EDIZIONE 2 - Febbraio 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—Il dialogo appiana le divergenze
pag. 2 Un orientamento ben chiaro—Norme Euro7
pag. 5 Supporti didattici per il consulente mobilità
pag. 6 Il settore del tuning è in pieno fermento
pag. 8 Rafforzare la relazione tra garage e cliente
pag. 10 Simonetta Sommaruga ringrazia i garagisti
pag. 11 Simonetta Sommaruga: "Non esitate a contattarci"
pag. 12 Arnd Franz presenta il garage del futuro
pag. 14 Lo specialista delle auto non dove disperarsi
pag. 16 La strada verso l'auto autonoma è ancora lunga?
pag. 18 Corsi di formazione continua - UPSA Sezione Ticino
pag. 19 Statistiche immatricolazioni Ticino gennaio 2022

EDITORIALE
Il dialogo appiana le divergenze

Cara lettrice,
Caro lettore,

Gli ultimi due anni appena trascorsi sono stati e continuano ad essere una ulteriore grande sfida per molti. Nei numerosi colloqui che ho avuto con i membri UPSA da quando ho assunto la carica in ottobre, ho acquisito un quadro completo del vissuto nei garage e sono particolarmente colpito dallo spirito imprenditoriale dimostrato da molti di loro, che si stanno concentrando sulle opportunità nonostante o, per alcuni, grazie alla situazione attuale. Molte delle persone con cui ho parlato hanno approfittato degli ultimi due anni per fare la transizione digitale, per rivedere i loro processi e per migliorare la loro relazione con i clienti, per esempio offrendo servizi di consegna personalizzati. Hanno anche riflettuto su come rafforzare la propria identità parallelamente al marchio, o ai marchi, che rappresentano. L'UPSA ha posto questa necessità come tema principale della Giornata del garagista svizzero di quest'anno.

E, come i nostri membri nella loro attività quotidiana, anche UPSA ha dovuto mostrarsi flessibile nell'organizzare quello che oggi è il più grande evento specializzato del settore dell'automobile svizzero. Questi sforzi sono stati ripagati, poiché la giornata è stata un successo, nonostante l'implementazione di un rigoroso piano di protezione sanitaria. Infatti, tutti i partecipanti, con la loro presenza, hanno dimostrato che oggi un valore è più importante che mai: la solidarietà nel nostro settore. Ringrazio tutti coloro che hanno potuto venire a Berna il 18 gennaio o che si adoperano per diffondere lo spirito di questo congresso attraverso il sito UPSA o questo numero di AUTOINSIDE.

Anche la consigliera federale Simonetta Sommaruga è venuta a Berna. Questo invito era anche una dimostrazione, se non di solidarietà – visto che i rispettivi punti di vista sono ancora troppo divergenti, almeno per ora - ma di apertura al dialogo di entrambe le parti. Un dialogo che è oggi più che mai necessario, sia all'interno del nostro settore che verso il mondo esterno. Le sfide del futuro - trasporti, ambiente ed energia - possono essere affrontate solo se i diversi attori riescono a raggiungere dei compromessi nella consolidata tradizione svizzera. Uno dei presupposti per questo è che tutti forniscano un contributo reale. I nostri membri hanno due obiettivi a questo proposito, che sono solo a prima vista contraddittori: da un lato, come commercianti, vendono ciò che il cliente vuole (almeno se sono in grado di farlo al momento...). D'altra parte, come consulenti globali, fanno in modo che la mobilità diventi sempre più sostenibile di giorno in giorno, grazie anche alle propulsioni alternative. Questo è il motivo per cui la professione del garagista continuerà ad evolversi. Continueranno comunque ad essere un punto di riferimento essenziale in tema di mobilità per l'80% dei quasi 100 milioni di chilometri-persona percorsi ogni anno dal trasporto privato motorizzato (TPM). Si tratta di un compito impegnativo che pochi altri settori possono vantare. Per tutte le sfide che state affrontando attualmente, guardate con fiducia al futuro. Sono convinto che le affronterete con successo, affinché questa mobilità di importanza sistemica possa continuare ad essere garantita a beneficio della nostra popolazione e della nostra economia. Grazie per il vostro impegno.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter
Presidente centrale

BancaStato
la mia ESA+ Più forti, insieme
QUALITY 1

La normativa sulle emissioni Euro 7 e le conseguenze

Un orientamento ben chiaro

L'UE sta andando avanti. La nuova normativa Euro 7 sulle emissioni dei motori a combustione interna entrerà in vigore nel 2025. L'obiettivo politico è chiaro. I valori limite delle emissioni di gas di scarico devono essere talmente severi così che non sia più economicamente o tecnologicamente conveniente per i fabbricanti di automobili sviluppare motori a combustione interna e/o sistemi di post-trattamento dei gas di scarico. Vediamo una panoramica della situazione attuale e delle prospettive future. **Andreas Senger**

Quale tipo di propulsione si imporrà nel futuro? L'idrogeno, ma anche i carburanti sintetici, vengono poco considerati nella politica dell'UE. Foto: Hyundai

Il compito della politica è quello di definire le condizioni quadro per l'uomo, di creare un terreno fertile per gli sviluppi attuali o futuri e di impedirne la deriva. Le prime bozze degli obiettivi di emissione Euro 7, che entreranno in vigore in Europa nel 2025, mostrano l'obiettivo della politica europea. Le conseguenze di queste decisioni sono rilevanti anche per la Svizzera, perché dal punto di vista tecnico, le direttive UE sono direttamente adottate anche nel nostro paese. Quando si tratta di tecnologia automobilistica, i cambiamenti dei regolamenti coinvolgono anche gli importatori e i garage Svizzeri.

Ci sono due capisaldi principali nella futura legislazione e pianificazione ambientale dell'UE. La norma Euro 7 ha l'obiettivo di rendere i veicoli con motore a combustione interna ancora più puliti rispetto alla norma Euro 6. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 del programma Fit for 55 (riduzione del 55% delle emissioni di CO2 entro il 2030 e zero emissioni nette entro il 2050) mirano a ridurre ulteriormente le emissioni di gas serra dei veicoli. Le tutele a livello politico sono quindi state implementate per relegare il motore a combustione interna nei musei e per accelerare la de-fossilizzazione e la decarbonizzazione senza motori a pistoni.

Non sorprende che molte case automobilistiche abbiano annunciato che non investiranno più nei motori a combustione per l'Europa e che la mobilità elettrica, cioè i veicoli elettrici a batteria (BEV), oggi sia vista come l'unica soluzione tecnologica praticabile. Altre varianti di propulsione alternativa, come i motori a gas naturale o la tecnologia delle celle a combustibile, sono poco considerate da molti fabbricanti.

La rapida attuazione delle direttive sulle emissioni di CO2 e la riduzione dei consumi di carburante per i veicoli di nuova immatricolazione, obbliga i fabbricanti a puntare esclusivamente sui veicoli BEV conteggiati a 0 g/km. Herbert Diess, presidente della direzione di Volkswagen, ha detto: "La lotta contro il cambiamento climatico è una delle sfide di questo secolo. Sulla strada, solo la mobilità elettrica ci permetterà, nei prossimi 10 anni, di ridurre in modo significativo le emissioni di CO2". Ola Källenius, presidente della direzione di Daimler e Mercedes-Benz, lo conferma: "Il nostro compito principale in questo periodo di transizione è convincere i clienti a passare alla mobilità elettrica grazie a prodotti convincenti".

Guardando un momento all'indietro nel tempo, ci rendiamo conto che l'UE si sta muovendo ad un ritmo che costringe l'in-

dustria automobilistica a fare scelte drastiche nella tecnologia utilizzata. Anche se l'introduzione della normativa Euro 6d-Temp nel settembre 2017 ha già portato a un chiaro inasprimento dei requisiti per le emissioni di CO2 attraverso la misurazione con il ciclo WLTP e RDE (Real Drive Emissions: misurazioni nel traffico stradale con dispositivi di misura mobili PEMS), l'inasprimento della norma Euro 7 sarà ancora più drastico. Per rispettare le attuali norme sulle emissioni dei gas di scarico, che sono tra le più severe al mondo, i fabbricanti di automobili hanno dovuto investire molto nella ricerca & sviluppo.

Le misurazioni eseguite da istituti di verifica indipendenti, confermano gli sforzi. I moderni motori diesel emettono da quattro a cinque volte meno ossidi di azoto (NOx) del limite previsto dalla legislazione attuale. I sistemi di post-trattamento dei gas di scarico, come il catalizzatore a ossidazione, il filtro antiparticolato diesel e il sistema SCR, depurano in modo ottimale le emissioni dirette già esigue dei moderni motori diesel. I motori a benzina con filtri antiparticolato hanno pure beneficiato di una importante riduzione delle emissioni nocive.

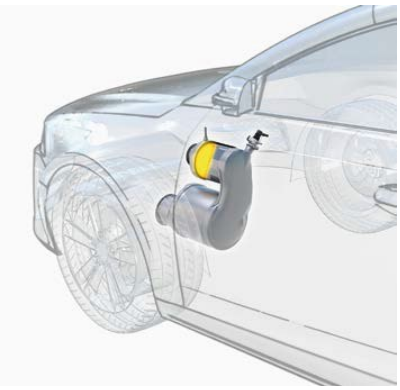
Gli sviluppi tecnici sono sotto stretta osservazione dalla Commissione europea e stimolano la politica a fissare nuovi limiti ancora più severi. Ad esempio, per le emissioni di Nox, al posto degli attuali 80 mg/km massimi, il limite si abbasserà a 20-30 mg/km. Le misurazioni delle emissioni effettuate su strada, per esempio dalla rivista germanica Auto Motor und Sport, mostrano che i veicoli diesel attuali più puliti sono già al disotto di questi valori. Con le nuove norme, anche le emissioni di particolato (PM), di monossido di carbonio (CO), di metano (CH4), di protossido di azoto (N2O) e di ammoniaca (NH3) dovranno essere ulteriormente ridotte. Inoltre, sia i motori diesel e che i motori a benzina dovranno rispettare le norme Euro 7. Ambedue le tipologie di motore avranno gli stessi valori limite.

Il rispetto delle misure più severe è quindi tecnicamente fattibile solo con uno sforzo adeguato. Ma le idee dei burocrati dell'UE vanno molto oltre. Per esempio, in futuro i veicoli dovrebbero avere una connessione online permanente con le autorità così da monitorare i consumi e i dati OBD (diagnostica di bordo, monitoraggio di tutti i sistemi legati alle emissioni). Inoltre, i valori devono essere rispettati in tutte le situazioni di guida: in accelerazione, alla velocità massima, a pieno carico e con partenza a freddo. Quest'ultimo punto richiede un'ulteriore

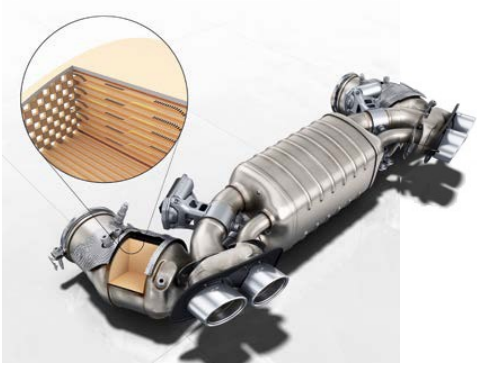
Continua a pagina 4

Con l'introduzione delle norme Euro 6d-Temp, le misurazione delle emissioni non si effettuano più unicamente sul banco prova. La conferma dei valori misurati su strada grazie agli apparecchi di misura delle emissioni mobili fanno parte del processo di omologazione. Foto: Mercedes

I fabbricanti di automobili e i loro fornitori esterni non sanno più dove sbattere la testa. Per questo i reparti di ricerca & sviluppo si concentrano principalmente sulle propulsioni elettriche a batteria e i loro componenti. Foto: Porsche



Per le norme euro 7, i catalizzatori riscaldati sono una condizione indispensabile per poter rispettare i limiti. Foto: Vitesco



Filtri antiparticolato sofisticati per motori a benzina e diesel a iniezione diretta in serie.
Foto: Porsche

ottimizzazione dei sistemi di depurazione dei gas di scarico come i catalizzatori per i motori a benzina e diesel. Per rispettare i severi valori limite della nuova norma Euro 7 nelle partenze a freddo o con basse temperature esterne, le auto dovranno disporre di sistemi di post-trattamento dei gas di scarico preriscaldati. Solo a temperature da 200 a 300°C e oltre, i sistemi sono in grado di trattare le sostanze nocive. Ciò significa che devono essere installati sistemi di riscaldamento elettrico che possono riscaldare fino a diversi kW prima che il motore venga avviato. La convenzionale alimentazione elettrica a 12 V pone dei limiti in questo senso: è necessaria quindi un'alimentazione ad almeno 48 V.

Le consultazioni sulle nuove norme Euro 7 sono state completate e ci si può aspettare che le misure relative ai limiti delle emissioni corrispondano agli obiettivi politici. Se i motori a combustione interna rimarranno in commercio, i fabbricanti dovranno investire, nei prossimi anni, molto denaro in ricerca e sviluppo. Inoltre, l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 sta mettendo sotto pressione l'industria, ciò significa che è necessaria un'ulteriore e più importante riduzione dei consumi di carburante. Un ulteriore incremento sistematico di veicoli ibridi (in particolare gli ibridi plug-in) sarà un passo intermedio obbligato. A medio e lungo termine, tuttavia, il destino del motore a combustione è già segnato. In Europa, i motori a benzina e diesel sono in via di estinzione. A livello globale, per contro, sono e rimangono la tecnologia numero uno.

Ma la Commissione europea e il mondo politico non ne tengono sufficientemente conto. La flotta di auto in circolazione continuerà, ancora per qualche tempo, ad usare combustibili fossili. La promozione dei combustibili sintetici sarebbe un tassello importante. Avrebbero un effetto significativo sulla riduzione delle emissioni di CO2 contribuendo costantemente ad inglobare tutte le nuove tecnologie. Il tema dell'idrogeno è pure sostenuto finanziariamente dall'UE. Mancano però importanti stimoli per la promozione delle infrastrutture di stazioni di rifornimento e di produzione di idrogeno prodotto con energia rinnovabile. Di conseguenza, i motori a celle a combustibile e i motori a combustione alimentati a idrogeno non saranno in grado di affermarsi nel settore dei veicoli leggeri. Nel campo dei veicoli commerciali, la scelta tecnologico è più ampia e il ventaglio di motori dovrebbe essere più variegato.

L'ibridizzazione, in questi ultimi anni, ha permesso di ridurre le emissioni di CO_2 e dunque anche il consumo di carburante, ma questi progressi tecnologici, in futuro, non saranno più sufficienti. Foto: Lexus

La svolta avviata in termini di trasformazione della mobilità europea presenta due inconvenienti. Per attuare la de-fossilizzazione e la de-carbonizzazione in modo sostenibile, l'energia elettrica dovrebbe provenire da una fonte rinnovabile. In secondo luogo, i clienti dovrebbero essere disposti a comprare i BEV. Il problema dell'elettricità verde non è ancora risolto. In Germania, la chiusura delle centrali nucleari sta aumentando le emissioni di CO2 causate dalla produzione di energia elettrica. Inoltre, lo sviluppo della produzione di elettricità rinnovabile tramite il fotovoltaico e le turbine eoliche da solo non sarà sufficiente a coprire il crescente fabbisogno di elettricità. Non da ultimo, l'infrastruttura di ricarica per la distribuzione dell'energia è in ritardo rispetto alla domanda.

Per i garagisti UPSA, non è sempre evidente conciliare la protezione dell'ambiente con i desideri dei loro clienti. La Svizzera ha un vantaggio rispetto all'UE poiché riesce a coprire circa il 60 % del suo fabbisogno di elettricità con l'energia idroelettrica e circa il 30 % con l'energia nucleare. Una reale de-carbonizzazione dell'uso su strada di BEV è quindi almeno parzialmente fattibile. La carenza di elettricità si farà comunque sentire anche da noi in futuro.

Nel dopo-vendita e in particolare in officina, la fine del motore a combustione interna implica la necessità di padroneggiare entrambe le tecnologie. A partire dal 2025, quando sarà introdotto lo standard Euro 7 e le emissioni di CO2 delle vetture commercializzate dovranno ulteriormente diminuire, sempre più fabbricanti di automobili passeranno velocemente all'elettrico. <

BMW mostra perfettamente l'evoluzione tecnologica e l'evoluzione delle competenze per la mobilità elettrica. I motori elettrici, l'elettronica di potenza e le batterie vengono sviluppate e prodotte internamente. Foto: BMW

Professioni del commercio al dettaglio 2022

Nuovi supporti didattici per il consulente della mobilità

Le formazioni di base riviste nel commercio al dettaglio inizieranno quest'estate con l'anno scolastico 2022. La nuova formazione orientata alla vendita sarà supportata da documentazione didattica rivisto. **Cynthia Mira**

Il rapido sviluppo del settore automobilistico influenza anche la formazione di base per i futuri professionisti. Per esempio, gli apprendisti devono acquisire competenze nella consulenza sui sistemi di propulsione alternativi. Le nuove formazioni di base per il commercio al dettaglio, che saranno proposti per la prima volta dal 2022, sono all'altezza di questa sfida. Queste sono le formazioni 'Impiegato/a del commercio al dettaglio Sales-Automobile', 'Impiegato/a del commercio al dettaglio Aftersale-Automobile' e 'Assistente del commercio al dettaglio Aftersale-Automobile CFP'.

Le formazioni di base rivisti si concentrano sulle competenze necessarie per la vendita e la consulenza orientata al cliente. Gli apprendisti non impareranno solo la gestione del magazzino dei pezzi di ricambio, come è stato finora nelle aziende, ma anche la consulenza sulla mobilità nel suo insieme. Alla fine, i diplomati saranno attivamente coinvolti nella vendita di automobili, servizi, pezzi di ricambio e accessori, così come nell'assistenza ai clienti. Queste professioni orientate alla vendita sono rivolte a giovani aperti e comunicativi, che amano lavorare con altre persone e che sono appassionati di mobilità. I due profili nel post-vendita sono stati così riposizionati.

Parallelamente all'introduzione di queste nuove formazioni, l'organizzazione mantello per la formazione di base e continua nel commercio al dettaglio (FCS) ha presentato il nuovo materiale didattico digitale per l'anno di apprendistato 2022. I contenuti aiutano i docenti della scuola professionale a impartire le lezioni e gli apprendisti ad apprendere. Gli strumenti di apprendimento digitale coprono per esempio 878 lezioni su 1480 per la formazione CFP. Il contenuto è stato sviluppato da esperti e insegnanti delle scuole professionali. Con video, contenuti chiari e conoscenze teoriche, rendono più facile superare l'esame finale. Incoraggiano inoltre la collaborazione tra l'azienda e la scuola professionale. Questi materiali sono divisi in tre elementi: i "moduli operativi" e i "moduli di conoscenza" per la scuola professionale e il "dossier di formazione online" per l'azienda.

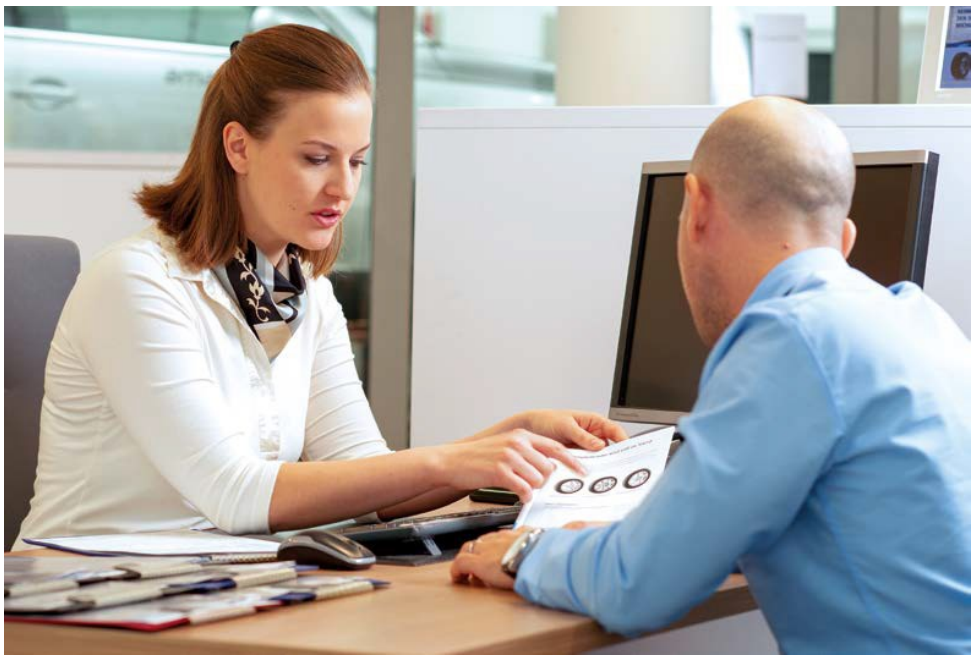
L'introduzione avverrà nel quadro della riforma della formazione di base "Sales 2022+". Gli apprendisti potranno accedere allo strumento digitale a partire da giugno 2022. I formatori e gli insegnanti potranno accedervi in anticipo. Gli utenti avranno un accesso permanente al contenuto in modo tale che possano consultarlo in continuazione durante tutto il periodo di formazione. Il pacchetto digitale è disponibile nelle tre lingue sulla piattaforma Konvink (www.kovink.ch). <

Supporti per l'apprendistato

I supporti per l'apprendistato uniformati a livello nazionale per tutte e tre le regioni linguistiche sono disponibili. Maggiori informazioni sugli strumenti, prezzi inclusi, si trovano a su questo sito:

Informarsi ora!

Maggiori informazioni su:
metiersauto.ch



Dei supporti didattici uniformati sono già da ora disponibili a livello nazionale per le tre regioni linguistiche Foto: media UPSA

Nuovo settore di attività: tuning per auto elettriche e over-the-air

Il settore del tuning è in pieno fermento

Su molte auto elettriche è possibile ottenere un incremento delle prestazioni con pochi clic installando aggiornamenti software con un processo over-the-air. Un nuovo business per alcuni, una minaccia per altri: gli specialisti del tuning classico dovranno adattarsi. **Dave Schneider**

Da quando esistono le automobili i loro proprietari amano personalizzarle. Nei veicoli moderni, tuttavia, l'entusiasmo degli appassionati di tuning classico è limitato. Molti fabbricanti offrono già veicoli dall'aspetto sportivo direttamente dalla fabbrica. Gli automobilisti che non desiderano montare un kit di allargamento XXL non hanno più bisogno di componenti supplementari. Le modifiche dei fari, con effetto "muso cattivo" sono superflue poiché la tecnologia LED permette ora di ottimizzare e abbellire il veicolo fin già dalla fabbricazione. Infine, le elaborazioni estreme, che modificano la carrozzeria da cima a fondo, sono anch'esse meno ricercate, principalmente perché l'acquisto delle auto oggi tramite finanziamento o leasing e devono essere riconsegnate, a fine periodo, nelle loro condizioni originali.

Tuttavia, nuove opportunità di business si affacciano nel mercato del tuning: grazie all'ampia digitalizzazione delle auto moderne il potenziale di personalizzazione si concentra ora anche in questo ambito. I fabbricanti hanno scoperto da tempo che gli aggiornamenti over-the-air (OTA) non solo migliorano il prodotto auto attraverso il cloud, ma permettono anche al cliente di ordinare nuove funzioni. Se non ha acquistato tutte le opzioni quando ha ordinato la nuova auto, può aggiungerle in seguito con un semplice clic. Naturalmente a pagamento.

Le possibilità offerte dalle auto elettriche sono ancora maggiori di quelle dei veicoli a benzina convenzionali. Infatti, molti parametri (potenza, coppia, capacità di carico o distribuzione della potenza) sono interamente controllati dal software e possono essere modificati in qualsiasi momento. Tesla, il pioniere dei veicoli elettrici, ha rotto il ghiaccio: è già da diverso tempo che i clienti sono in grado di aumentare la potenza e l'autonomia dei loro veicoli tramite aggiornamento dei software di gestione del motore. VW sta percorrendo la stessa strada: il fabbricante di Wolfsburg pensa di migliorare le prestazioni e la potenza di carica dei suoi modelli ID tramite aggiornamenti OTA.

I futuri tuners sono dei programmatori: un clic e via un aggiornamento OTA, la modifica è istantaneamente applicata alla vettura. Foto: VW

Aggiornamento del sistema: VW migliora le prestazioni e la potenza di carica dei suoi modelli ID.

Anche Polestar offre un aggiornamento per la potenza della sua Polestar 2. Con un clic su un pulsante, la variante Long Range Dual Motor aggiunge 50 kW (68 CV) di potenza extra e un incremento della coppia di 20 Nm raggiungendo così 350 kW (476 CV) e 680 Nm. "Questo aggiornamento mostra come le tecnologie connesse possono cambiare il rapporto tra un fabbricante e i suoi clienti", dice Thomas Ingenlath, CEO di Polestar. Costo dell'aggiornamento: 1'100 franchi. Sono molti soldi per qualche linea di codice.

Il tuning di auto a batteria non comporta più la modifica o la sostituzione di componenti meccanici come pistoni, teste cilindri o alberi motore, poiché questi componenti non fanno più parte del motore elettrico. Non è nemmeno più necessario ottimizzare la miscela aria-carburante o la pressione nel collettore d'aspirazione: oggi basta un clic per caricare la modifica nell'auto tramite un aggiornamento OTA. Gli specialisti del tuning di domani sono dei programmatori: in futuro, i meccanici in tuta da lavoro con le mani sporche d'olio interverranno solo sulle auto d'epoca.

Sydney Hoffmann è uno dei nuovi specialisti del tuning. Noto per il suo programma televisivo che tratta questo argomento, è convinto che la sua ditta sia in pericolo. "Il business del tuning è in difficoltà", scrive il l'originario di Dortmund su una rivista tedesca. Dato che il tuning delle auto elettriche è molto più complesso, inizialmente sarà limitato a modifiche ottiche. "La mobilità elettrica deve innanzitutto essere capita. In seguito, potremo disporre delle rispettive ottimizzazioni tecniche. Se si osservano le modifiche apportate alle auto elettriche, Sydney Hoffmann ha ragione. Consistono principalmente in sospensioni sportive con ruote più grandi e un trattamento con pellicola per dare alla carrozzeria una lucentezza speciale. Questo tuning esterno si presta bene alle auto elettriche dato che la maggior parte sono acquistate in leasing: le modifiche possono essere facilmente smontate prima della riconsegna. Finora, per le auto elettriche, pochi specialisti offrono incrementi delle prestazioni basati sul software, come ad esempio il chip tuning. "Per il momento, chip tuning sulle auto elettriche è poco o per nulla richiesto" spiega Arnold Kleitsch del portale di mobilità elettrica Smaveo. "Ma posso immaginare che le cose cambieranno in futuro".

Ci sono già esempi in questo senso, anche se ancora molto rari. Lo specialista tedesco del tuning Brabus ha "potenziato" la Smart elettrica. Tuttavia, l'aumento della potenza è modesto: 68 kW al posto di 60 e una coppia di 180 Nm invece di 160. È tutto ciò che l'azienda di Bottrop è riuscita a ottenere da questa piccola auto. Non sottovalutare poi il fatto che con più potenza, l'autonomia viene notevolmente ridotta. La società canadese Ingenext sta percorrendo una strada diversa: ha semplicemente decifrato il software di Tesla e ora offre degli aggiornamenti delle prestazioni ad un prezzo inferiore. Tuttavia, questo è paragonabile a pirateria informatica e un avvertimento è d'obbligo: come cliente, stai navigando in una zona grigia senza protezione legale. E, dopo un intervento di questo genere, la garanzia del veicolo decade immediatamente e completamente. <

Rafforzare le PMI.
Assicurare i posti di lavoro.

UPSA | AGVS
Unione professionale svizzera dell'automobile
Union professionnelle suisse de l'automobile
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Sezione Ticino

Sì 13 febbraio
alla modifica di legge sulle tasse di bollo
legge-tasse-di-bollo.ch

"Da noi, l'applicazione Autosense viene utilizzata da tutti i nostri collaboratori. È l'unico nostro mezzo per sensibilizzare il cliente ai vantaggi offerti dall'applicazione", spiega Remo Niggli
Foto: Autosense

Autosense mette in rete i veicoli

Un sistema che rafforza la relazione tra garage e cliente

L'interconnessione digitale tra il veicolo e il cliente offerta dal portale di servizio Autosense, è vantaggiosa anche per il garagista e facilita il suo lavoro quotidiano. Ma fino a che punto? Remo Niggli, responsabile del servizio clienti di Amag a Berna, ce lo spiega. **Cynthia Mira**

Massimo Redigolo, responsabile vendite presso Autosense

Remo Niggli, responsabile del servizio dopo vendita presso Amag a Berna

Autosense è un assistente per auto che consiste in un connettore diagnostico OBD2 e un'applicazione. Questo piccolo e versatile strumento sostiene il garagista nel fidelizzare i suoi clienti. Raccoglie i dati sull'auto del cliente e segnala immediatamente al garage qualsiasi problema. In questo modo, non solo il cliente è informato su tutto ciò che riguarda la sua auto, ma anche il garage.

"Autosense ci consente di approcciarci al cliente in modo proattivo", spiega Remo Niggli, responsabile del servizio clienti di Amag a Berna. Ecco un esempio: "grazie alla funzione diagnostica integrata, so quando si accende la spia del motore nell'auto del cliente e posso vedere immediatamente quali parti possono essere coinvolte nel guasto". A questo punto può quindi contattare il cliente a distanza che nel frattempo ha ricevuto l'informazione tramite una notifica push. "Posso scrivere al cliente tramite la funzione di chat integrata e dirgli se deve venire subito in officina o no". Può anche rassicurarlo se il difetto non è così grave e il cliente può continuare a guidare prima di far controllare il suo veicolo. "Il contatto diretto e l'aiuto immediato aumentano la fiducia nel garage", dice Niggli.

Il connettore diagnostico offre anche altre funzioni al cliente. "La funzione carburante, per esempio, è la mia preferita. Ti permette di pagare alla stazione di servizio senza contanti quando fai il pieno", dice Remo Niggli. La fatturazione presso una

stazione di servizio avviene tramite l'app e può essere utilizzata in più di 310 stazioni Migrol. "I pagamenti che richiedono tempo sono ormai obsoleti in quanto tutto viene elaborato digitalmente e pagato con la carta di credito registrata nell'app. Posso fare il pieno e partire immediatamente. Le stazioni Migrol e Shell che offrono questa funzione sono visibili nel cruscotto dell'app. Il diario di bordo, le soluzioni assicurative e i servizi dei partner sono pure caratteristiche molto apprezzate. "C'è un lato di gadget", dice Niggli.

Autosense è stato lanciato nel 2018. Zurich Insurance, Swisscom e Amag detengono ciascuna il 33,3% di questa soluzione digitale. Nuove funzioni vengono aggiunte in continuazione. Autosense mira a rivoluzionare il rapporto tra il veicolo e il conducente. La mobilità deve essere resa più efficiente, più sicura e più confortevole.

Autosense offre anche funzioni per i proprietari di flotte che permettono la gestione in rete dei veicoli, indipendentemente dalla marca e dal veicolo. "Quest'anno ci saranno soluzioni che permetteranno alle aziende di semplificare la gestione della ricarica e della fatturazione per i veicoli elettrici dei loro dipendenti", dice Massimo Redigolo, responsabile delle vendite di Autosense. Invece di un costo forfettario per l'elettricità utilizzata per scopi privati, attualmente addebitata al dipendente con tariffe elevate, Autosense permette di conteggiare l'esatta quantità di carica fatta in privato. "I dati vengono raccolti digitalmente e trasmessi in modo efficiente al gestore della flotta".

Attualmente, i garage Amag offrono gratuitamente ai loro clienti il pacchetto di base del valore di 69 franchi. Per Niggli, la versatilità e la flessibilità di Autosense lo rendono un prodotto moderno che non può che raccomandare a tutti. "Non capita tutti i giorni di ricevere un regalo di quasi 70 franchi", dice. I clienti che già lo usano riportano un feedback positivo. La funzione di promemoria degli eventi, per esempio, è molto apprezzata. È necessario però che gli utenti sia meglio informati sulla sicurezza dei dati. Su questo punto, Massimo Redigolo afferma: "Autosense è una soluzione svizzera che rispetta la protezione dei dati secondo le norme svizzere". Per esempio, l'hacking delle auto è impossibile, poiché i dati vengono solo letti. Non memorizziamo alcun dato nel veicolo".

L'applicazione rafforza la relazione tra il garagista e il cliente, per esempio grazie alle comunicazioni stagionali. "Non appena è il momento di un controllo in officina, il cliente riceve un promemoria", dice Niggli. Lo stesso vale quando si avvicina la stagione del cambio degli pneumatici o quando, ad inizio anno, si deve acquistare e sostituire la vignetta autostradale". <

Grazie alla funzione di diagnosi integrata in Autosense, il garagista sa quando la spia avaria motore si accende nella vettura del cliente e verifica quale componente è causa del guasto .

Oggi divieto di pubblicità per il tabacco.
Domani divieto di pubblicità per le auto a benzina e diesel?

UPSA | AGVS
Unione professionale svizzera dell'automobile
Union professionnelle suisse de l'automobile
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Sezione Ticino

Riflettiamoci! 13 febbraio
per l'iniziativa contro la pubblicità per il tabacco

Visita del consigliere federale

La consigliera federale Simonetta Sommaruga ringrazia i garagisti

In qualità di consulente professionale, il garagista ha un ruolo chiave nella riduzione delle emissioni di CO_2 della mobilità di domani. La visita della consigliera federale Simonetta Sommaruga dimostra che anche il governo ne è consapevole. **Mike Gadient**

Tre dichiarazioni della consigliera federale Simonetta Sommaruga hanno attirato l'attenzione dei presenti alla Giornata del garagista svizzero. In primo luogo, il Consiglio federale intende promuovere lo sviluppo di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, in particolare nei luoghi di lavoro e nelle abitazioni private, come parte della nuova legge sul CO_2. "Così presto sarà normale e facile ricaricare l'auto elettrica come lo è oggi fare il pieno di carburante", ha spiegato.

In secondo luogo, il Consiglio federale vuole definire le condizioni quadro per la guida autonoma in occasione della revisione parziale della legge sulla circolazione stradale. La Svizzera sarà uno dei primi paesi al mondo a farlo. La legge è attualmente in discussione in parlamento. Simonetta Sommaruga ha affermato: "L'automazione sta progredendo. Può aumentare la sicurezza stradale, migliorare il flusso del traffico e ridurre le emissioni inquinanti". Ha poi aggiunto che la digitalizzazione e l'automazione non solo offrono nuove opportunità economiche, ma aprono anche interessanti prospettive per i membri UPSA. "I garage stanno diventando sempre più consulenti di mobilità e fornitori di servizi di mobilità. Hanno tutto il necessario a questo proposito".

Infine, nel suo terzo messaggio ai presenti, la consigliera federale ha espresso la sua gratitudine al settore dell'automobile: "La transizione verso una mobilità rispettosa del clima non sarebbe possibile senza l'impegno quotidiano di quasi 40.000 uomini e donne. Parlo di meccanici, meccatronici, consulenti di mobilità e dei garagisti. La politica, che è giunta con un'auto elettrica, ha anche elogiato il suo meccanico di fiducia. "E come persona che è stata per lungo tempo attiva nella protezione dei consumatori, non sono solo parole al vento". Il motivo, che i garage potrebbero anche usare nei loro colloqui di vendita, viene anche dal cuore. La ragione per cui le piace così tanto la mobilità elettrica è che molto silenziosa. "Non si può trovare una tale pace da nessun'altra parte se non nello scompartimento silenzioso di un vagone di prima classe delle FFS. Questa serenità mi è di grande aiuto per rilassarmi dopo le riunioni del consiglio federale".

Simonetta Sommaruga ha ricordato ai garage che prendendosi cura di auto, furgoni, camion e moto, hanno una grande responsabilità verso la protezione dell'ambiente e la sicurezza stradale. "La vostra competenza e i vostri servizi sono importanti. In questo la Confederazione vi sostiene". Come esempio, ha citato il CheckEnergeticaAuto, un progetto congiunto di UPSA e SuisseEnergie volto a ridurre il consumo di energia. Ha proseguito: "In futuro, la Confederazione sosterrà anche i vostri professionisti nella formazione iniziale e continua. Le discussioni sono in corso".

I garagisti sono ben consapevoli di avere una responsabilità nello sviluppo e nell'attuazione della legge sul CO_2. Nel suo discorso di apertura, il presidente centrale dell'UPSA, Thomas Hurter, ha sottolineato l'importanza economica e sociale del traffico privato motorizzato (TPM), che attualmente rappresenta l'80% dei chilometri-persona percorsi in Svizzera. "I colloqui tra la consigliere federale Sommaruga e l'UPSA sono progrediti in modo costruttivo negli ultimi mesi", ha detto. La ragione e l'apertura tecnologica sono aspetti fondamentali e, sia il TPM che il trasporto pubblico sono necessari per soddisfare le crescenti esigenze di mobilità di una popolazione in continuo aumento. "Questo punto di vista contraddistingue chiaramente l'UPSA, come 'voce della ragione', dai perenni oppositori del TPM con i loro discorsi dominati da ragioni puramente ideologiche". <

La consigliera federale risponde alle domande dei proprietari di garage

"Non esitate a contattarci"

Dopo il suo discorso alla Giornata del garagista svizzero 2022, la consigliera federale Simonetta Sommaruga ha espresso la sua volontà di rispondere direttamente alle domande dei presenti. **Sascha Rhyner**

Gabriel Galliker, CEO del Galliker Garage Group: Sono un appassionato proprietario di garage di seconda generazione e credo fortemente nella mobilità elettrica. Nei paesi vicini, sono regolarmente concessi importanti incentivi per promuovere i veicoli elettrici. Questa situazione a volte distorce il mercato. Sono previsti anche in Svizzera simili incentivi?

Simonetta Sommaruga: Alcuni paesi promuovono direttamente l'acquisto di veicoli elettrici. In Svizzera, non c'è un sostegno diretto, anche se alcuni cantoni versano un contributo per ogni auto elettrica acquistata. Il Consiglio federale ha scelto una strada diversa: stiamo sostenendo il miglioramento dell'infrastruttura di ricarica. L'USTRA doterà le aree di sosta di stazioni di ricarica rapida entro il 2030. In effetti, tutto sta andando molto più veloce di quanto avevamo immaginato. La legge sul CO_2 prevede il sostegno alle infrastrutture di ricarica negli edifici, sui posti di lavoro e nei lampioni, vale a dire negli spazi pubblici. Le risorse finanziarie per questi interventi dovrebbero provenire dalle sanzioni che gli importatori di automobili dovranno pagare se non rispettano i valori medi di CO_2 prescritti. L'obiettivo della nuova legge sul CO_2 è quello di garantire che le entrate dal mondo dei trasporti vengano reimmesse a favore del traffico, in pratica che vadano a favore degli automobilisti. Stiamo anche seguendo la tabella di marcia per la mobilità elettrica, in cui molti attori sono impegnati a dare il loro contributo, sia per l'infrastruttura di ricarica che per l'obiettivo comune. Dobbiamo lavorare tutti nella stessa direzione.

La consigliera federale Simonetta Sommaruga risponde alle domande .....

Nicolas Leuba, membro del comitato centrale di UPSA e presidente della sezione vodese di UPSA: Se lei avesse un desiderio verso il settore dell'automobile svizzero, quale sarebbe?

Sarebbe una collaborazione. I giorni in cui la gente diceva "sono per il TPM; sono per il trasporto pubblico" sono finiti. Dobbiamo colmare il divario tra i pro e i contro. Dobbiamo pensare a come combinare in maniera ottimale le diverse modalità di trasporto. Dobbiamo essere consapevoli che nelle zone rurali le possibilità di viaggiare con il trasporto pubblico non sono le stesse che in città. In campagna usiamo quindi i mezzi di trasporto più adatti a questi luoghi. Ma quando il trasporto pubblico è più appropriato, perché molte persone viaggiano verso gli stessi luoghi nello stesso momento, ci piace usarlo. Combiniamo le diverse soluzioni nel miglior modo possibile. Il nostro paese offre le giuste opportunità. La mobilità è un bisogno umano: vogliamo muoverci, incontrare persone. Queste esigenze della popolazione devono essere compatibili con quelle delle infrastrutture e dell'ambiente. In questo settore c'è un grande potenziale. In combinazione con la decarbonizzazione e la digitalizzazione, possiamo fare un altro passo avanti. E muoversi l'uno verso l'altro. Se dovessi oggi mandare un messaggio, sceglierei questo.

.... dei partecipanti, come Nicolas Leuba.

Raffael Fiechter, co-fondatore del fornitore di auto in abbonamento Carify: Ho una domanda sulla digitalizzazione: ci sono molti processi in Svizzera che non sono ancora digitali, soprattutto nei servizi per l'automobile. Per esempio, le licenze di circolazione devono essere inviate qua o là, il che comporta costi più elevati sia per i clienti finali che per i garage. È un continuo avanti e indietro. Cosa state facendo nel vostro dipartimento per sviluppare la digitalizzazione?

La digitalizzazione è un aspetto molto importante e noi vogliamo aiutarvi in questo senso. L'USTRA è già in contatto con la vostra associazione, UPSA, per valutare il potenziale e pendere in considerazione i possibili miglioramenti. Ma vorrei anche rimettere la palla nel vostro campo: dateci le vostre proposte concrete. Siamo molto aperti alle vostre idee. Anche noi del DETEC abbiamo interesse a semplificare i processi. Come la pandemia ha dimostrato, la digitalizzazione ha un grande potenziale e spesso può essere implementata rapidamente. Chi avrebbe pensato due anni fa che avremmo organizzato riunioni e conferenze digitali? In questo caso sfondate una porta aperta. Le buone soluzioni nascono dagli scambi di vedute, non in un ufficio dell'amministrazione federale. Illustraci le vostre idee, i vostri pensieri e venite a trovarci. Faremo del nostro meglio. Siamo pronti a passare al digitale. <

Il proprietario di LKQ Europe analizza il dopo-vendita

Arnd Franz presenta il garage del futuro

Più che uno sguardo in una sfera di cristallo: il capo di LKQ Europe spiega le conseguenze degli attuali sviluppi per il core business dei garage, il servizio post-vendita. Markus Aegerter, responsabile della rappresentanza di categoria in seno alla direzione di UPSA, stila una classifica delle conclusioni in ordine d'importanza l'associazione e spiega come quest'ultima sostiene i suoi membri. **Mike Gadient**

Arnd Franz, Executive Vice-President e CEO di LKQ Europe, ha fatto alcune previsioni preoccupanti nel suo discorso. Il più grande fornitore di aftermarket d'Europa prevede un crollo del numero di garage entro il 2040. "La vendita diretta, la digitalizzazione e l'elettrificazione ridurranno significativamente la necessità di officine", dice. Prevede che le visite in officina diminuiranno a causa degli aggiornamenti over-the-air, e che questa tendenza sarà ulteriormente accentuata dai veicoli elettrici che non necessitano di un cambio o di sistemi di scarico e hanno molte meno parti da riparare.

Ma c'è ancora speranza: anche nel 2030 più dell'80% dei veicoli saranno ancora dotati di un motore a combustione interna. "La transizione verso un parco veicoli di auto elettriche al 100% avverrà, ma ci vorrà del tempo", dice Franz. LKQ Europe presume che un certo numero di consumatori rimarrà fedele alle loro auto con motore a combustione interna per un periodo di tempo più lungo per motivi di costo e di riluttanza verso la tecnologia BEV.

"LKQ Europe sarà in grado di proporre un concetto di servizio completo a tutti i generi di clienti"

Arnd Franz,
Executive Vice-President e CEO di LKQ Europe

Tuttavia, il cambiamento è inevitabile e per prepararsi al meglio, Arnd Franz raccomanda ai garage svizzeri di concentrarsi sui seguenti quattro punti:

- digitalizzazione dell'elaborazione degli ordini e della gestione dell'officina con nuovi sistemi specifici;
- investimenti in nuove attrezzature per propulsioni alternative e veicoli a guida autonoma;
- formazione di base e continua del personale (soprattutto per i sistemi ad alta tensione);
- collegamenti digitali con i clienti finali.

"L'UPSA ha il ruolo di piattaforma d'informazione e di scambio e offre un sostegno di chiarimento sui temi giuridici, come in questi periodi per esempio sulle questioni relative al sistema di agenzie".

Markus Aegerter,
Responsabile della rappresentanza di categoria in seno alla direzione di UPSA

Il garage del futuro: come il proprietario di LKQ Europe, Arnd Franz, ha evocato i nuovi processi e equipaggiamenti, Markus Aegerter ha rassicurato i garagisti con il sostegno di UPSA.

L'UPSA supporta i suoi associati ad affrontare con successo questa sfida, non da ultimo con interessanti corsi di formazione di base e continua. Markus Aegerter, responsabile della rappresentanza di categoria in seno alla direzione di UPSA, spiega: "L'UPSA funge da piattaforma d'informazione e di scambio e offre assistenza per chiarimenti giuridici, come avviene attualmente, per esempio, per le questioni relative ai sistema di agenzia". Inoltre, fornisce l'accesso ad attività aggiuntive lucrative, come il CheckEnergeticaAuto (CEA) o il programma di ottimizzazione della pressione degli pneumatici (POP). Ci sono poi interessanti cooperazioni con compagnie di assicurazione o servizi digitali, come uno strumento di prenotazione degli appuntamenti online. "Le officine devono essere innovative se vogliono riuscire a compensare la perdita di reddito causata dalla riduzione delle richieste di riparazione, ma anche per coprire i costi di investimento in formazione e attrezzature speciali".

Nella sua presentazione, Arnd Franz fa riferimento alla crescente pressione dei fabbricanti. Markus Aegerter concorda: "Questo può essere visto, per esempio, nel fatto che gli accordi di collaborazione includono sempre più attività di post-vendita, come la vendita di pneumatici o di olio, nel piano dei bonus. Questo porta a significative perdite di margine per i concessionari con un marchio. Idealmente, quindi, l'officina dovrebbe avere altre frecce al suo arco oltre alla fornitura di pezzi di ricambio.

LKQ Europe vede delle prospettive nei garage del futuro e propone delle soluzioni. Tiene conto del fatto che i servizi di base e le riparazioni diminuiranno, mentre la diagnostica e la digitalizzazione cresceranno. L'azienda crede anche che le piattaforme di dati aperte e sicure siano la chiave per un'esperienza di mobilità fruibile e sostenibile. Arnd Franz fa una promessa: "LKQ Europe sarà in grado di offrire un concetto di servizio completo a tutti i tipi di clienti: privati, flotte, assicurazioni, fabbricanti e clienti aziendali". In questa strategia, i garage indipendenti sono posizionati come attori multimarca di successo. <

A proposito di LKQ Europa

Con sede a Zugo, LKQ Europe Ltd. è una filiale della statunitense LKQ Corporation, il più grande fornitore aftermarket del mondo. Arnd Franz, di nazionalità tedesca, guida le sedi europee dall'autunno 2019. LKQ Europe ha una storia di crescita: negli ultimi dieci anni ha acquisito più di 80 aziende, tra cui fornitori noti come Stahlgruber in Germania e il gruppo Rhiag in Svizzera. Sempre Svizzera, per esempio, Rhiag fornisce pezzi di ricambio, di servizio e di consumo a circa 100 partner all'ingrosso e a 2.000 officine indipendenti. Il gruppo impiega attualmente 110 collaboratori in Svizzera nelle sedi di Baar (ZG), Rümlang (ZH) e Echallens (VD).

LKQ Europe impiega attualmente circa 26.000 collaboratori in più di 20 paesi europei, con una rete di più di 1.000 filiali. Rifornisce circa 100.000 officine indipendenti.

La passione per le auto, la conoscenza della mobilità elettrica in più.

Lo specialista incontrastato delle auto non dove disperarsi

Come consulente, il garagista avrà un ruolo chiave nella mobilità del futuro. Uno sguardo alla Svizzera francese mostra che un passaggio importante alla mobilità elettrica preoccupa molti garagisti. In effetti, molti proprietari di garage sostengono un'apertura tecnologica, così come l'UPSA, che sostiene il settore automobilistico con corsi di formazione continua adeguati. **Martin Bernard** e **Mike Gadient**

Nel 2021, la quota di mercato delle vetture completamente elettriche sulle strade svizzere ha superato per la prima volta lo scalino del 10% (13.3%). Foto: VW

Thierry Bolle, direttore di Automobiles Caveng SA e presidente della sezione UPSA Ginevra

La Commissione europea vuole vietare la vendita di veicoli a benzina e diesel in tutta Europa entro il 2035. In Svizzera, la questione non è ancora decisa, ma alcuni membri del parlamento federale sono pure a favore di un divieto dei motori a combustione a partire dal 2030. Anche i cantoni si stanno muovendo: tre anni fa, il cantone di Ginevra, per esempio, ha annunciato il suo obiettivo di raggiungere una quota del 20% di veicoli elettrici immatricolati sul suo territorio entro il 2030, ciò che corrisponde a 40.000 auto. Secondo le cifre cantonali, circa 1'500 veicoli elettrici (di tutte le categorie) sono attualmente immatricolati a Ginevra.

Questa tendenza, per i garage, porta con sé delle sfide. Il primo ostacolo è l'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici. "In città, non ci sono abbastanza stazioni di ricarica per coprire le esigenze della mobilità elettrica", spiega Laurent Hookway, direttore del Garage Autostadium Automobiles SA a Vernier. "Questo è molto problematico per chi possiede un appartamento in centro a Ginevra. Nelle aree urbane, un'auto elettrica è particolarmente interessante per i viaggi quotidiani da 50 a 100 km". Il garagista, membro UPSA, non nasconde i suoi dubbi per l'attuale entusiasmo verso le auto elettriche: "È una cattiva soluzione che non risolve per forza tutti i problemi in termini di impatto ambientale".

Thierry Bolle, direttore di Automobiles Caveng SA (concessionario Mercedes) a Chêne-Bougeries e presidente della sezione ginevrina dell'UPSA, condivide l'opinione del suo collega e conferma che la domanda di veicoli elettrici o ibridi ricaricabili è in aumento. Rappresentano circa il 10% delle sue vendite. Tuttavia, rimane cauto. "C'è una forte domanda di modelli 100% elettrici, ma è limitata dal problema della mancanza di strutture di ricarica. I clienti che acquistano veicoli elettrici hanno una stazione di ricarica a casa o sul posto di lavoro", spiega l'esperto, che rimane scettico sulla capacità delle autorità di mettere rapidamente in atto le infrastrutture necessarie per soddisfare le esigenze del mercato.

Hookway e Bolle sono aperti alla tecnologia nei loro garage, si tengono aggiornati e formano in continuazione i loro collaboratori. Secondo Markus Aegerter, membro della direzione di UPSA e responsabile della rappresentanza del settore, questa è l'unica strada percorribile: "Un moderno garagista e imprenditore deve essere un consulente e fornitore di mobilità tecnologicamente aggiornato. Tutto inizia con l'atteggiamento di base di tutti i dipendenti, dal proprietario/direttore all'apprendista. I garagisti che oggi affermano: "Ho la benzina nelle vene" dovrebbero aggiungere: "e sono carico!"

L'attenzione decisa dei fabbricanti riguardo alla mobilità elettrica significa senza dubbio che la professione di meccanico cambierà. Questo è un motivo di preoccupazione, poiché un motore elettrico è praticamente esente da manutenzione. È noto che i motori elettrici hanno meno componenti, il che riduce l'usura. Non ci sono più servizi annuali, solo freni e pneumatici devono essere controllati. Renato Pacifico, direttore del Garage Encyclopédie, concessionario Peugeot e specialista di auto d'epoca a Ginevra, se ne rammarica: "Per un garage come il mio, il volume di lavoro diminuirà di più del 50%. A ciò si aggiungono gli investimenti in apparecchiature e infrastrutture per il lavoro sulle auto elettriche, che ammontano a importi tra i 30'000 e i 50'000 franchi, così come i costi di formazione del personale tecnico. Il futuro è quindi incerto per le piccole officine come la mia".

Markus Aegerter comprende queste preoccupazioni, ma è certo che il garagista manterrà anche in futuro la sua posizione nel mercato, "grazie all'apertura tecnologica, alla formazione continua e ai servizi innovativi". Inoltre, il garagista deve essere preparato ad affrontare nuove forme di mobilità come il car-sharing e le offerte di veicoli in abbonamento. "Deve anche essere in grado di controllare i suoi costi e calcolarli di conseguenza. È quindi essenziale consolidare ulteriormente le sue conoscenze della gestione aziendale. L'UPSA, le sue sezioni e i suoi partner di formazione offrono da anni corsi su questi argomenti. Per esempio, l'integrazione dei "sistemi di propulsione alternativi" nella formazione dei meccanici diagnostici d'automobili, i corsi specializzati e le offerte speciali per il servizio clienti e la vendita preparano i collaboratori alla mobilità elettrica.

È quindi essenziale investire nella formazione continua dei collaboratori, dato che la maggior parte dei grandi marchi automobilistici hanno già annunciato la loro intenzione di abbandonare i motori a combustione. Entro il 2030, Daimler (Mercedes-Benz) prevede di investire 42 miliardi di franchi per passare al 100% di trazione elettrica. Audi lancerà il suo ultimo modello con un motore a combustione nel 2026 e offrirà solo motori elettrici dal 2033. Volvo ha pure fissato un calendario per smettere di produrre veicoli con motori a combustione, mentre la più grande casa automobilistica del mondo, Toyota, vuole investire 12,9 miliardi di franchi nello sviluppo di nuove batterie.

Thierry Bolle dubita che la propulsione elettrica sia l'unica alternativa al motore a benzina. Vede piuttosto lo sviluppo di una mobilità variata adattata alle esigenze dei clienti. I veicoli elettrici, che sono perfettamente adatti per viaggiare in città o nei dintorni, sono meno adatti per i viaggi lunghi. "Migros ha recentemente acquistato camion che funzionano a idrogeno o a biogas, e giustamente, perché sarebbe inopportuno optare per un solo tipo di mobilità. Elettricità, carburanti convenzionali, idrogeno o biocarburanti: ognuno dovrebbe poter scegliere la propria tecnologia. Markus Aegerter è favorevole a questo approccio perché è la chiave per garantire che il garage rimanga il primo punto di contatto per gli automobilisti svizzeri quando si tratta della loro mobilità motorizzata. "È e rimarrà un fornitore di mobilità aperto alla tecnologia". <

Maggiori informazioni su:
agvs-upsa.ch

Roland Siegwart, esperto di robotica all'ETH di Zurigo

La strada verso l'auto autonoma è ancora lunga?

Quali sono le sfide che i garagisti devono affrontare in tema di guida autonoma? In un'intervista, l'esperto di robotica Roland Siegwart spiega a che punto è la ricerca in questo campo e perché ci vorrà ancora del tempo prima che la prevenzione degli incidenti stradali sia completa. **Mike Gadient**

Signor Siegwart, lei arriva alla conclusione che la guida autonoma è già possibile oggi sulle autostrade svizzere. Perché?
Roland Siegwart, professore di sistemi autonomi ed esperto di robotica all'ETH di Zurigo: La tecnologia necessaria è disponibile da alcuni anni. I modelli Mercedes e Tesla sono un buon esempio: in ambienti strutturati come quelli che troviamo in autostrada, potrebbero già guidare autonomamente. È necessario più tempo per chiarire le questioni di fondo a livello legislativo. Per esempio, quali sistemi di assistenza alla guida sono ammessi? E chi è responsabile in caso di incidente? Il produttore dell'auto, il produttore del software o la persona nell'auto? In generale, ho l'impressione che le autorità Svizzere siano favorevoli ai sistemi di guida autonomi, come dimostra il test pilota con un autopostale autonomo in Vallese.

Come procedono i test per determinare se le auto a guida autonoma sono pronte per il mercato, sia in termini di essere in grado di rispondere alle necessità, sia in termini di confermare l'affidabilità dei sistemi automobilistici?
Presumo che i futuri test saranno principalmente virtuali perché ambienti complessi come i centri città possono essere riprodotti accuratamente in ambienti virtuali. Il vantaggio delle simulazioni al computer è che tutti gli utenti della strada possono essere tenuti in considerazione con il loro comportamento individuale. Ma la domanda rimane: i risultati di questi test sono legalmente riconosciuti? Nel mondo non virtuale occorrerebbe percorrere circa 200 milioni di chilometri senza incidenti per dimostrare che la guida autonoma è più sicura che con una persona al volante. Ecco perché i risultati di un test a Singapore sono attesi con ansia. Lì, una parte della città è riservata ai veicoli a guida autonoma e di conseguenza non è più accessibile ai veicoli convenzionali.

Non appena la tecnologia di comunicazione Car-to-X sarà utilizzata in modo affidabile su larga scala, gli incidenti saranno meno frequenti. Quando il garagista può aspettarsi una riduzione degli ordini?
Non per i prossimi 30 anni. L'attuale punto debole delle auto autonome è che non possono reagire a situazioni impreviste. Oggi, una persona al volante è in grado di reagire meglio quando la strada è coperta di neve o quando è necessario evitare un furgone che è metà parcheggiato sul marciapiede e metà sulla strada. Durante queste manovre, può essere necessario superare la linea continua. Gli esseri umani sanno che hanno il diritto di farlo in queste

Roland Siegwart, professore in sistemi autonomi e esperto di robotica all'ETH di Zurigo

"La guida autonoma verrà ben accettata", afferma Roland Siegwart. La maggior parte dei suoi giovani collaboratori sceglierebbe il tipo di mobilità che più gli conviene.
Foto: The Autonomous

situazioni. I veicoli autonomi, d'altra parte, devono ancora imparare a infrangere le regole della strada. Inoltre, le cose diventano più complicate in situazioni di circolazione mista di auto convenzionali e autonome.

Può spiegare il problema della circolazione mista?
Più movimenti inaspettati fanno gli utenti della strada, più è difficile per i veicoli autonomi che sono programmati per la sicurezza e quindi si fermerebbero in ogni situazione. In questo contesto, l'aspetto mentale non dovrebbe essere trascurato: il conducente di un'auto convenzionale si aspetta una tale reazione dal veicolo autonomo. In un incrocio, per esempio, si permetterebbe di tagliargli la strada. Il fatto è che in un ambiente strutturato, come nella rete stradale americana o sulla nostra rete autostradale, il funzionamento misto funziona già. In Svizzera, alcune auto guidano parzialmente in modo autonomo. Il funzionamento misto nelle condizioni di traffico dell'Italia, dove le strade sono strette e il comportamento febbrile, non funzionerebbe.

Un'architettura di sistema uniforme invece di una moltitudine di soluzioni diverse potrebbe un giorno rendere più facile per le officine lavorare sui veicoli. Perché è realistico?
L'attuale produzione di auto è già basata su una costruzione di base comparabile, ma il garagista deve considerare le caratteristiche dei diversi modelli. Proprio come ci sono diversi produttori di automobili, ci saranno diversi fornitori dell'architettura di sistema dei veicoli a guida autonoma in modo che ci sia concorrenza. Penso che un'alleanza come The Autonomous abbia senso perché la creazione di standard globali richiede uno sforzo comune. Per quanto riguarda i requisiti legali, sarebbe auspicabile che i paesi cercassero una soluzione uniforme, in modo che la guida autonoma non sia possibile solo negli Stati Uniti o a Singapore.

La scienza della robotica non solo condizionerà il futuro dell'industria automobilistica. Una domanda in generale: dove ci porterà?
In futuro, prenderemo decisioni chiare sulle aree di utilizzo dei robot. Prendiamo l'esempio dell'edilizia: prima c'era il martello, poi è arrivato il trapano e oggi un robot aiuta l'operaio edile a forare il tetto. Ci facilita la vita particolarmente nelle professioni fisicamente pesanti.

L'uso di sistemi autonomi è anche interessante in cielo. I droni consegneranno presto i nostri pacchi al posto dei furgoni autonomi?
Sarebbe irragionevole a causa del rumore. Qui si applica una regola fisica: maggiore è il peso trasportato, più potente deve essere il motore, più farà rumore. Ecco perché i droni dovrebbero essere usati in modo mirato, per esempio, per trasportare campioni di laboratorio da un ospedale all'altro. <

Alti costi per la ricerca

Sviluppare sistemi di guida autonoma è molto costoso. Secondo la società di revisione PwC, i costi delle case automobilistiche per la ricerca e lo sviluppo di veicoli elettrici, connessi e autonomi sono aumentati considerevolmente. Solo in Europa, l'aumento nell'ultimo decennio è stato di circa il 75%, fino a raggiungere i 46 miliardi di franchi. Gli Stati Uniti e l'Asia hanno assistito ad un aumento di quasi un terzo, rispettivamente a 12 e 31 miliardi di franchi. Sotto il cappello di 'The Autonomous', le principali aziende di tecnologia e automobilistiche stanno perseguendo l'obiettivo di ridurre i costi di sviluppo. I partner coinvolti sono, per esempio, la casa automobilistica Audi, il fornitore di componentistica Denso e la società tecnologica NXP. Si tratta di definire una soluzione di riferimento per problemi di sicurezza complessi all'interno dell'architettura del sistema.

Il Consiglio federale traccia la via

Il Consiglio federale ha approvato un emendamento alla Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale all'inizio di novembre 2021. Riguarda la guida automatizzata e assicura che la convenzione sia in linea con il rapido progresso tecnologico. Le condizioni quadro sono quindi definite a livello internazionale. Serviranno come soluzione transitoria fino alla stesura di una nuova convenzione sulla guida automatizzata. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) è interessato al tema sotto diversi aspetti, non da ultimo in vista della revisione della legge sulla circolazione stradale. Deve creare la base giuridica per i livelli 3 e 4. Siamo attualmente al livello 2 e ancora molto lontani dalla guida autonoma immaginata dal grande pubblico. Siamo ancora in un'epoca di automazione parziale. "Il livello 5 è oggi un fantasma e rimarrà tale per altri 30-40 anni", ha chiarito Jürg Röthlisberger in occasione delle manifestazioni transport-CH/aftermarket-CH.

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor:

date del corso obbligatorio 11.03.2022 / 24.03.2022 / 07.05.2022 / 14.05.2022 / 20.05.2022, Biasca

Le formatrici e i formatori devono sempre essere aggiornati, come dimostra anche la nuova ordinanza sulla formazione recentemente entrata in vigore. Con il suo modulo didattico, l'UPSA offre un sostegno in questo ambiente professionale complesso. La frequenza di questo corso di formazione continua è obbligatorio per tutte le formatrici e tutti i formatori delle formazioni tecniche di base nelle aziende senza esame di livello terziario. Le formatrici e i formatori sono liberi di scegliere, in base alle loro esigenze, quale dei moduli da un giorno frequentare. Si consiglia comunque di frequentare volontariamente anche gli altri moduli.

Corsi di formazione continua in lingua italiana:

1. **CORSO DI FORMAZIONE PER LAVORI ELETTRICI SU VEICOLI CON IMPIANTI AD ALTO VOLTAGGIO - HV1+HV2 (2 giorni)**

   31.03.2022 + 01.04.2022 **(COMPLETO)**

2. **CORSO AUTORIZZAZIONE ALLA MANIPOLAZIONE DEI PRODOTTI REFRIGERANTI (2 giorni)**

   12.05.2022 + 13.05.2022

3. **CORSO SALUTE & SICUREZZA (2 giorni)**

   19.10.2022 + 26.10.2022

Formulari d'iscrizione:

Secondo Walter Frey i garagisti sono la fanteria

Dibattito tra Walter Frey, Karin Bertschi e Karim Twerenbold in occasione della giornata dei garagisti svizzeri.

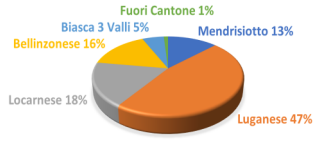
18 gennaio 2022 - Kursaal Berna

Prossima edizione: 17 gennaio 2023

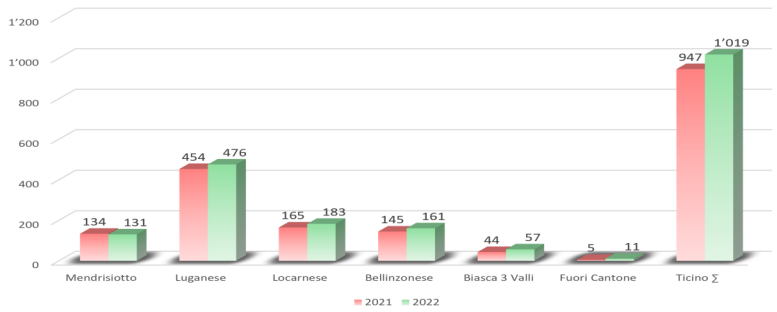
	Gennaio						Gennaio - Gennaio					
	2021		2022		2021 - 2022		2021		2022		2021 - 2022	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	134	14.15%	131	12.86%	-3	-2.24%	134	14.15%	131	12.86%	-3	-2.24%
Luganese	454	47.94%	476	46.71%	22	4.85%	454	47.94%	476	46.71%	22	4.85%
Locarnese	165	17.42%	183	17.96%	18	10.91%	165	17.42%	183	17.96%	18	10.91%
Bellinzonese	145	15.31%	161	15.80%	16	11.03%	145	15.31%	161	15.80%	16	11.03%
Biasca 3 Valli	44	4.65%	57	5.59%	13	29.55%	44	4.65%	57	5.59%	13	29.55%
Fuori Cantone	*5*	*0.53%*	*11*	*1.08%*	*6*	*120.00%*	*5*	*0.53%*	*11*	*1.08%*	*6*	*120.00%*
Ticino ∑	**947**	100%	**1'019**	100%	**72**	**7.60%**	**947**	100%	**1'019**	100%	**72**	**7.60%**
Svizzera	**15'130**		**15'899**		**769**	**5.08%**	**15'130**		**15'899**		**769**	**5.08%**

	Movimenti - ≈occasioni		
	2021	2022	Delta %
-	0	0	0.00%
Gennaio	4'080	4'061	-0.47%
Gen. - Gen.	**4'080**	**4'061**	**-0.47%**

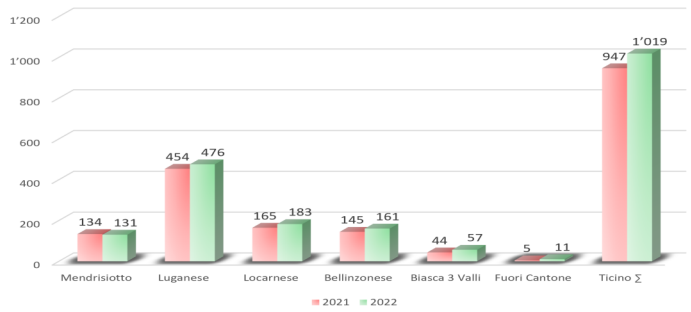
Quota di mercato gennaio 2022



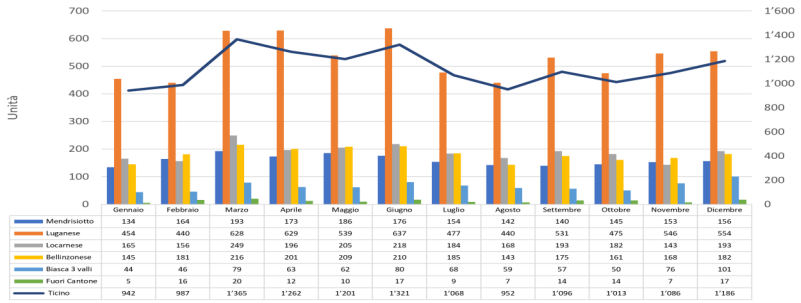
Immatricolazioni unità Gennaio



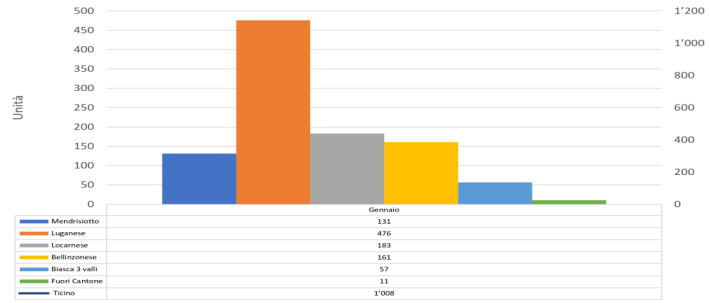
Immatricolazioni unità Gennaio - Gennaio



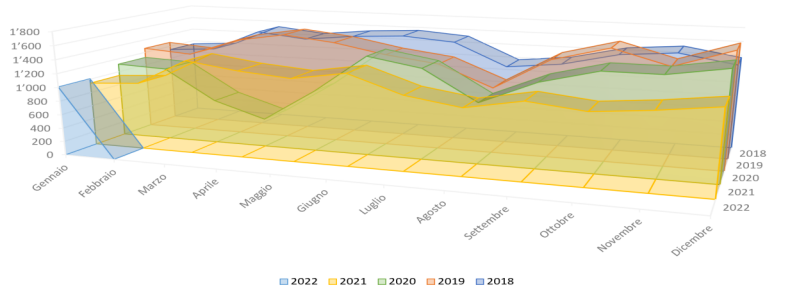
Immatricolazioni unità mensile 2021



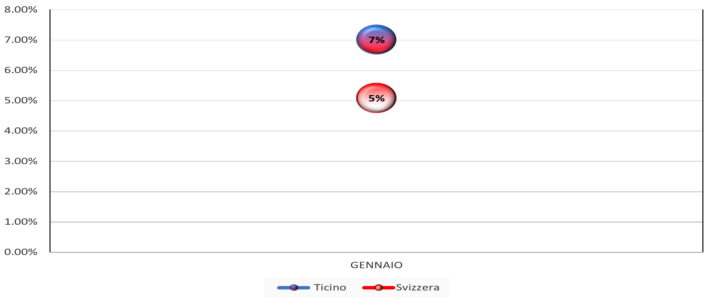
Immatricolazioni unità mensile 2022



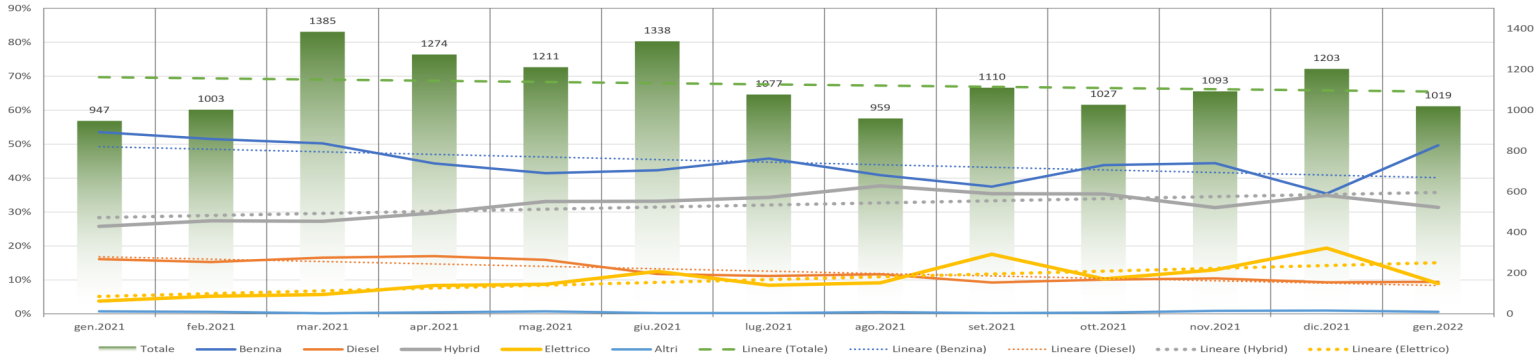
Immatricolazioni unità Ticino 2018 -2019 - 2020 -2021-2022



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2021 - 2022



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



Tipo propulsione	Unità	Quota
Auto elettriche	91	8.9%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio automat.	866	85.0%

Colore	Unità	Quota
grigio	358	35.1%
bianco	239	23.5%
nero	202	19.8%
blu	111	10.9%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	8	0.8%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	669	65.7%

	Marca	Unità	%		Marca	Unità	%
1°	VW	163	16%	5°	Porsche	55	5%
2°	Audi	128	13%	7°	BMW	49	5%
3°	Mercedes	105	10%	8°	Dacia	45	4%
4°	Skoda	100	10%	9°	Renault	40	4%
5°	Toyota	55	5%	9°	Seat	26	3%

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

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

Claudio Bianda
Delegato cantonale

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

Marco Doninelli
Direttore UPSA TI

Manuela Caffi
Collaboratrice

Lia Guidali
Collaboratrice

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