAZDA	6	0.36%	59	1.03%	29	1.47%	33	1.75%	3	0.46%	*0*	130	1.07%	3'915	1.95%	17
22	MITSUBISHI	13	0.78%	41	0.71%	16	0.81%	43	2.28%	9	1.37%	*0*	122	1.01%	1'717	0.85%	24
23	CITROEN / DS	14	0.83%	40	0.70%	30	1.52%	29	1.54%	5	0.76%	*0*	118	0.97%	3'832	1.90%	18
24	VOLVO	32	1.91%	51	0.89%	15	0.76%	12	0.64%	4	0.61%	*3*	117	0.97%	5'224	2.60%	15
25	HONDA	21	1.25%	46	0.80%	7	0.36%	32	1.70%	2	0.30%	*0*	108	0.89%	2'233	1.11%	23
26	NISSAN	16	0.95%	57	0.99%	13	0.66%	13	0.69%	5	0.76%	*0*	104	0.86%	1'496	0.74%	25
27	SUBARU	7	0.42%	24	0.42%	15	0.76%	12	0.64%	16	2.43%	*0*	74	0.61%	1'349	0.67%	28
28	LAND ROVER	9	0.54%	44	0.77%	0	0.00%	9	0.48%	0	0.00%	*0*	62	0.51%	1'392	0.69%	27
29	ALFA ROMEO	4	0.24%	40	0.70%	6	0.30%	0	0.00%	2	0.30%	*0*	52	0.43%	1'136	0.56%	29
30	FERRARI	1	0.06%	34	0.59%	0	0.00%	2	0.11%	0	0.00%	*1*	38	0.31%			
31	MASERATI	4	0.24%	29	0.50%	0	0.00%	2	0.11%	0	0.00%	*0*	35	0.29%	346	0.17%	33
33	SMART	5	0.30%	16	0.28%	4	0.20%	5	0.26%	0	0.00%	*0*	30	0.25%	228	0.11%	34
33	LEXUS	2	0.12%	27	0.47%	0	0.00%	1	0.05%	0	0.00%	*0*	30	0.25%	462	0.23%	31
35	JAGUAR	1	0.06%	13	0.23%	2	0.10%	3	0.16%	0	0.00%	*0*	19	0.16%	520	0.26%	30
36	ASTON MARTIN	0	0.00%	7	0.12%	0	0.00%	1	0.05%	0	0.00%	*0*	8	0.07%	110	0.05%	35
36	POLESTAR	0	0.00%	4	0.07%	0	0.00%	1	0.05%	3	0.46%	*0*	8	0.07%			
38	ALPINE	2	0.12%	2	0.03%	0	0.00%	1	0.05%	1	0.15%	*0*	6	0.05%	107	0.05%	36
39	SSANGYONG	0	0.00%	1	0.02%	0	0.00%	3	0.16%	1	0.15%	*0*	5	0.04%	106	0.05%	37
40	GENESIS	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	1	0.05%	0	0.00%	*0*	1	0.01%	394	0.20%	32
	Diverse	*4*	0.24%	*25*	0.44%	*0*	0.00%	*2*	0.11%	*0*	0.00%	*0*	*31*		1'794	*0.89%*	
	∑ Totale	1'677	13.84%	5'745	47.40%	1'971	16.26%	1'887	15.57%	659	5.44%	*182*	12'121		201'197		

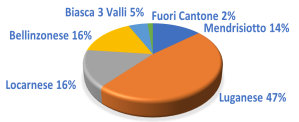
Immatricolazioni VU Novembre e cumulativo (da luglio) 2022 per distretto con quota di mercato per marca																	
Genere	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		*Fuori cantone*		∑ Totale TI		Quota % Cum.	Rango Cum.
		Nov.	Cum.	Nov.	Cum.	Nov.	Cum.	Nov.	Cum.	Nov.	Cum.	*Nov.*	*Cum.*	Nov.	Cum.		
Autofurgone e Minibus	VW	5	17	48	137	8	29	10	24	7	21	*2*	*3*	80	231	27.50%	1
	RENAULT	8	19	25	72	10	27	4	12	1	3		*0*	48	133	15.83%	2
	FORD	4	9	15	42	7	19	5	16	3	13	*1*	*0*	35	99	11.79%	3
	MERCEDES-BENZ	3	7	20	43	7	17	1	3	1	5		*0*	32	75	8.93%	4
	CITROEN	2	3	5	17	7	14	6	13	1	2		*0*	21	49	5.83%	5
	TOYOTA	5	9	6	16	1	3	5	10	1	4		*0*	18	42	5.00%	6
	ISUZU	1	6	5	10	4	9	1	1	3	6		*0*	14	32	3.81%	7
	OPEL	1	2	6	10	1	5	5	12		0		*0*	13	29	3.45%	8
	FUSO	4	9	3	13	1	3	2	3		0		*0*	10	28	3.33%	9
	FIAT		0	8	19	2	6	2	2		0		*0*	12	27	3.21%	10
	PEUGEOT	2	4		6		1	4	10		0		*0*	6	21	2.50%	11
	NISSAN		1	4	12	1	2		0		0		*0*	5	15	1.79%	12
	IVECO		2	3	7	1	3		2		0		*0*	4	14	1.67%	13
	PIAGGIO	1	3	1	1		0	1	5	2	5		*0*	5	14	1.67%	13
	MITSUBISHI		0		2		1		0		0		*0*	0	3	0.36%	15
	DIVERSE		*0*	*7*	*19*		*2*	*4*	*7*		*0*		*0*	*11*	*28*	*3.33%*	
	∑ Totale	36	91	156	426	50	141	50	120	19	59	*3*	*3*	314	840		
Autocarro	MERCEDES-BENZ	3	8		2	3	7		0		0		*0*	6	17	32.08%	1
	IVECO		0	3	5		2	3	8		0		*0*	6	15	28.30%	2
	VOLVO	1	3		0	5	9		0		0		*0*	6	12	22.64%	3
	SCANIA		0	1	3		0		0	1	1		*0*	2	4	7.55%	4
	DAF		2		0		0		0	1	1		*0*	1	3	5.66%	5
	DIVERSE	*1*	*2*		*0*		*0*		*0*		*0*		*0*	*1*	*2*	*3.77%*	
	∑ Totale	5	15	4	10	8	18	3	8	2	2	*0*	*0*	22	53		
Trattore a sella	VOLVO	1	1	1	3		0		2	1	3		0	3	9	42.86%	1
	MERCEDES-BENZ	1	3	4	4		0		0		0		0	5	7	33.33%	2
	DAF	1	3		0		0		0		0		0	1	3	14.29%	3
	IVECO		0	1	1		0		0		0		0	1	1	4.76%	4
	SCANIA		0	1	1		0		0		0		0	1	1	4.76%	4
	∑ Totale	3	7	7	9	0	0	0	2	1	3	*0*	*0*	11	21		

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

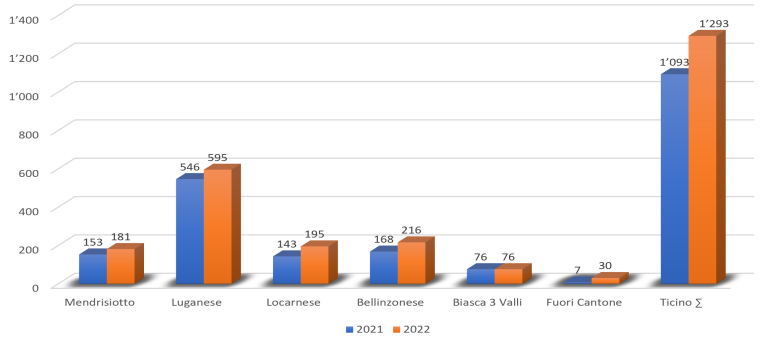
	Novembre						Gennaio - Novembre					
	2021		2022		2021 - 2022		2021		2022		2021 - 2022	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	153	14.00%	181	14.00%	28	18.30%	1'760	14.17%	1'677	13.84%	-83	-4.72%
Luganese	546	49.95%	595	46.02%	49	8.97%	5'796	46.65%	5'745	47.40%	-51	-0.88%
Locarnese	143	13.08%	195	15.08%	52	36.36%	2'059	16.57%	1'887	15.57%	-172	-8.35%
Bellinzonese	168	15.37%	216	16.71%	48	28.57%	1'994	16.05%	1'971	16.26%	-23	-1.15%
Biasca 3 Valli	76	6.95%	76	5.88%	0	0.00%	684	5.51%	659	5.44%	-25	-3.65%
Fuori Cantone	*7*	*0.64%*	*30*	*2.32%*	*23*	*328.57%*	*131*	*1.05%*	*182*	*1.50%*	*51*	*38.93%*
Ticino ∑	**1'093**	100%	**1'293**	100%	**200**	**18.30%**	**12'424**	100%	**12'121**	100%	**-303**	**-2.44%**
Svizzera	**18'825**		**21'406**		**2'581**	**13.71%**	**213'958**		**201'197**		**-12'761**	**-5.96%**

	Movimenti - ≈occasioni		
	2021	2022	Delta %
Gen. -Ott.	44'203	41'328	-6.50%
Novembre	4'441	4'320	-2.72%
Gen. - Nov.	**48'644**	**45'648**	**-6.16%**

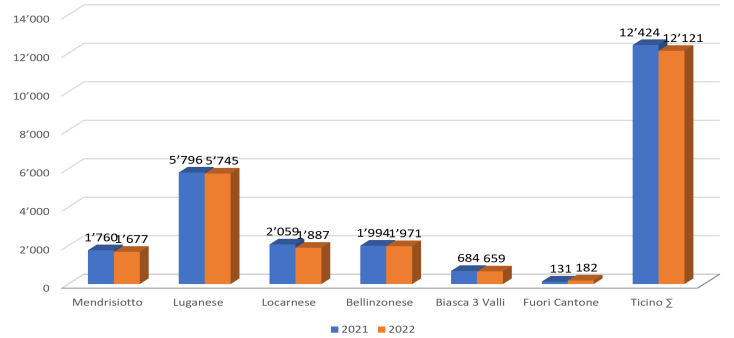
Quota di mercato Gen. - Nov. 2022



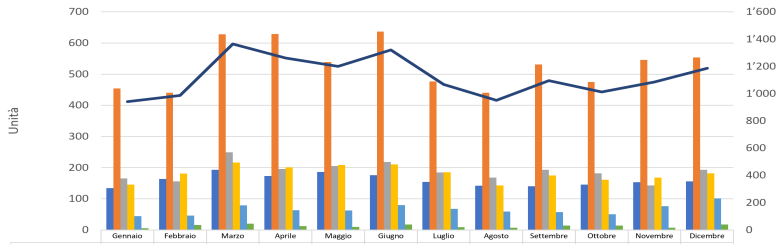
Immatricolazioni unità Novembre



Immatricolazioni unità Gennaio - Novembre

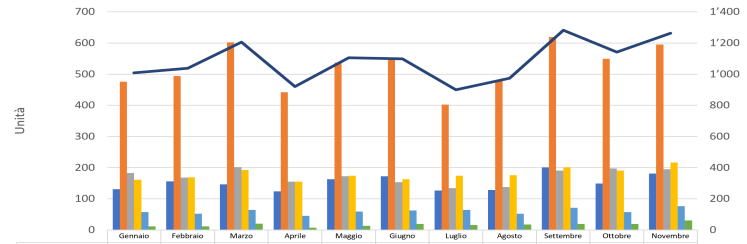


Immatricolazioni unità mensile 2021



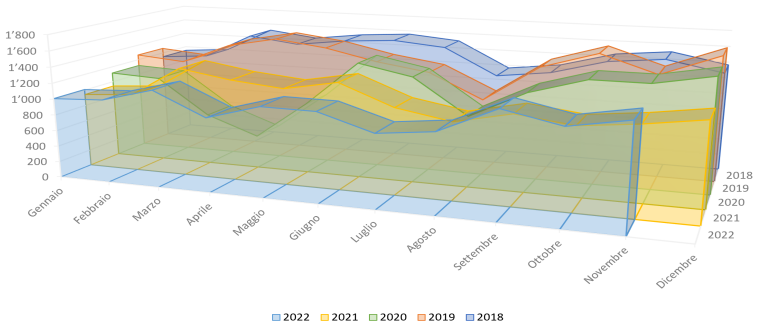
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Mendrisiotto	134	164	193	173	186	176	154	142	140	145	153	156
Luganese	454	440	628	629	539	637	477	440	531	475	546	554
Locarnese	165	156	249	196	205	218	184	168	193	182	143	193
Bellinzonese	145	181	216	201	209	210	185	143	175	161	168	182
Biasca 3 valli	44	46	79	63	62	80	68	59	57	50	76	101
Fuori Cantone	5	16	20	12	10	17	9	7	14	14	7	17
Ticino	942	987	1'365	1'262	1'201	1'321	1'068	952	1'096	1'013	1'086	1'186

Immatricolazioni unità mensile 2022

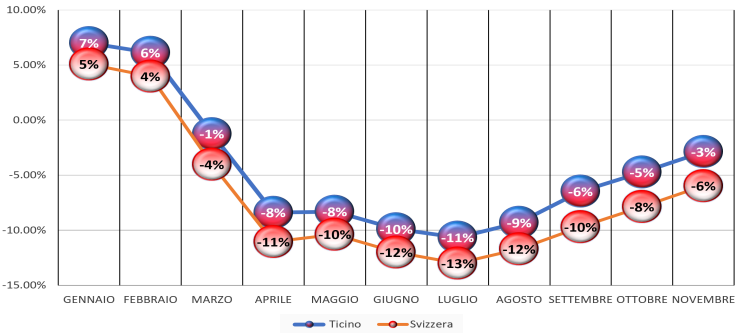


	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre
Mendrisiotto	131	156	146	124	163	172	126	128	201	149	181
Luganese	476	494	602	442	537	549	402	480	619	549	595
Locarnese	183	168	202	155	172	153	134	138	190	197	195
Bellinzonese	161	169	192	155	174	163	174	176	201	190	216
Biasca 3 valli	57	52	64	45	59	62	64	52	71	57	76
Fuori Cantone	11	11	20	7	13	19	16	17	19	19	30
Ticino	1'008	1'039	1'206	921	1'105	1'099	900	974	1'282	1'142	1'263

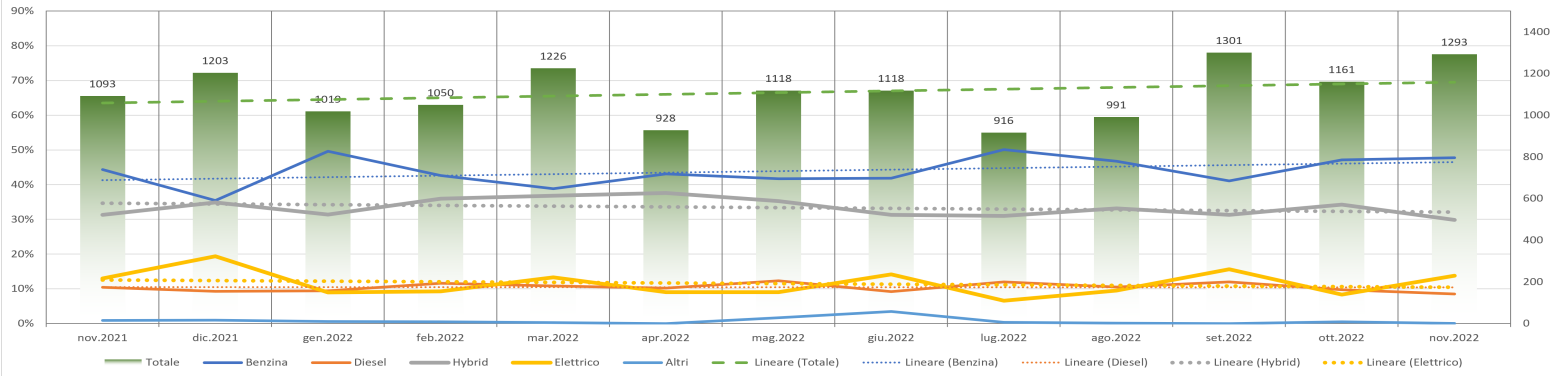
Immatricolazioni unità Ticino 2018 -2019 - 2020 -2021-2022



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2021 - 2022



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



Tipo propuls.	Unità	Quota
Auto elettriche	178	13.8%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio autom.	1142	88.3%

Colore	Unità	Quota
Grigio	440	34.0%
Bianco	314	24.3%
Nero	290	22.4%
Blu	130	10.1%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	10	0.8%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	911	70.5%

	Marca	Unità	%		Marca	Unità	%
1°	VW	264	20%	5°	BMW	88	7%
2°	Audi	164	13%	7°	Dacia	57	4%
3°	Mercedes	131	10%	8°	Suzuki	32	2%
4°	Toyota	95	7%	9°	Tesla	37	3%
5°	Skoda	88	7%	10°	Renault	28	2%

UPSA Sezione Ticino — 2022

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
Presidente UPSA Luganese
pasquale.ciccone@upsa-ti.ch

Ilaria Devittori
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Presidente UPSA Biasca e Valli
Membro comm. formazione
Ilaria.devittori@upsa-ti.ch

Alessandro Bär
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Membro commissione VP CH
Membro comm. formazione
Alessandro.baer@upsa-ti.ch

Pierluigi Vizzardi
Membro di comitato TI
Presidente commissione formazione e corsi interaziendali
Delegato cantonale

Renato Canziani
Membro di comitato TI
Delegato soccorso stradale e SCSS Sagl
Presidente UPSA Locarnese

Barbara Ferrari
Membro di comitato TI
Rappresentante UPSA nel consiglio di amministrazione di ESA
Coordinatrice UPSA Bellinzonese

Elisa Domenighetti
Membro di comitato TI

Lorenzo Lazzarino
Membro di comitato TI
Membro CPC

Enrico Camenisch
Membro di comitato TI
Membro di comitato centrale CH
Presidente CPC

Alice Tognetti
Membro di comitato TI

Roberto Bellini
Responsabile ispettori ambientali

Carmelo Paciello
Membro commissione tecnica e ambientale CH

Sandro Bini
Direttore centro UPSA Biasca
Capo periti esami
Membro commissione formazione

Paolo Coduri
Membro commissione corsi interaziendali
Membro commissione formazione
Vice-capo periti esami

Giulio Bertazzoli
Membro commissione formazione

Milton Binaghi
Delegato cantonale

Ezio Forzatti
Delegato cantonale

Carlo Jr. Steger
Supplente delegato cantonale

Alessandro Karpf
Supplente delegato cantonale

Silvano Karpf
Supplente delegato cantonale

Mario Monaco
Supplente delegato cantonale

Roger Rüdin
Docente centro UPSA Biasca

Dario Mantegazzi
Docente centro UPSA Biasca

Aaron Rizzini
Docente centro UPSA Biasca

Nicolas Filipponi
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

Telefono/Fax/Posta elettronica:
Tel.: 091 911 51 24
Posta elettronica: marco.doninelli@upsa-ti.ch