

- Editoriale—Grazie Dario Cologna pag. 1
- pag. 2 Illuminazione perfetta
- Infotainment di alto livello pag. 5
- Non è garantita la parità di trattamento
- pag. 10 Officine indipendenti, quale futuro
- pag. 12 Un garage rispettoso dell'ambiente
- pag. 14 Raffreddare una batteria in fiamme?
- pag. 16 Alcuni assicuratori fanno il punto

EDITORIALE

- pag. 18 Prospettive per il futuro
- pag. 19 Soluzioni e fiducia per il futuro. Da Saignelégier (JU)
- pag. 22 Non è la soluzione corretta! 2035 EU
- Pag. 24 Statistiche immatricolazioni Ticino Giugno 2022

La nostra migliore pubblicità: Dario Cologna

Cara lettrice, Caro lettore,

"Avete scelto una professione entusiasmante in un settore innovativo e stimolante. La mobilità è uno dei pilastri della nostra prosperità e voi ne siete responsabili, come pure per la sicurezza di tutti noi." Queste parole, pronunciate da Dario Cologna in occasione di una celebrazione di fine apprendistato, sono state il perfetto invito per i diplomati a rimanere in questo affascinante settore. Come lo sportivo ha insegnato anche ai nostri giovani, l'unico modo per raggiungere obiettivi ambiziosi è lavorare con disciplina, dando spazio alla motivazione e alla passione. Lo ha fatto, come sempre, mettendosi a livello con il suo pubblico.

Innanzitutto, in qualità di ambasciatore del CheckEnergieAuto (CEA), tutt'oggi in vigore, Dario Cologna ha mostrato come i nostri associati consigliano i loro clienti su come guidare in modo efficiente dal punto di vista energetico. Un argomento di grande attualità. Dario Cologna è stata la scelta perfetta per questo ruolo: vicino alla natura, lo sportivo è stato in grado di integrare la mobilità motorizzata con lo sviluppo sostenibile. Dopo tutto, guidare e risparmiare non devono necessariamente escludersi a vicenda. E il garagista sa bene cosa significa. Avere dalla nostra parte una personalità tra le più conosciute in Svizzera con quasi il 90% di notorietà a livello del pubblico è stata la migliore pubblicità possibile.

La fine della sua impressionante carriera quale uno dei migliori fondisti del mondo segna anche la fine del suo ruolo di "ambasciatore dell'efficienza e delle prestazioni eccellenti" per l'Unione Professionale Svizzera dell'Automobile. La collaborazione costruttiva e stimolante con Dario Cologna è stata estremamente preziosa per noi e vorrei cogliere l'occasione per ringraziarlo a nome del Comitato centrale dell'UPSA, dei presidenti di sezione e di tutti gli associati.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter Presidente centrale









Fari ultramoderni

Illuminazione perfetta

La tecnologia a diodi luminosi viene ormai utilizzata da tempo per tutte le categorie di veicoli. Il tipo di luci spazia dalla semplice luce di marcia diurna al complesso faro attivo MATRIX LED con elemento di proiezione, fino agli anabbaglianti e agli abbaglianti con potenti LED. Quando si deve procedere alla regolazione di un faro con questa tecnologia è necessario rispettare alcuni punti e questo per il reparto servizio può essere una bella sfida. Spesso è necessario sostituire l'intero proiettore poiché non è più possibile sostituire le singole lampade. Andreas Senger

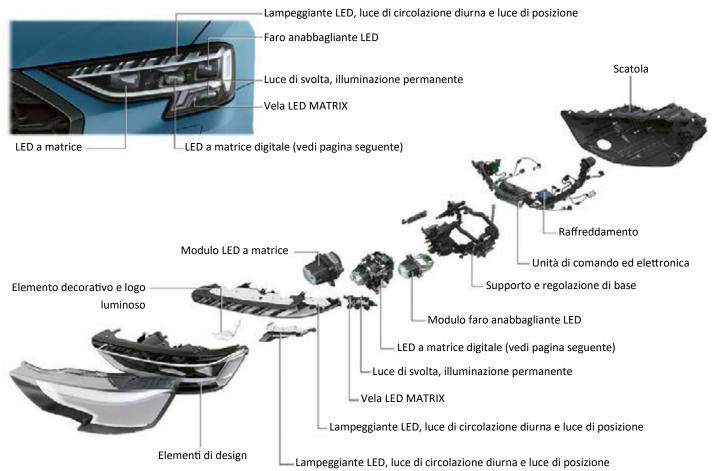


Foto: Audi

I moderni fari offrono un'illuminazione perfetta della strada e un'eccellente sicurezza attiva. Il sistema MATRIX LED della vostra auto sarà un attore indispensabile della vostra vita notturna. L'area antistante il veicolo è illuminata da una luce armoniosa. La telecamera anteriore dietro il parabrezza rileva gli altri utenti della strada e alcuni gruppi di LED o zone del faro vengono attenuate o spente dal sistema di controllo delle luci per evitare di abbagliarli. Alcuni fabbricanti, come Audi e BMW, offrono lampadine laser che illuminano la strada fino a 600 metri trasfor-

mando la notte in giorno (su una strada rettilinea). Anche i sistemi più semplici si basano su potenti LED. I fari alogeni con riflettori a parabola sono in via di estinzione.

Una nuova tecnologia di illuminazione completa questo approccio. Non sono le unità LED a distribuire la luce davanti al veicolo nel modo più uniforme possibile: microspecchi installati su un modulo distribuiscono i fasci da una sorgente luminosa centrale. Diversi LED ad alte prestazioni forniscono la luce ai milioni di spec-

chi del modulo DMD (Digital Micromirror Device) che a loro volta la proiettano individualmente.

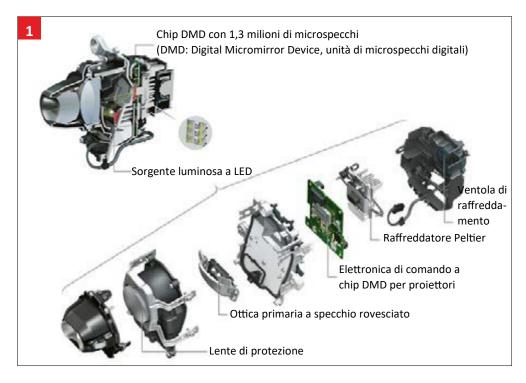
Questi modulatori di luce di superficie sono dotati di specchi quadrati di pochi micron per lato. Ciascuno dei circa 1,3 milioni di specchi corrisponde a un pixel di luce. Ogni microspecchio può essere inclinato in avanti/indietro o lateralmente mediante un controllo elettrostatico. I raggi della sorgente luminosa centrale sono diretti al DMD attraverso uno specchio che riflette individualmente i raggi

FOCUS: SERVIZIO & TECNICA

- Il modulo LED MATRIX viene utilizzato per proiettare simboli o caratteri sulla strada. L'elemento funziona come modulatore di luce superficiale. Una potente retroilluminazione illumina il chip DMD sul quale i microspecchi focalizzano e deviano la luce individualmente. Un'ottica primaria e uno specchio invertito permettono ai raggi di raggiungere la lente di proiezione. Questa tecnologia può essere utilizzata per illuminare oggetti specifici o per creare coni di luce dinamici.
- Esempio: illuminazione di orientamento che illumina la carreggiata provvisoria di un cantiere e aiuta il conducente a seguirla.
- 3.1 pedoni rilevati dalla telecamera anteriore o dall'assistente alla visione notturna possono essere evidenziati da un cono luminoso per aumentare la sicurezza. Foto: Audi

luminosi sulla strada. Una lente di proiezione focalizza i raggi di luce della matrice digitale. La sovrapposizione dei singoli pixel sulla superficie stradale determina un punto più luminoso e produce immagini che facilitano la guida. È possibile proiettare simboli sulla carreggiata o identificare i suoi restringimenti. I pedoni o altri pericoli possono essere illuminati con la stessa rapidità di un faro così da migliorare la sicurezza.

Luce a matrice, matrice digitale: lo specialista dei ricambi e il personale dell'officina si sono accorti che è arrivata una nuova tecnologia di illuminazione e che le cose sono cambiate nel servizio post-vendita, nelle procedure di regolazione e nelle riparazioni. I nuovi sistemi di illuminazione sono tecnologie all'avanguardia. Per gli automobilisti, i cui fari dovessero guastarsi dopo il periodo di garanzia, devono prevedere delle somme importanti per la loro riparazione. Né i fari a matrice attuali, con la loro grande varietà di singoli LED per mascherare i singoli segmenti, né l'illuminazione di superficie possono essere scomposti per sostituire componenti o lampadine. I proiettori vengono assemblati in fabbrica all'interno di una camera bianca e l'alloggiamento viene saldato o incollato. Se un gruppo di LED si guasta, una parte dell'illuminazione rimane oscurata. Se il guasto interessa solo alcuni singoli LED, il cliente può anche decidere di non procedere con la sostituzione dell'in-





tero faro. Per contro in caso di componenti completamente guasti si deve procedere alla sostituzione del faro completo, con una spesa di alcune migliaia di franchi. Vale la pena spendere tanto per un veicolo di otto anni?

Anche i meccanici devono affrontare nuove sfide in officina. Molti fabbricanti richiedono l'uso di un costoso apparecchio digitale per la regolazione dei fari. Invece di una semplice delimitazione chiaro e scuro sulla superficie di regolazione, per controllare l'altezza e l'inclinazione, i nuovi dispositivi sono dotati di una telecamera che registra l'immagine proiettata. Per una prima valutazione o verifica dell'altezza della luce è sufficiente un semplice e convenzionale apparecchio per fari. La maggior parte dei fabbricanti non richiede che il meccanico utilizzi un tester per comunicare al veicolo che la luce di regolazione viene emessa al limite del chiaroscuro (con o senza un angolo di 15° verso destra). Con il cofano aperto, viene automaticamente impostata una luce di mo-



dellazione per il controllo quando il motore è in funzione e gli anabbaglianti sono accesi.

Se l'altezza (elevazione) o l'orientamento laterale (azimut) non sono corretti, potrebbe non essere possibile regolarli manualmente con un cacciavite o una chiave a brugola. Per effettuare una regolazione accurata, il meccanico deve avviare la procedura di regolazione con il tester, allineare l'unità secondo le istruzioni del fabbricante e, se il veicolo è dotato di sospensioni pneumatiche, posizionare i montanti della molla pneumatica all'altezza di regolazione. Grazie ad un controllo manuale con un metro e misurando su tutte e quattro le ruote (di solito da terra al bordo del parafango), verifica che l'impostazione di base delle sospensioni ad aria sia corretta. Per la maggior parte dei fabbricanti, il faro emette un'immagine speciale che viene registrata dalla telecamera integrata nell'apparecchio di regola-

Continua a pagina 4

FOCUS: SERVIZIO & TECNICA

Secondo alcuni fabbricanti, l'apparecchio di regolazione indica un valore che deve essere inserito nel dispositivo di prova attraverso il tester come processo di calibrazione. L'orientamento del proiettore rispetto alla carrozzeria o all'asse geometrico viene memorizzato in modo da visualizzare correttamente le varie immagini sulla strada e nell'ambiente circostante al veicolo. Per la regolazione di base del faro, i sistemi moderni dispongono di due viti di regolazione per l'elevazione e l'azimut. Questi sono impostati in fabbrica e generalmente non devono essere regolati per un veicolo che non ha subito un incidente. Quindi, in officina, non toccate mai le viti di regolazione se non disponete di un tester e un apparecchio digitale per la regolazione dei fari! Il sistema non funzionerebbe più correttamente e potrebbe causare abbagliamenti.

Per le officine indipendenti che non possiedono un apparecchio digitale specifico si consiglia di verificare l'impostazione di base con il dispositivo analogico. In caso di dubbi sulla corretta regolazione dell'illuminazione, è meglio utilizzare un tester uni-

versale adeguato o contattare il rappresentante del marchio. Durante formazione professionale di base viene spiegato che la pressione dello pneumatico deve essere controllata prima della regolazione, che il carico deve essere controllato e il tester deve essere allineato parallelamente al veicolo. Per una regolazione accurata è necessario che il pavimento dell'officina sia livellato. Si consiglia poi di posizionare l'apparecchio per la regolazione dei fari nel medesimo punto in cui viene calibrato il sensore FAS. Se la vettura viene abbassata con una modifica dell'assetto, la taratura dei fari deve essere regolata secondo le istruzioni del fabbricante.

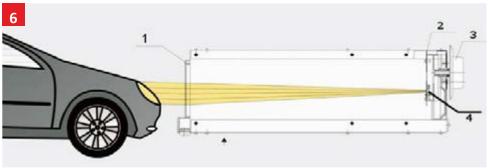
La tecnologia dell'illuminazione ha fatto passi da gigante. Le tecnologie dei fari presentate in questo articolo non sono ancora disponibili su tutte le vetture e i sistemi ad alta tecnologia sono utilizzati di serie solo nelle categorie superiori. Le vetture più economiche continueranno a non esserne provviste. È iniziata la corsa al miglioramento della sicurezza attiva e alla riduzione del prezzo attraverso l'aumento del numero di unità prodotte. L'illumina-

Per i moderni sistemi di illuminazione è

zione ambientale e l'estensione della tecnologia OLED ai fari posteriori scateneranno un nuovo boom e faranno progredire la tecnologia automobilistica anche in questo settore. <

- 4. Un apparecchio per fari fa parte dell'equipaggiamento di ogni officina. I sistemi di illuminazione convenzionali e moderni possono essere regolati con dispositivi analogici (simulando la distanza di 10 m da una parete di riferimento) o digitali (una telecamera rileva i fasci di luce). Nota: il pavimento dell'officina deve essere livellato e l'apparecchio deve essere alienato esattamente rispetto al veicolo (ad angolo retto).
 Foto: Beissbarth
- La regolazione dei fari fa parte da tempo della routine di un'officina. L'altezza e l'inclinazione dei fari devono essere impostate sull'apparecchio dei fari prima della regolazione. Foto: Mercedes-Benz
- 6. Un regolatore di fari convenzionale concentra i fasci su una lente di Fresnel (1) e simula una distanza di 10 m da una parete di regolazione posizionandola a pochi centimetri di distanza. La manopola girevole (3) regola l'inclinazione del proiettore in percentuale, facendo scorrere verso l'alto o verso il basso la piastra di misurazione del chiaro-scuro dell'apparecchio (2). Un sensore (4) misura l'intensità luminosa in lux per valutare la lampadina e la parabola riflettente. Foto: Hella
- 7. I moderni sistemi di proiettori, come i LED a matrice attiva, sono assemblati dal fabbricante secondo i più elevati standard di pulizia e non possono essere aperti. Se un sistema si guasta, lo schermo anteriore è danneggiato o ci sono delle infiltrazioni, è necessario sostituire l'intero proiettore, rendendo costosa la riparazione. I fabbricanti non forniscono pezzi di ricambio singoli. Foto: Hella









Luglio/Agosto 2022 | AUTOINSIDE | Sezione Ticino

Una tecnologia di visualizzazione all'avanguardia conquista il mondo dell'automobile

Infotainment di alto livello

La legge prescrive solo la presenza di alcuni indicatori sul cruscotto, ad esempio, il tachimetro. Ma i clienti vogliono di più. L'infotainment, il neologismo che sta per informazione e intrattenimento, domina gli interni dei veicoli più moderni. La presenza dello schermo su tutta la larghezza del veicolo è ormai scontata, la tecnologia software e hardware è sofisticata e i garage dovranno prendersene cura. Andreas Senger



Osservando l'immagine principale, sorge una domanda fondamentale per gli automobilisti: questi concetti di controllo combinati con pulsanti e un volante sovraccarico di touchpad e schermi retroilluminati per tutta la larghezza del veicolo sono utili per viaggiare in sicurezza con un veicolo dal punto A al punto B? La questione dell'opportunità si pone perché i veicoli parzialmente e completamente autonomi vengono testati per chilometri, ma non saranno in circolazione sulle strade pubbliche del nostro Paese ancora per diverso tempo. La persona al volante ha quindi ancora il controllo completo del veicolo.

Solo sofisticati sistemi di assistenza alla guida (DAS) possono sopperire alla mancanza di concentrazione alla guida causata dalle distrazioni offerte dai numerosi sistemi di infotainment ed evitare così possibili incidenti. La comunicazione continua, la lettura di messaggi WhatsApp, e-mail, ecc. distrae il conducente dal compito di guidare il veicolo in modo sicuro. Poiché il con-

ducente li controlla con i comandi del veicolo il legislatore non li vieta. È vietato utilizzare lo smartphone durante la guida, ma è consentito toccare gli schermi del veicolo, navigare e modificare le impostazioni o comunque utilizzare tutti i sistemi del veicolo.

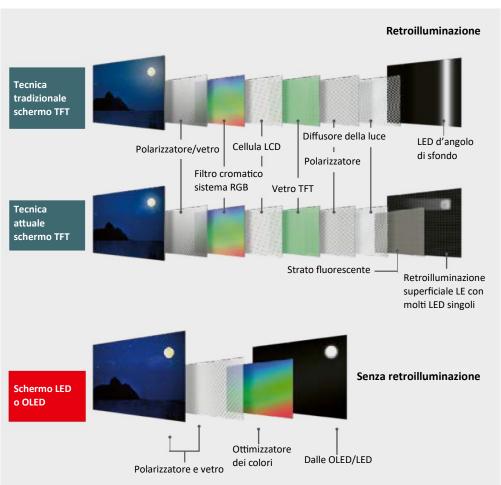
D'altra parte, c'è una forte esigenza da parte dei clienti di collegare i propri smartphone al veicolo, anche durante la guida così da essere "sempre online". In particolare, i giovani acquirenti preferiscono veicoli con un sistema di infotainment ben sviluppato. La tecnologia sottostante sta mettendo a dura prova i produttori di automobili. Mentre i team di sviluppo sono già oberati dall'ottimizzazione dei sistemi di propulsione alternativa, è possibile sviluppare soluzioni di integrazione del sistema di infotainment solo in collaborazione con fornitori specializzati che devono garantire il buon funzionamento ed essere utilizzabili a lungo termine. La tecnologia dei display di bordo dei veicoli sta

tenendo il passo con le applicazioni nel mondo dell'elettronica di consumo. Una smart TV non ha più funzioni dei più moderni display automobilistici e la sua risoluzione non è migliore. I requisiti di visualizzazione nell'auto sono molto più complessi di quelli della smart TV in salotto. I display devono essere in grado di resistere agli urti e alle grandi differenze di temperatura e i conducenti devono poterli utilizzare da diversi angoli di visione, non solo alla luce del sole ma anche di notte. Come per molti sistemi di elettronica di consumo, gli sviluppatori possono trarre vantaggio dall'aggiornamento o dall'ottimizzazione delle applicazioni (programmi e software) su hardware ad alte prestazioni. La filosofia d'uso di una casa automobilistica può essere implementata individualmente attraverso diversi livelli di grafica e di menu. L'hardware per contro è solitamente un prodotto di massa.

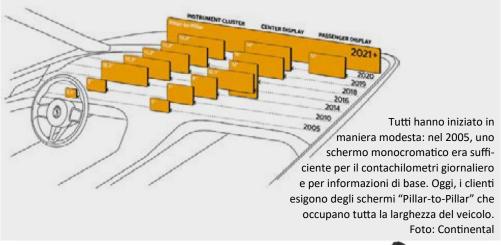
È comunque convincente. Diversi schermi devono predisposti con contenuti grafici che devono essere preparati in anticipo su un computer. Il cliente si aspetta un rendering fluido, tempi di reazione rapidi, comandi vocali precisi e comandi gestuali tramite movimenti del braccio, touch screen, touchpad, controller ecc. Sensori come le telecamere dell'abitacolo e i sensori di luminosità, ma anche l'interconnessione con tutti i sistemi di controllo del veicolo, rendono l'integrazione estremamente complessa. Non sorprende quindi che il cliente sia il primo tester di un software di infotainment che è pronto per l'uso solo attraverso aggiornamenti successivi e che può causare problemi dopo l'acquisto di una nuova auto.

L'hardware surclassa perfino alcuni laptop e desktop. La potenza di calcolo e soprattutto le schede grafiche a livello dei PC da gioco visualizzano immagini ad alta risoluzione sui loro schermi. Gli schermi TFT sono stati da tempo sostituiti da display LED o addirittura OLED. I display retroilluminati a film sottile sono in grado di produrre 16,7 milioni di colori per pixel utilizzando il processo RGB (rosso, verde e blu), ma le dimensioni dei pixel non consentono di visualizzare immagini ad alta risoluzione fianco a fianco con pixel di piccole dimensioni. I display LED luminescenti, per contro, hanno un chiaro vantaggio in questo caso. Inoltre, i pannelli TFT hanno una retroilluminazione che è disponibile solo ai bordi o solo occasionalmente sugli schermi più vecchi. Nei modelli più recenti i LED distribuiti sullo sfondo forniscono un'immagine più uniforme e omogenea. La tecnologia utilizza uno schermo a cristalli liquidi (LCD) per fornire una quantità maggiore o minore di luce di fondo (bianca) a ciascun sub-pixel, cioè rosso, verde e blu, per produrre il colore e la luminosità desiderati su ciascun pixel attraverso una regolazione continua. Questo tipo di display appartiene alla categoria degli esemplari non emissivi, cioè non luminosi.

Gli schermi LED e OLED, invece, appartengono alla categoria degli schermi emissivi. Sono luminescenti. I diodi luminosi più piccoli dei colori primari (RGB) sono associati a un pixel ciascuno. Quando tutti i LED dei sub-pixel sono completamente accesi il punto dell'immagine appare bianco. Se sono tutti spenti la superficie dello schermo appare nera. Poiché i display TFT



La luminosità dei sub-pixel (RGB), e dunque i pixels, è regolata attraverso dei cristalli liquidi comandati da dei transistor a film sottile. Necessitano di una retroilluminazione. Gli schermi LED e OLED producono essi stessi la luce. Foto: LG/Se





La tecnologia OLED permette di realizzare degli schermi molto sottili e incurvati. Foto Continental



Grazie alla connettività Internet, le unità di comando del sistema di infotainment garantiscono un flusso di dati importante e predispongono la grafica per tutti gli schermi.

Foto Continental

Luglio/Agosto 2022 | AUTOINSIDE | Sezione Ticino

non sono in grado di schermare completamente la retroilluminazione dai pixel neri, i colori neri non vengono visualizzati "a fondo".

I display a LED sono più luminosi, ma hanno un certo spessore per proteggere i LED molto piccoli e il loro cablaggio con la scheda grafica. Negli OLED, i LED sono così piatti che lo schermo è estremamente sottile e può essere spostato come una pellicola. Finora gli OLED erano meno luminosi dei LED, ma con i nuovi sviluppi stanno recuperando terreno. Di conseguenza molti produttori utilizzano sempre più spesso la tecnologia OLED per installare schermi curvi intorno al conducente e al passeggero anteriore. Grazie alla curvatura, la distanza di visione dallo schermo rimane uguale e non c'è distorsione prospettica.

Gli sviluppatori stanno attualmente lavorando a display in grado di generare un'immagine 3D. Come mostrano le immagini sono possibili display simili a ologrammi e simboli di avvertimento fluttuanti o altre applicazioni del genere. Grazie a ulteriori filtri ottici, queste visioni dovrebbero essere presto realizzabili anche in serie. Sono disponibili anche display che riducono l'angolo di visione. Durante la guida il conducente non può vedere i display del passeggero che sta magari guardando un film, questo lo rende meno distratto.

Le sfide per l'assistenza e la manutenzione aumenteranno per i garage e i tecnici delle officine. Oltre agli aggiornamenti, che vengono forniti direttamente alle centraline di molti produttori via Internet (aggiornamento over-the-air), alcuni produttori insistono invece affinché i veicoli vengano portati in officina per gli aggiornamenti. Questo approccio consente di garantire che, dopo la sovrascrittura del software, i sistemi possano essere riavviati in modo sicuro e che il cliente abbia un sistema funzionante dopo l'aggiornamento. Come per i PC, i sistemi di infotainment possono essere resettati, cioè riavviati, utilizzando un hard reset (combinazione di tasti) in caso di crash del software o di blocco delle linee di programma. Inoltre, i garagisti si trovano sempre più spesso di fronte a pixel difettosi. Già in fabbrica, i display presentano sub-pixel difettosi e



Concetto per il futuro: le visualizzazioni in 3D simili a degli ologrammi saranno presto disponibili in grande serie. Ci vorrà quindi una maggiore potenza di calcolo e le esigenze a livello di programmi e di materiale aumenteranno. Foto: Continental



Le immagini di navigazione possono essere visualizzate in modo più realistico. Il potenziale di distrazione del conducente aumenta in maniera importante e, allo stesso tempo, solo sofisticati sistemi di assistenza alla guida impediscono che il rischio di incidenti aumenti. Foto: Continental

quindi disturbi dei pixel. L'utente può essere ostacolato se diversi pixel si guastano in un unico punto. Con un tester diagnostico è possibile accendere in successione i tre colori principali (rosso, verde e blu) e controllare i sub-pixel su tutti i tipi di display. I produttori definiscono il numero di errori oltre il quale uno schermo deve essere sostituito. I display da lato a lato sono display in più parti che si estendono per tutta la larghezza del veicolo per i quali le riparazioni richiedono molto tempo. Se i difetti dello schermo, o dell'unità di controllo, si verificano dopo la scadenza del periodo di garanzia, il proprietario potrebbe dover pagare un conto salato. Al momento non è possibile riparare né i



La tecnologia di visualizzazione 3D è ancora in fase di sperimentazione, ma porta già l'uso del display LED/OLED a un nuovo livello e rende il sistema di infotainment del futuro ancora più vario e completo. Foto: Continental

display né le unità di controllo grafico. Possono solo essere sostituiti. <



L'accesso a tutti i dati necessari per la riparazione di un veicolo è sempre più limitato da parte dei produttori. Questa è sempre più una sfida per le officine indipendenti. I fornitori di apparecchiature vogliono contrastare questa situazione e fare ulteriori passi avanti: il loro obiettivo è ottenere l'accesso completo ai dati che l'auto raccoglie durante l'utilizzo. Reinhard Kronenberg



Sébastien Moix, direttore marketing di SAG

Su una scala da 1 (poco importante) a 10 (molto importante), come valuta l'importanza dell'accesso ai dati sulla manutenzione dei veicoli per le officine indipendenti?

Sébastien Moix, Direttore Marketing SAG: L'accesso ai dati sulla manutenzione dei veicoli è essenziale e vitale sia per i concessionari che per le officine indipendenti. Quindi dieci.

Per quanto riguarda i dati del veicolo, si fa una distinzione tra i dati direttamente necessari per la manutenzione o la riparazione e i dati raccolti dal veicolo durante l'uso per essere utiliz-

zati in nuovi modelli di business. È corretto?

In effetti si può fare una distinzione, anche se la seconda categoria da lei citata comprende anche dati importanti per la manutenzione e la riparazione dei veicoli.

L'accesso delle officine indipendenti ai dati per la manutenzione e la riparazione può essere ritenuta soddisfacente oggi?

Attualmente, le officine indipendenti dispongono di diverse fonti di dati tecnici per la manutenzione e la riparazione dei veicoli. Da diversi anni SAG collabora con Haynes Pro, i cui dati tecnici sono disponibili tramite il servizio web dei nostri diversi negozi online.

Quali sono le principali sfide per i fornitori di apparecchi e software di diagnosi? E per gli utenti?

Le sfide principali riguardano l'area della diagnostica. Sempre più case automobilistiche, come FCA, VAG, Volvo o Tesla, limitano l'accesso alla diagnostica dei loro veicoli. Nella maggior parte dei casi è possibile solo leggere le memorie di errore e non è nemmeno possibile eliminare direttamente gli errori. Le officine indipendenti hanno accesso a un maggior numero di dati solo tramite certificati digitali, che devono essere acquistati dai produttori secondo diversi schemi di pagamento e fatturazione. Gli svantaggi sono evidenti: per le officine indipendenti, ottenere l'accesso alla diagnostica comporta costi aggiuntivi, spesso combinati con un importante onere amministrativo poiché ogni produttore utilizza un processo di registrazione diverso e spesso complicato. Questo può portare a un notevole aumento del lavoro in officina per i clienti finali, quando anche interventi come il reset del display di manutenzione, il trasferimento al libretto di manutenzione digitale originale, la calibrazione di al-



cuni sistemi di assistenza alla guida, la sostituzione dei fari o l'installazione di accessori come un gancio di traino richiedono la codifica o l'attivazione tramite un server originale.

Cosa può fare un fornitore come voi per semplificare la vita ai suoi clienti? In qualità di membri diretti o indiretti di diverse associazioni, sosteniamo l'attività di lobbying dei legislatori in Svizzera e in Europa per difendere gli interessi delle officine indipendenti. Come partner di progetti come Caruso, partecipiamo allo sviluppo di soluzioni.

Esiste già un accesso "illimitato" a tutti i dati del veicolo necessari per la riparazione al di fuori della rappresentanza ufficiale di un marchio?

Con nuovi servizi, come i servizi remoti, offriamo la possibilità di utilizzare alcune funzioni diagnostiche a distanza. Questo supporto garantisce che le officine possano far fronte alla crescente complessità e al numero di modelli di veicoli. I servizi remoti abbreviano il tempo che intercorre tra il lancio di un nuovo veicolo sul mercato e la disponibilità di funzioni nel dispositivo diagnostico, ad esempio per la calibrazione dei sistemi di assistenza alla guida. Inoltre, le officine beneficiano di funzioni che in precedenza erano riservate esclusivamente ai clienti con strumenti diagnostici OEM. In questo modo si eliminano gli ostacoli e i tempi di attesa per ottenere informazioni dal rappresentante ufficiale del marchio e i costi ad essi associati.

L'opposizione dei produttori all'accesso illimitato ai dati per tutti ha mai rappresentato un problema dal punto di vista del diritto della concorrenza?

Certo che sì. Attualmente la proprietà dei dati appartiene alle case automobilistiche. Ogni costruttore decide quali dati del veicolo lasciar gestire dagli operatori del mercato e quanto sia facile o difficile questo processo. Non ci sono condizioni di parità per tutti gli operatori del mercato.

"Caruso Dataplace" è un progetto che mira a creare una piattaforma di dati neutrale, fornita con i dati dei veicoli da aziende indipendenti del settore aftermarket. Quali sono esattamente i dati che volete raccogliere o fornire, chi vi avrà accesso e quali modelli di business possono essere costruiti a partire da tali dati?

I dati del veicolo consentono di offrire un'ampia gamma di servizi con un elevato valore di utilità sia per gli utenti che per l'officina. Fornisce, ad esempio, informazioni di base accurate e utili durante un servizio. Il garagista può così conoscere meglio lo stato dell'auto. Questo facilita il suo lavoro e

Il progetto "Caruso Dataplace"

Nella primavera del 2022, l'Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), in collaborazione con esperti indipendenti, ha analizzato i dati raccolti da un'auto moderna durante la guida, che vengono inviati direttamente al produttore e ai quali non hanno accesso né i clienti né le officine. Questi dati consentono di trarre conclusioni sul profilo di utilizzo, sull'intensità di utilizzo, sul numero di conducenti e sullo stile di guida. Questi set di dati includono, ad esempio:

- ⇒ registrazione separata dei chilometri percorsi in autostrada, sulle strade principali e in città;
- ⇒ il numero di viaggi effettuati, suddivisi per chilometri;
- ⇒ dati di utilizzo del motore a combustione per gli ibridi plug-in;
- ⇒ dati GPS regolari con report sullo stato dei parametri importanti del veicolo;
- ⇒ numero di riavvolgimenti della cintura ad azionamento elettrico (stile di guida);
- ⇒ registrazioni che segnalano un regime del motore troppo elevato;
- ⇒la durata delle diverse modalità del cambio automatico (ad esempio, "sport");
- ⇒ il numero di regolazioni del sedile del conducente (sedili a regolazione elettrica);
- ⇒ la durata e l'ora delle telefonate effettuate.

Nella primavera del 2022, il Parlamento europeo ha approvato una legge per promuovere la disponibilità dei dati dei veicoli per creare un ambiente di fiducia che ne faciliterà l'uso per la ricerca e la creazione di nuovi servizi e prodotti innovativi. Il progetto "Caruso Dataplace" si prefigge di partire da questo presupposto. Oltre a Swiss Automotive Group (SAG), sono coinvolte nel progetto anche aziende come Bosch, Continental, Hella Gutmann, LKQ, Mahle, Osram e Schaeffler.

Maggiori informazioni su: caruso-dataplace.com



migliora la sua posizione nei confronti del cliente. <





Accesso ai dati diagnostici protetti del veicolo

Come le officine indipendenti possono rimanere competitive

Le officine si trovano ad affrontare sfide crescenti soprattutto quando si tratta della diagnosi di nuovi veicoli. In alcuni casi, la sostituzione dei componenti difettosi è possibile solo con uno strumento diagnostico del produttore. Il garage R. Saner ha trovato una soluzione. Mike Gadient

I sistemi di assistenza elettronica facilitano il parcheggio e rendono l'esperienza di guida più confortevole, cosa che gli automobilisti apprezzano. Quello che spesso non sanno è che le officine multimarca sono in grado di effettuare la manutenzione di questi sistemi perché hanno accesso agli schemi elettrici e ai documenti diagnostici necessari per tutte le marche. "Si può davvero fare questo anche senza essere un concessionario di marca?", chiede un cliente stupito nel video pubblicitario dell'officina R. Saner AG. L'azienda di Mümliswil (SO), membro UPSA, le risponde con umorismo e fatti: "Secondo la legge vigente, la garanzia del produttore rimane in vigore per il vostro veicolo indipendentemente dal luogo in cui lo fate revisionare o riparare nel rispetto delle specifiche del produttore. Alla fine del video, per la cronaca, il cliente torna per revisionare un carrello del supermercato e il garagista si rassegna a metterlo sul ponte elevatore. L'officina di R. Sarner fa

parte della rete Bosch Car Service da quasi dieci anni e si occupa di riparazione per tutte le marche.

Per avere le conoscenze tecniche necessarie per questa vasta gamma di servizi, i dipendenti frequentano regolarmente corsi di formazione. In autunno, Pascal Allemann, meccanico specializzato, ha partecipato al corso di formazione Bosch "Euro 5/6 Pass Thru: i primi passi" che comprendeva un'introduzione al servizio di diagnostica remota Bosch. Il servizio elimina la necessità di rivolgersi a un'officina autorizzata per attività diagnostiche complesse e di acquistare costose apparecchiature diagnostiche. L'officina offre ai suoi clienti un servizio completo da un'unica fonte e può quindi generare un fatturato supplementare.

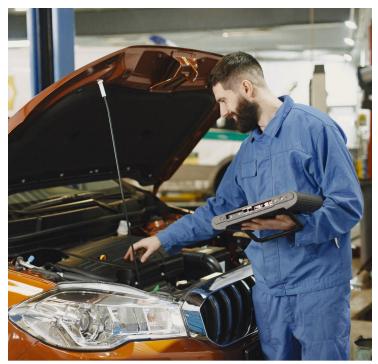
"Sono passato a un'officina multimarca per la varietà di compiti

FOCUS: SERVIZIO & TECNICA

che comporta", spiega Allemann, la cui esperienza professionale comprende marchi come Ford, Mercedes, Opel, Chevrolet o Nissan, e che lavora presso l'officina R. Saner dal giugno 2020. Spesso non poteva utilizzare le conoscenze acquisite durante il corso poiché la maggior parte dei veicoli era comunque coperta da garanzia. "Il corso è stato strutturato in modo ottimale come una lezione dal vivo su Microsoft Teams e abbiamo discusso le sfide comuni con gli altri partecipanti." Sfide come le differenze tra le condizioni poste dai produttori e i concetti di accesso ai dati.

Con Secure Diagnostic Access (SDA), Bosch ha sviluppato una soluzione centralizzata, integrata e standardizzata per accedere ai dati protetti dei veicoli di tutti i produttori. Questa funzione è disponibile dall'estate scorsa e fa parte del software di diagnosi Esitronic 2.0 Online. Dopo la prima registrazione, il collaboratore dell'officina, Pascal Allemann, riceve un accesso personale e può attivare ed accedere alle funzioni diagnostiche protette dall'accesso tramite l'SDA. È così possibile eseguire lavori di diagnostica come la calibrazione dei sistemi di assistenza alla guida. Il team dell'officina non deve più adattarsi ai vari portali dei produttori, registrarsi, iscriversi e tenere in considerazione le varie opzioni di pagamento.

In caso di domande, è possibile ricorrere ai servizi di diagnostica remota, organizzati in tre pilastri: il portale clienti, per prenotare l'assistenza, prendere appuntamento o pagare online; l'assistenza tecnica, in caso di diagnosi difficili; e lo strumento di comunicazione RDS 500, che funge da interfaccia e consente agli esperti Bosch di accedere al veicolo del cliente da remoto. Per aziende multimarca come R. Sarner Garage, queste soluzioni aiutano a rimanere competitivi. È così sempre possibile effettuare interventi di diagnostica su veicoli diversi. <



Il servizio di Bosch elimina la necessità di rivolgersi a un'officina autorizzata per attività diagnostiche complesse e di acquistare costose apparecchiature diagnostiche. Foto: Fring Gustavo

Webcasting e formazione su sistemi ad alta tensione sempre più apprezzati



Bosch offre ai suoi partner di concetto un programma di formazione completo affinché possano assistere e riparare i veicoli dei clienti in modo professionale. Negli ultimi mesi, Bosch ha aggiunto il webcasting alla sua offerta di e-learning. Fino a 200 partecipanti possono seguire la formazione tecnica in diretta da qualsiasi luogo e porre domande tramite una funzione di chat. Inoltre, il carico di lavoro e i costi sono inferiori per i garagisti che non devono spostarsi.

"Il webcasting è particolarmente adatto per argomenti che possono essere trasmessi facilmente in formato digitale senza la necessità di un lavoro pratico direttamente sul veicolo, ad esempio, per conoscere un nuovo sistema di assistenza alla guida", spiega Hans-Peter Saar, responsabile di Garage Concepts and Automotive Technology di Bosch. Se desiderate lavorare in modo efficiente in officina o lavorare sulla tecnologia dei veicoli nella pratica, la formazione in presenza è l'ideale.

Inoltre, la gamma di corsi di formazione per intervenire sui sistemi a 48 volt è stata notevolmente ampliata "a causa della crescente domanda", afferma Saar. I centri di formazione Bosch si affidano alla realtà aumentata, soprattutto per la formazione sui test dei moderni sistemi e componenti ad alta tensione. "La realtà aumentata rende le relazioni tecniche trasparenti nel vero senso della parola", afferma Saar. Quando il collaboratore dell'officina osserva una macchina o un componente con l'ausilio di una telecamera su tablet o attraverso visori digitali, sull'immagine vengono visualizzate spiegazioni come la posizione di montaggio o suggerimenti per la manutenzione e la riparazione.

Un sondaggio condotto all'interno della rete Bosch Car Service mostra che la formazione in presenza è ancora una parte importante della formazione continua nonostante il numero crescente di offerte online. Quasi la metà delle aziende preferisce ancora la formazione teorica e pratica in presenza. Un quarto di loro preferisce la teoria sotto forma di formazione online e poco meno di un quarto apprezza particolarmente la formazione online sia teorica che pratica.

Bosch ha anche partner in Svizzera che organizzano corsi di formazione accreditati, tra cui l'UPSA.

> Maggiori informazioni su: bosch.ch





in cui la sostenibilità ambientale può essere implementata. Dal sapone per le mani agli impianti fotovoltaici, ci sono molti modi per gestire un'officina in maniera sostenibile ed ecologica, risparmiando pure risorse e denaro. Max Fischer

La sostenibilità nelle imprese non riguarda solo l'ecocompatibilità e l'impronta ecologica, ma può anche avere un impatto positivo sulle finanze dell'azienda. Markus Peter, responsabile del settore Tecnologia e Ambiente di UPSA, fornisce suggerimenti su dove la sostenibilità può essere implementata in officina nel rispetto dell'ambiente e dove è vantaggiosa per le officine.

Beni di consumo

Per gli articoli e i beni di consumo, come i detersivi e i prodotti per la pulizia, è possibile optare per soluzioni ecologiche che, oltre a proteggere la natura, sono spesso anche più salutari per l'uomo e comportano minori esigenze per lo smaltimento.

Energia

Dove e come acquistare l'energia? È una domanda che ogni garagista dovrebbe porsi. In molti casi l'intera attività e l'infrastruttura di un edificio possono offrire spazio sufficiente per la produzione di energia alternativa. Se l'edificio ha un tetto piatto e aperto, ad esempio, le condizioni sono ideali per un impianto fotovoltaico. Anche l'allacciamento a una rete di teleriscaldamento è un modo per ridurre i costi energetici. Inoltre, le misure di risparmio energetico nelle aziende sono spesso sostenute da sussidi dei comuni, dei cantoni o del governo federale, ad esempio nell'ambito del Programma Edifici o del programma di sovvenzioni ProKilowatt.

Riparazioni

Riparare invece di sostituire: questo principio guida è destinato ad essere più che mai attuale per molte officine nel contesto delle

difficoltà di approvvigionamento globale e dell'aumento dei prezzi delle materie prime. Ma questo non è un male perché una revisione dell'attrezzatura può essere molto utile. Le unità di controllo e i vari componenti elettromeccanici, così come i parabrezza e i paraurti, si prestano molto bene a questo scopo. A seconda del tipo di pezzo, il garagista può farlo revisionare da uno specialista (ad esempio utilizzando pezzi di ricambio) o ripararlo per conto suo addebitando al cliente il costo del tempo impiegato. Questo può essere vantaggioso anche per il cliente che può evitare di acquistare nuovi e costosi pezzi di ricambio.

Installando i propri circuiti, il garagista risparmia risorse nella sua attività e protegge l'ambiente. Il trattamento dell'acqua dell'autolavaggio per il successivo utilizzo come acqua industriale consente di risparmiare a lungo termine un grande volume di acqua. In questo contesto, l'uso dell'acqua piovana è pure sostenibile e fa risparmiare denaro. Lo stesso vale per il riutilizzo dei detergenti nei sistemi chiusi.

Smaltimento

La sostituzione di parti o articoli di consumo difettosi comporta un'ampia gamma di costi di smaltimento. In molte aree la sostituzione è inevitabile: ad esempio, gli pneumatici o le parti rilevanti per la sicurezza come i dischi dei freni. Ma se i pezzi possono essere riparati l'azienda stessa riduce i costi di smaltimento.

Produttore

Produttori, fornitori e fornitori di pezzi di ricambio hanno catene di approvvigionamento e percorsi che variano in lunghezza. Prima che un pezzo di ricambio o altri prodotti per le necessità dell'officina raggiungano il garage devono essere coperte distanze diverse con diversi mezzi di trasporto. Può quindi essere utile considerare da dove provengono i pezzi di ricambio più utilizzati, o più grandi e pesanti, e se esistono alternative più sostenibili. I pezzi di ricambio riciclati non solo sono più economici, ma il loro ricondizionamento richiede di solito molta meno energia e risorse rispetto alla produzione di pezzi nuovi.

Riciclaggio

Dalla lattina di alluminio alle complesse batterie ad alta tensione: il corretto smaltimento e riciclo a fine vita è un fattore importante per la sostenibilità. Questo è l'unico modo per riutilizzare in modo ottimale i materiali e risparmiare risorse. In generale è molto importante aumentare il profilo della sostenibilità. Anche l'UPSA si sta impegnando per dare a questo tema l'importanza che merita. Per le officine può essere utile ottenere un marchio di qualità ecologica o una certificazione ambientale per convalidare il proprio impegno da parte di un ente accreditato e dimostrare la propria competenza nel campo della sostenibilità. Oltre ai marchi e alle certificazioni intersettoriali, come il programma "ÖKOPROFIT" o lo standard "ISO 14001", stanno acquisendo importanza i marchi specifici per il settore. <

Maggiori informazioni su:

agvs-upsa.ch



esa.ch

ESA – PartCat dall'estate 2022 per tutti!

Il catalogo di ricerca dei pezzi ESA – PartCat ha dato prova di sé nell'uso quotidiano e le nuove funzioni convincono. Pertanto a partire dalla metà dell'estate 2022 sarà disponibile esclusivamente l'ESA - PartCat. A quel punto il «vecchio» catalogo di ricerca dei pezzi verrà disattivato.



Dall'inizio di settembre 2021, ESA – PartCat è accessibile a tutti. PartCat, il sistema di ricerca dei pezzi intelligente riduce il lavoro, è rapido, intuitivo e affidabile. Oltre l'80% delle e dei clienti ESA ordina i propri pezzi con ESA – PartCat. L'entusiasmo sul mercato è grande e la nuova piattaforma per gli ordini convince, come ad esempio Marco Andermatt titolare di Auto Andermatt AG di Zugo: «Grazie all'ordinazione centralizzata posso effettuare contemporaneamente più ordini da procedure diverse, con un solo clic. Questa funzione semplifica il procedimento di ordinazione e consente di risparmiare tempo.» Ulteriori punti forti come il preventivo, Fast Calculator e altro ancora sono disponibili sulla pagina www.esa.ch/ESA-PartCat. Nel canale ESA-Youtube le/i clienti ESA troveranno tutti i video esplicativi sul nuovo catalogo di ricerca

Volete anche voi semplificarvi la vita quotidiana? Ordinate con ESA - Part Cat i vostri pezzi di ricambio e d'usura! Fallo anche tu esa.ch!

Semplificarsi la vita di tutti i giorni:

e d'usura con "ESA - PartCat." Foto: ESA



Sono stati sviluppati nuovi prodotti per spegnere una batteria al litio danneggiata in un'auto elettrica. Ad esempio, un sistema di estinzione posizionato sulla batteria può essere utilizzato per disinnescare una situazione delicata.

Mike Gadient

Vedere un'auto sul ciglio della strada circondata da molto fumo o che ha appena preso fuoco fa paura a molte persone. In questo senso le officine hanno la possibilità di consigliare ai propri clienti una manutenzione regolare. "L'incendio di un'auto non riguarda solo i veicoli più vecchi, ma può colpire anche le auto moderne in caso di cortocircuito", ha ricordato di recente Fabio Vera, capo officina del Garage Lanthemann di Champagne (VD), in un servizio dell'emittente radiofonica in lingua francese RTS. L'esperto di diagnostica automobilistica qualificato a livello federale, ha spiegato che l'unica causa di incendio nelle auto elettriche è il cortocircuito. Alla domanda sui possibili metodi di spegnimento, visto che alcuni conducenti portano con sé un estintore, Fabio Vera ha spiegato: "Se si vuole aprire il cofano mentre sta fumando si rischia di bruciarsi le mani. Inoltre, aprendo il cofano si alimenta il fuoco con ossigeno e lo si riaccende. È quindi meglio tenere al sicuro gli altri passeggeri e gli utenti della strada o avvertirli".

Nella sua intervista radiofonica, il francese ha anche dimostrato che il garagista ben preparato possiede un'ampia gamma di competenze e conoscenze che vanno ben oltre l'officina. È quindi il primo punto di contatto per i media e i clienti sulle questioni automobilistiche. Il signor Vera ha inoltre sottolineato che in caso di

incendio di un'autovettura è prioritario chiamare la polizia al 117 e i vigili del fuoco al 118.

I vigili del fuoco svolgono comunque un ruolo fondamentale in caso di incendio di un veicolo e sono addestrati di conseguenza per i veicoli elettrici. Il comandante dei vigili del fuoco René Ehrenmann spiega: "In linea di principio un'auto elettrica in fiamme può essere spenta solo con acqua o schiuma. E l'acqua deve arrivare direttamente dove brucia, cioè alla batteria, che non è sempre facile da raggiungere. Alcuni tipi di veicoli sono dotati di aperture supplementari per i vigili del fuoco. "La pratica ci dirà se sono comunque raggiungibili in caso di incendio.

L'azienda tedesca Murer Feuerschutz GmbH ha sviluppato, appositamente per i vigili del fuoco, una lancia antincendio elettrica. Viene inserita nella batteria in particolare per combattere gli incendi delle celle direttamente attraverso l'infiltrazione di acqua dalla punta della lancia. La lancia di spegnimento è in acciaio inox appositamente rinforzata e isolata fino a 1000 volt. Il produttore austriaco di attrezzature antincendio Rosenbauer ha lanciato un nuovo sistema di spegnimento per batterie ad alta tensione basato sulla tecnologia agli ioni di litio. Il sistema consente il raffredda-

mento diretto dei moduli o delle celle della batteria all'interno dei moduli e quindi un rapido arresto della reazione a catena delle celle "continue".

L'acqua di spegnimento viene fornita esattamente dove serve: per raffreddare le celle e i moduli nel contenitore della batteria. In questo modo si garantisce che i fuochi vengano spenti con un risparmio di risorse e che la loro diffusione sia ridotta al minimo. "Lo spegnimento delle batterie è un importante contributo all'uso sicuro della mobilità elettrica anche a livello sociale", spiega Jürgen Peitz dell'Associazione tedesca dell'industria automobilistica (VDA). "Negli ultimi due anni, produttori come Opel, VW, BMW, Volvo, Tesla e Audi hanno reso disponibili batterie di ultima generazione e veicoli completi per le importanti e necessarie simulazioni di incendio".

Il sistema di estinzione è stato testato in Europa da vigili del fuoco aziendali, professionali e volontari. Viene posizionato sulla batteria e attivato a una distanza sufficiente dal veicolo. La lancia di spegnimento viene spinta nella batteria con una forza di diverse tonnellate e l'acqua di spegnimento viene spruzzata direttamente nella batteria con l'ugello forato. L'acqua riempie completamente l'alloggiamento della batteria garantendo così un raffreddamento efficace.

Una volta che la batteria si è raffreddata e la temperatura delle celle è ragionevole, il veicolo è pronto per l'evacuazione. Il sistema di estinzione può rimanere nella batteria durante il trasporto e nel luogo di quarantena. In questo modo è possibile iniettare rapidamente l'acqua nel contenitore della batteria sia che il veicolo sia trasportato in un cassone o su un veicolo di soccorso con una coperta antincendio.

Il comandante dei vigili del fuoco René Ehrenmann spiega: "Sistemi come questi di Rosenbauer o Murer sono certamente di grande aiuto. Ma siamo ancora agli inizi. Sarà interessante vedere quali prodotti saranno disponibili sul mercato tra cinque o dieci anni e quali di questi si affermeranno nel settore. <

Funzionamento del sistema di estinzione



Le misurazioni sono una parte essenziale del processo di sviluppo dei sistemi antincendio Rosenbauer. Per comprendere le diverse architetture delle batterie i principali produttori automobilistici hanno effettuato test antincendio con diversi tipi di batterie. Questi elementi hanno costituito la base per sviluppare un metodo di raffreddamento efficiente e diretto. Nel diagramma di temperatura mostrato, le curve di temperatura all'interno della batteria sono state registrate in vari punti e mostrano l'effettiva escalation e de-escalation del processo. I corrispondenti aspetti esterni e le immagini termiche sono riconoscibili di conseguenza.

Maggiori informazioni su:

rosenbauer.ch



UPSA Business Academy—Ticino

Settembre 2022

Lavori elettrici su veicoli con impianti ad alto voltaggio — 2giorni

Data: 27.09.2022 — 28.09.2022

Data: 29.09.2022 — 30.09.2022

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor—1 giorno

Data: 23.09.2022

Ottobre 2022

Salute & Sicurezza — 2 giorni

Data: 19.10.2022 — 26.10.2022

Novembre 2022

Autorizzazione alla manipolazione dei prodotti refrigeranti —2 giorni

Data: 09.11.2022—10.11.2022

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor—1 giorno

Data: 12.11.2022

Dicembre 2022

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor—1 giorno

Data: 02.12.2022

Maggiori informazioni e iscrizioni su:

https://www.upsa-ti.ch/it/formazione-professionale/centro-upsa-biasca/formazione-continua



Copertura assicurativa per auto elettriche e pacchi batteria usati

Alcuni assicuratori fanno il punto

Come viene assicurata un'auto elettrica o ibrida plug-in d'occasione? È possibile stipulare un'assicurazione aggiuntiva per le batterie del veicolo? Sei assicuratori e fornitori di servizi di garanzia rispondono alle domande più importanti sulla loro copertura assicurativa per le auto d'occasione a propulsione completamente o parzialmente elettrica in vista del prossimo incontro del cliente con un'officina. Max Fischer

Il numero di veicoli con propulsioni alternative sul mercato dell'occasione è in aumento, così come il numero di acquirenti che prendono in considerazione l'acquisto di un'auto elettrica o ibrida plug-in d'occasione. La copertura assicurativa è un aspetto essenziale dell'acquisto di un'auto usata. Diversi fornitori d'assicurazioni forniscono chiarimenti e spiegano quale copertura offrono in caso di danni al veicolo elettrico usato o di guasto della batteria.

la Mobiliare

La batteria di un'auto elettrica può essere assicurata con la Mobiliare contro tutti gli eventi. Le polizze assicurative parziali e complete coprono le esigenze specifiche dei proprietari di veicoli elettrici per quanto riguarda la batteria. In caso di evento assicurato, sono coperti i costi aggiuntivi (ad esempio soccorso, traino e monitoraggio del veicolo) se c'è un sospetto rischio di incendio della batteria. In caso di danno totale, sono coperti anche i costi di smaltimento della batteria. In caso di guasto dovuto alla mancanza di energia è disponibile anche il servizio di Car Assistance 24 ore su 24. La Mobiliare copre i costi di traino fino alla stazione di ricarica più vicina.

CG Car-Garantie

Car-Garantie sviluppa costantemente nuovi concetti di garanzia e prodotti specifici per le nuove esigenze del commercio di auto usate. Non è ancora possibile stimare con sufficiente precisione i costi di riparazione di queste nuove situazioni. Car-Garantie può già offrire soluzioni assicurative per questi rischi utilizzando metodi basati sui dati. È in fase di sviluppo "Car Garantie Electric Drive", una polizza assicurativa che copre i costi di riparazione di veicoli nuovi e usati. Sarà disponibile per i veicoli elettrici di tutte le marche e offrirà una copertura completa specifica per la parte elettrica escludendo solo alcuni componenti come le parti soggette a usura.

Real Garant di Zurich

Con l'assicurazione di garanzia Real Garant, le officine possono offrire ai propri clienti un pacchetto di garanzie per tutti i modelli di veicoli elettrificati. Real Garant ha adattato tutti i suoi prodotti al "boom elettrico". L'assicurazione copre tutti i tipi di batterie di trazione (batteria a 48 volt, batteria ad alta tensione, ecc.) o moduli di batteria in caso di malfunzionamento tecnico, compresa la perdita di capacità (cioè se la capacità è inferiore a una certa per-

centuale secondo il libretto di manutenzione) e tutti i loro componenti interni.

Quality1

Indipendentemente dalla tecnologia di propulsione, tutti i veicoli possono essere assicurati con la Quality1. Oltre alla batteria ad alta tensione, i veicoli con propulsione ibrida hanno componenti convenzionali (motore a combustione interna, cambio, sospensioni, ecc.) che di solito possono essere coperti da garanzia. I veicoli plug-in sono dotati di due propulsioni di cui si tiene conto anche nella determinazione del costo. Da qualche tempo, Quality1 assicura separatamente anche i pacchi batteria. La garanzia entra in gioco solo a partire da un certo livello di copertura. In linea di principio, si applica la capacità netta della batteria definita dal produttore. Inoltre, vengono applicati diversi sistemi: singoli moduli o la batteria nel suo complesso. Un guasto tecnico si verifica non appena la capacità netta della batteria scende al di sotto del valore predefinito (di solito tra il 60 e il 70%). Se il guasto concerne solo singoli moduli, la sostituzione dei moduli viene rimborsata fino al ripristino della capacità netta. In caso contrario, è prevista la sostituzione dell'intera batteria.

Axa Winterthur

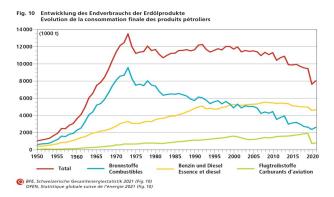
Axa offre un'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria e un'assicurazione casco parziale e completo opzionale per le auto

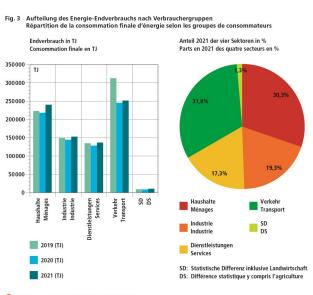
elettriche e ibride plug-in usate. L'assicurazione copre i danni alla batteria se sono collegati a un evento assicurato in caso di sinistro. Axa non offre attualmente una copertura esclusiva per la batteria (ad esempio in caso di scarica totale). L'assicuratore di Winterthur monitora costantemente l'evoluzione delle esigenze dei suoi clienti e adatta di conseguenza la sua offerta, ad esempio, con la copertura aggiuntiva per la wallbox/stazione di ricarica domestica.

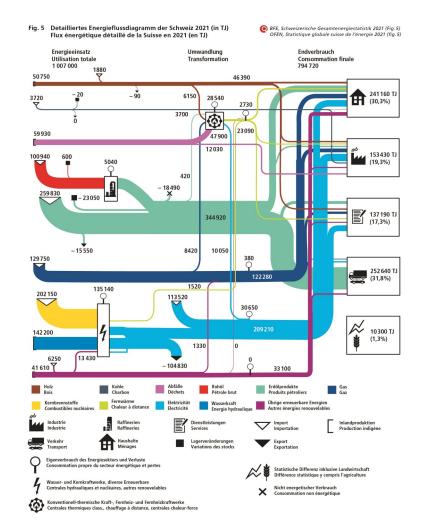
Allianz

Le auto elettriche o ibride plug-in sono assicurate allo stesso modo dei motori a combustione. Poiché la batteria è parte integrante del veicolo e il suo valore è incluso nel prezzo di listino o negli accessori (deve essere dichiarata per evitare la sottoassicurazione), essa è anche coperta dai rischi assicurati secondo le condizioni della polizza casco corrispondente. Tuttavia, Allianz non offre una copertura separata per la batteria. Come il resto del veicolo, la batteria è normalmente coperta dai rischi assicurati. <

Dall'ufficio Federale di statistica - https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/clima/stato/dati/statistica-del-co2.html









"FutureDay 2022" a Vauffelin

Prospettive interessanti per il futuro

Crash-test, tuning, celle a combustibile e formazione continua: il "FutureDay 2022" ha offerto agli apprendisti l'opportunità di raccogliere suggestioni e informazioni per le loro future carriere. Per cinque giorni l'UPSA ha presentato i suoi corsi di formazione professionale superiore e ha allestito uno stand informativo. Max Fischer

"FutureDay 2022" si è svolto dal 20 al 24 giugno presso il Dynamic Test Center (DTC) nel Giura bernese. Ogni mattina alle 10, Peter Affolter, responsabile del settore specialistico in tecnica dell'automobile dell'Alta scuola specializzata bernese (BFH), ha accolto i tirocinanti a Vauffelin e li ha orientati sulla giornata. Il programma ha offerto ai partecipanti numerose sessioni informative specifiche per la professione, dimostrazioni tecniche e un "gran finale" in fine di ogni giornata: il crash test dal vivo, che gli apprendisti e gli insegnanti delle scuole professionali attendevano con impazienza.

Il Dipartimento di Ingegneria automobilistica dell'Alta scuola specializzata bernese (BFH) organizza questo evento per la dodicesima volta in collaborazione con l'UPSA e altre associazioni (Agrotec Suisse, Carrosserie Suisse, ASETA e ASEMACA). L'evento, della durata di cinque giorni, è rivolto a persone che completeranno la loro
formazione entro un anno. Durante la
settimana, i ragazzi hanno potuto informarsi sulle loro prospettive di carriera
insieme alla classe e agli insegnanti, oltre a
ottenere informazioni presso gli stand
delle associazioni e dell'Alta scuola di
Scienze Applicate. Per evitare che l'evento
coincida con gli esami finali, i tirocinanti
partecipano nel corso del penultimo anno
di apprendistato.

Le informazioni sulla formazione continua per i meccatronici del terzo anno di UPSA si sono svolte più volte al giorno in una delle grandi aule dell'Alta scuola specializzata bernese. Olivier Maeder, membro della direzione dell'UPSA e responsabile della formazione, ha presentato i sei corsi di formazione con esame professionale per il conseguimento del diploma federale: diagnostica automobilistica, coordinatore di officina d'automobili, consulente di assistenza d'automobili, consulente di vendita d'automobili, restauratore di veicoli e soccorritore stradale. Ha inoltre presentato il corso di formazione per dirigenti d'azienda nel settore dell'automobile che porta a un diploma federale se il candidato supera l'esame professionale superiore e ha parlato delle opportunità di carriera offerte da questo corso di formazione. O. Maeder ha sottolineato la grande importanza di fornire prospettive al di là della procedura di qualificazione e di mantenere la forza lavoro qualificata così importante nel nostro settore. "La formazione continua è un modo eccellente per avanzare professionalmente e per assumere maggiori responsabilità in azienda che possono arrivare fino a posizioni dirigenziali". Lunedì mattina, la formazione per i restauratori di veicoli è stata molto apprezzata. Presso



Le varie presentazioni tecniche del DTC hanno unito conoscenze di base a dimostrazioni interessanti e talvolta ricche di azione, come la cintura di sicurezza "Tech-Spot". Ha mostrato le gravi conseguenze di una collisione senza cintura di sicurezza anche a bassa velocità. A scopo dimostrativo, gli apprendisti hanno potuto sedersi in un'auto di prova che è uscita da una rampa e si è schiantata contro un blocco di cemento. "Nella vita di tutti i giorni, spesso le persone non si prendono il tempo di allacciare le cinture di sicurezza per i brevi tratti degli spostamenti all'interno dei garage. Il fatto di essere stato coinvolto in una piccola collisione mi ha fatto mettere in discussione questo comportamento", dice Stefan Grüter, futuro meccanico d'automobili.

Jörg Merz, direttore della Sezione UPSA Svizzera Centrale, che ha accompagnato attivamente il lancio sul mercato dello "Hyundai Xcient" alimentata a idrogeno, ha presentato il camion a celle a combustibile e tutti i suoi componenti. La sua presentazione ha suscitato grande interesse da parte di tutti. "Per me, il momento più importante della giornata è stato sicuramente la presentazione del camion a celle a combustibile. È stato estremamente interessante e istruttivo", ha dichiarato Liliane Schmid, futuro meccatronico d'automobili.

Anche Stefan Egger di BFH ha catturato l'attenzione dei partecipanti misurando la potenza del motore di una Renault Zoe sul moderno banco di prova a rulli del DTC. <

Un viaggio di classe per costruire il futuro

Quale carriera seguire dopo l'apprendistato? I media di UPSA hanno girato un video della manifestazione "FutureDay 2022".



Vedi il filmato

Assemblea dei delegati UPSA a Saignelégier (JU)

Soluzioni e fiducia per il futuro

La 45a assemblea dei delegati UPSA è stata caratterizzata da ottimismo e spirito combattivo: "Ci stiamo lavorando e abbiamo delle soluzioni. Il presidente centrale di UPSA Thomas Hurter ritiene che l'immagine positiva del settore dipenda dal mantenimento di relazioni politiche a tutti i livelli e dalla collaborazione costruttiva con le autorità. Cynthia Mira e Max Fischer

Libertà, prosperità, mobilità: i garagisti devono concentrarsi su questi tre punti. Lo ha dichiarato Thomas Hurter, Presidente centrale di UPSA, in occasione della 45a Assemblea dei delegati a Saignelégier (JU). Ha sottolineato la prosperità che deriva dalla mobilità individuale e dalla crescita della popolazione. Poiché l'evento si è svolto presso il Marché-Concours, famoso per l'omonima manifestazione equestre e per i cavalli delle Franches-Montagnes, ha dichiarato: "Il cavallo è sinonimo di libertà, proprio come l'automobile. Nella storia, sono stati i cavalli a segnare l'inizio della mobilità. " Si è poi chinato sulla politica. Nell'ambito del suo impegno politico, l'UP-SA ha recentemente festeggiato un successo con l'adozione della mozione Pfister al Consiglio degli Stati. Questa mozione obbliga il Consiglio federale a garantire l'attuazione finora dimenticata di Comauto. "Per le officine, in quanto imprenditori, si tratta di un'ottima notizia, in quanto rafforza la tutela legale. Ma dobbiamo ancora affrontare delle sfide", ha detto Hurter. L'UPSA sta attualmente esaminando i vari modelli di agenzia e il loro impatto sui garagisti quali imprenditori. In collaborazione con la Commissione marche, è stata commissionata una relazione redatta da esperti, i cui risultati saranno messi a disposizione dei soci UPSA sotto forma di scheda informativa nei prossimi mesi.

Hurter ha anche affermato che il traffico motorizzato dovrebbe essere incoraggiato piuttosto che criticato. Per questo motivo l'UPSA continua a lavorare con le associazioni partner per raggiungere questo obiettivo. Si tratta di innovazione e di considerare l'apertura tecnologica, ha detto Hurter. "Le auto elettriche non sono l'unica soluzione al cambiamento climatico. I carburanti sintetici sono spesso dimenticati e credo sia un peccato che i politici impongano dei divieti", ha dichiarato. L'esempio più recente è la richiesta del Parlamento europeo di eliminare gradualmente il motore a combustione entro il 2035.

Röbi Koller, animatore della SRF, ha poi gestito una tavola rotonda con i membri del Comitato centrale di UPSA. Dominique Kolly ha parlato della situazione dei veicoli commerciali: "È importante sapere che ogni chilo conta per i veicoli pesanti. " Per questo motivo la legislazione ha recentemente modificato la lunghezza e il carico utile consentiti in modo da permettere



l'installazione di sistemi di propulsione alternativi. Le riparazioni di questi nuovi sistemi presentano difficoltà anche per le officine a causa dell'aumento del rischio di esplosione. Tuttavia, "ci stiamo lavorando e abbiamo delle soluzioni".

A proposito dei ritardi nelle consegne di auto nuove, che fanno aumentare la domanda di auto d'occasione, Markus Hesse ha dichiarato simbolicamente: "I nostri muscoli sono un po' intorpiditi". Una situazione del genere non ha precedenti, ma i ritardi nelle consegne non riguardano solo il mondo dell'automobile. "I clienti sono comprensivi quando spieghiamo il problema delle difficoltà di consegna. Una cosa è però certa secondo lui: "la mobilità elettrica sta guadagnando terreno, questo è certo". D'altra parte, il comportamento dei clienti non è cambiato molto nonostante lo sviluppo tecnologico. "Questo è rassicurante per me come garagista". Markus Hesse è convinto che se le officine fanno bene il loro lavoro, i clienti continueranno a frequentarle anche se in futuro assumeranno ancora più informazioni da Internet. A titolo di paragone, Röbi Koller afferma che le persone continueranno a recarsi dal proprio medico, anche se prima prendono informazioni dal "medico Google".

Nicolas Leuba, responsabile della cassa pensioni per il settore della mobilità in Svizzera, ha elencato poi una serie di punti positivi relativi alle assicurazioni sociali. "Il margine lordo è del 113,35%, un risultato eccellente", ha dichiarato. La questione è come mantenere un equilibrio e continuare a pagare le pensioni in futuro visto che ci sono sempre più persone anziane.



Il Giura, il luogo ideale

René Degen, membro del Comitato Centrale dell'UPSA, settore Assistenza e Post-Vendita, ha strappato un sorriso al pubblico presentandosi in costume da cavaliere. Ha sottolineato che ci sono voluti diversi decenni prima che l'Assemblea dei delegati UPSA si svolgesse nel Giura il 22 giugno 2022. L'evento è stato organizzato dalla sezione Jura/Jura Bernois di UPSA. Thomas Hurter ha promesso che non passerà

molto tempo per il prossimo evento. In seguito, il presidente centrale di UPSA ha avuto il piacere di annunciare la presenza di Jean-Charles Herrenschmidt, presidente dell'organizzazione ombrello europea Cecra. Quest'ultimo ha parlato dei passi importanti compiuti finora da Cecra come voce dei concessionari auto. L'organizzazione, che ha sede a Bruxelles, riunisce le associazioni nazionali dei concessionari di auto e di marca.

Durante l'evento, alcuni estimatori del Giura hanno ricordato che i cavalli non sono l'unica risorsa di questa splendida regione. Fréderi Bassin, presidente della sezione Giura/Bernese dell'UPSA, ha elogiato la Halle, classificato quale monumento storico, l'industria orologiera e il paesaggio. Anche Karine Marti, responsabile della Sezione cantonale della circolazione del Giura, ha sottolineato questi aspetti. Vincent Wermeille, sindaco di Saignelégier, ha tenuto un discorso di benvenuto: "Abbiamo i piedi nell'acqua e la testa negli abeti rossi", ha raccontato riguardo alla gente del Giura. Si è poi rivolto ai garagisti con queste parole: "Voi siete gli specialisti del settore automobilistico, la mobilità individuale è il vostro cavallo di batta-

Charles-Albert Hediger ha concluso parlando della soluzione settoriale per la sicurezza sul lavoro SAD. Un'azienda su due è già membro. "È importante aderire a questa soluzione". Ha poi parlato della prossima generazione di lavoratori: "Siamo ben posizionati all'interno dell'associazione in termini di formazione. La qualità è eccellente. I numerosi successi nelle competizioni internazionali lo testimoniano. "In tutti i settori è difficile trovare personale qualificato", ha ammesso. Ma ritiene che i

pessimisti siano spesso solo degli ottimisti disinformati. Ai giovani deve essere mostrato che esiste un'ampia gamma di formazione a loro disposizione. "L'immagine del meccatronico con le mani sporche alla fine della giornata lavorativa appartiene al passato. Il settore automobilistico vende emozioni e passione, ed è questo che deve essere trasmesso ai giovani. <



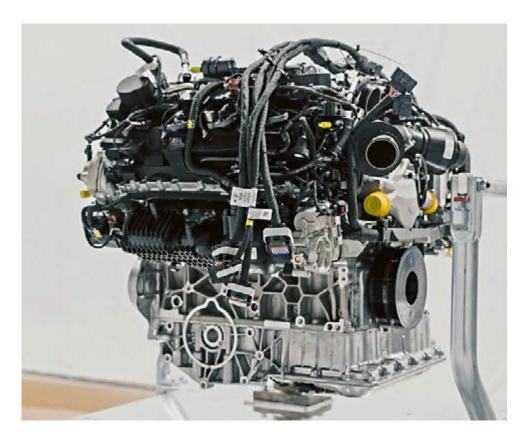
- 1. 103 delegati e ospiti hanno partecipato all'assemblea.
- 2. Il momento dello scambio personale.
- 3. Oltre ai partecipanti all'Assemblea dei delegati (nella foto con il Presidente onorario Urs Wernli (a sinistra) e il Vicepresidente Kurt Wenger), anche i cavalli si sono sentiti a casa all'interno del Marché-Concours.



Reazioni all'abolizione dei motori a combustione dal 2035

"Non è la soluzione corretta"

All'inizio di giugno, il Parlamento europeo ha messo al bando il motore a combustione per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri in Europa a partire dal 2035. Si tratta di una decisione politica con conseguenze di vasta portata per il settore. Thomas Hurter, presidente centrale UPSA, è convinto: "Questa non è la soluzione corretta. Al momento non è ancora chiaro se anche la Svizzera si adeguerà a questa decisione. Jürg A. Stettler e Mike Gadient



Attualmente nell'Unione Europea ci sono circa 320 milioni di autovetture, e ben 1,4 miliardi nel mondo, che potrebbero essere alimentate in modo ecologico con carburanti sintetici. Ma questo non è interessato agli eurodeputati ad inizio giugno. Se la loro posizione verrà confermata, a partire dal 2035 non sarà più possibile immatricolare in Europa nuove auto con motori a combustione convenzionali. Nella votazione sugli standard di emissione di CO2 più severi per le nuove autovetture e i veicoli commerciali leggeri, la maggioranza degli eurodeputati ha votato a favore di una strategia elettrica che si spera non porti a un vicolo cieco. Anche gli innumerevoli richiami di esperti, scienziati, associazioni, produttori di petrolio e fornitori di auto prima del voto non sono serviti.



Sigrid de Vries, segretaria generale dell'Associazione europea dei fornitori del settore automobilistico (CLEPA)

Sigrid de Vries, Segretario Generale dell'Associazione Europea dei Fornitori di Automobili (CLEPA), ad esempio, ha stimato che 500.000 posti di lavoro sarebbero a rischio tra i fornitori europei di automobili se il percorso di apertura tecnologica venisse abbandonato già nel 2035. Per la maggioranza degli eurodeputati questo è poco importante. I politici vogliono chiudere la porta all'uso di carburanti sintetici per l'Europa abbandonando così i motori a combustione dal 2035. Questa esclusione

dei motori a combustione è anche la fine degli ibridi plug-in. Prima che questa decisione entri definitivamente in vigore, il Parlamento europeo deve ancora negoziare la sua attuazione con gli Stati membri dell'UE. Non è ancora chiaro se anche la Svizzera si adeguerà a questa decisione.



Thomas Hurter, presidente centrale UPSA

"Questa non è la soluzione corretta, nemmeno per la Svizzera", afferma Thomas Hurter, presidente centrale UPSA, secondo il quale il divieto di utilizzare la tecnologia non è mai efficace e contrasta sempre le innovazioni. Hurter è certo: "I carburanti sintetici avranno un ruolo importante anche nella mobilità del futuro". In effetti, l'intera infrastruttura di rifornimento e distribuzione necessaria per l'utilizzo di questi carburanti sintetici sostenibili è già presente e potrebbe rendere il parco circolante attuale neutrale dal punto di vista climatico. Nel caso della mobilità elettrica e dell'idrogeno, tuttavia, l'infrastruttura deve ancora essere realizzata. Tuttavia, Hurter sottolinea che i garage svizzeri sono già pronti per uno scenario di questo tipo: "Le officine sono neutrali dal punto di vista tecnologico e innovativo. Oggi un'auto nuova su due nel mercato è già dotata di una propulsione alternativa. Grazie alla loro formazione, le officine dispongono di tutto il know-how necessario per effettuare le riparazioni. Anche nella formazione professionale le competenze relative ai veicoli ad alimentazione alternativa sono state implementate con successo già da tempo".



Hildegard Müller, presidente dell'Associazione tedesca dell'industria automobilistica

Hildegard Müller, presidente dell'Associazione tedesca dell'industria automobilistica, critica la decisione dell'UE: "L'industria automobilistica tedesca è impegnata nell'obiettivo della neutralità climatica e sta investendo miliardi per raggiungerlo. Fissando un obiettivo di 0 g per le emissioni di CO2 delle nuove autovetture e dei veicoli commerciali leggeri a partire dal 2035, il Parlamento europeo ha preso una decisione a sfavore dei cittadini, del mercato, dell'innovazione e della tecnologia moderna". Ha poi aggiunto: "Questa decisione non tiene conto della mancanza di infrastrutture di ricarica in gran parte dell'Europa. È semplicemente troppo presto per un obiettivo del genere. Il risultato è un aumento dei costi per i consumatori. La politica non può chiedere all'industria di accelerare il passo senza creare le condizioni quadro che lo consentano".



Arnd Franz, vicepresidente esecutivo e CEO di LKQ Europe

"Il divieto di vendita per i motori a combustione a partire dal 2035 passerà alla storia come un grave errore nella strategia europea per una società a emissioni zero", afferma Arnd Franz, Vicepresidente esecutivo e CEO di LKQ Europe. "Questa non è una soluzione per i 320 milioni di veicoli esistenti sulle strade europee che potrebbero contribuire a ridurre le emissioni! Tutto si basa su calcoli errati delle emissioni allo scarico. E la conseguenza sarà una scelta limitata di modalità di propulsione per il consumatore", ha dichiarato il responsabile del più grande fornitore europeo di ricambi automobilistici. "Con questo approccio, rischiamo il fallimento", ha detto Franz.



Christian Bach, responsabile del Laboratorio di Tecnologia dei propulsori per autoveicoli dell'Empa

Christian Bach, responsabile del Laboratorio di tecnologia dei propulsori per autoveicoli dell'Empa, spiega: "Non si tratta di un divieto dei motori a combustione: l'obiettivo di CO2 sarà fissato a 0 g/km. La combustione dell'idrogeno, ad esempio, sarà ancora possibile. In termini di CO2, tuttavia, sarebbe più importante vietare i combustibili fossili lasciando aperta la modalità di propulsione. Perché i motori a combustione alimentati da energia rinnovabile sono altrettanto puliti delle auto elettriche alimentate da elettricità rinnovabile". Secondo Bach, le auto elettriche hanno senso in termini di emissioni di CO2 solo quando sono alimentate da energia rinnovabile. L'origine di questa elettricità rinnovabile rimane un tema aperto. "Le reti elettriche di molti Paesi dell'UE non sono progettate per un'elettrificazione della mobilità così rapida".



Albert Rösti, presidente di auto-suisse

"Credo che i divieti siano per definizione la strada sbagliata da percorrere. Sono sempre stato contrario ai divieti politici sulla tecnologia perché alla fine dovrebbero prevale le tecnologie più efficienti, migliori e sostenibili sul mercato", afferma Albert Rösti, Presidente di auto-suisse. "La maggior parte delle case automobilistiche si è abituata da tempo a questa situazione e ha già pianificato l'avvio della produzione esclusiva di veicoli elettrici. I produttori sono quindi più avanti del mondo politico. Il mondo politico dovrebbe ora ingranare la marcia superiore per quanto riguarda la sicurezza dell'approvvigionamento elettrico sostenibile, e questo anche in Svizzera. Inoltre, c'è bisogno di un'infrastruttura di ricarica sufficientemente solida".

Sigrid de Vries, Segretario Generale del CLEPA, sostiene ormai disilluso: "Un obiettivo sulle emissioni di gas di scarico è un divieto di fatto sul motore a combustione e annulla anni di innovazione europea in una tecnologia potenzialmente neutrale per il clima". Ha poi continuato: "I politici stanno quindi scegliendo un vincitore tecnologico ed escludendo la tecnologia ibrida e i carburanti rinnovabili e sostenibili che verrebbero utilizzati con l'infrastruttura esistente e potrebbero anche eliminare le emissioni del parco circolante attuale". Questo rischia di rendere inutilmente difficile, se non impossibile, la transizione verso una mobilità a impatto climatico zero per alcune PMI e aziende di nicchia".



Ralf Diemer, direttore generale di eFuel Alliance

"Ridurre le emissioni e vietare le opzioni non rispettose del clima dovrebbe essere il principio guida della politica climatica europea", ha dichiarato Ralf Diemer, CEO di eFuel Alliance. "Dovremmo anche imparare dagli eventi recenti e non scambiare consapevolmente la nostra dipendenza dai fornitori di energia con una nuova dipendenza dalle materie prime per la produzione di batterie". Infatti, secondo l'Agenzia Internazionale dell'Energia, la Cina possiede, ad esempio, l'87% dei depositi mondiali di terre rare, il 65% del cobalto, il 58% del litio e il 40% del rame. "Purtroppo, molti eurodeputati hanno deciso esattamente il contrario e hanno semplicemente ignorato il ruolo chiave che i carburanti rinnovabili sostenibili possono svolgere nella riduzione delle emissioni dei trasporti". <

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

	Immatricolazi	oni cı	umulativ	e Gen.	- Giu. 20	22 per	distretto	e Tici	no con q	uota	di merca	to per r	narca		Imm. cui	m. Gen G	Siu. CH
Rango	Marca	Men	drisiotto	Lug	anese	Bellin	zonese	Loca	irnese	Biasc	a e valli	Fuori Cantone	Σ Tot.	% Quota	∑ Totale	% Quota	Rango
1	vw		12.33%		16.61%	185	18.24%		18.68%		16.52%	15	1'074	16.63%		10.01%	1
2	AUDI	93	10.43%	375	12.10%	97	9.57%		11.13%	18	5.31%	4	702	10.87%	8'755	7.99%	4
3	MERCEDES-BENZ	92	10.31%	313	10.10%	93	9.17%	82	7.94%	16	4.72%	4	600	9.29%	9'251	8.44%	3
4	SKODA	63	7.06%	199	6.42%	93	9.17%	81	7.84%	51	15.04%	22	509	7.88%	8'346	7.61%	5
5	BMW	86	9.64%	191	6.16%	83	8.19%	55	5.32%	23	6.78%	15	453	7.01%	9'740	8.89%	2
6	TOYOTA	70	7.85%	200	6.45%	80	7.89%	55	5.32%	14	4.13%		419	6.49%	6'010	5.48%	6
7	SEAT/CUPRA	54	6.05%	107	3.45%	52	5.13%	28	2.71%	16	4.72%	5	262	4.06%	4'971	4.54%	7
8	PORSCHE	21	2.35%	129	4.16%	12	1.18%	32	3.10%	3	0.88%		197	3.05%	2'294	2.09%	16
9	DACIA	22	2.47%	77	2.48%	35	3.45%	25	2.42%	34	10.03%	2	195	3.02%		2.82%	14
10	TESLA	32	3.59%	90	2.90%	22	2.17%	19	1.84%	1	0.29%		164	2.54%	4'230	3.86%	8
11	RENAULT	20	2.24%	60	1.94%	25	2.47%	29	2.81%	25	7.37%	1	160	2.48%		3.15%	12
12	FIAT	27	3.03%	72	2.32%	11	1.08%	28	2.71%	6	1.77%		144	2.23%	1'869	1.71%	21
13	SUZUKI	20	2.24%	66	2.13%	17	1.68%	25	2.42%	13	3.83%	1	142	2.20%	1'875	1.71%	20
14	HYUNDAI	22	2.47%	54	1.74%	34	3.35%	18	1.74%	7	2.06%	1	136	2.11%	4'080	3.72%	9
15	FORD	18	2.02%	50	1.61%	20	1.97%	37	3.58%	3	0.88%	4	132	2.04%	3'975	3.63%	10
16	MINI	24	2.69%	81	2.61%	19	1.87%	4	0.39%	2	0.59%	7	130	2.01%	1'859	1.70%	22
17	KIA	14	1.57%	56	1.81%	7	0.69%	36	3.48%	9	2.65%		122	1.89%	2'824	2.58%	15
18	JEEP	6	0.67%	54	1.74%	11	1.08%	12	1.16%	9	2.65%	3	95	1.47%	888	0.81%	25
19	PEUGEOT	6	0.67%	39	1.26%	15	1.48%	23	2.23%	2	0.59%	2	87	1.35%	3'852	3.51%	11
20	CITROEN	7	0.78%	30	0.97%	24	2.37%	17	1.65%	4	1.18%		82	1.27%	1'950	1.78%	19
21	OPEL	7	0.78%	34	1.10%	21	2.07%	15	1.45%	3	0.88%	1	81	1.25%	2'267	2.07%	17
22	MITSUBISHI	12	1.35%	27	0.87%	11	1.08%	24	2.32%	5	1.47%	1	79	1.22%	1'001	0.91%	24
		16			1.00%	5	0.49%		1.94%	2			74			1.78%	
23	HONDA		1.79% 0.45%	31	1.00%	17	1.68%	20			0.59%			1.15%	2'153	1.78%	23
24	MAZDA	4		31				19	1.84%	1			72	1.11%			18
25	VOLVO	14	1.57%	26	0.84%	6	0.59%	7	0.68%	2	0.59%		55	0.85%	3′092	2.82%	13
25	NISSAN	11	1.23%	33	1.06%	3	0.30%	5	0.48%	3	0.88%		55	0.85%	794	0.72%	27
27	SUBARU	3	0.34%	19	0.61%	8	0.79%	10	0.97%	7	2.06%		47	0.73%	864	0.79%	26
28	LAND ROVER	6	0.67%	19	0.61%	0	0.00%	4	0.39%	0	0.00%		29	0.45%	724	0.66%	28
29	SMART	3	0.34%	12	0.39%	2	0.20%	5	0.48%	0	0.00%	4	22	0.34%	135	0.12%	33
29	FERRARI	0	0.00%	20	0.65%	0	0.00%	1	0.10%	0	0.00%	1	22	0.34%	076	0.050/	22
29	LEXUS	1	0.11%	20	0.65%	0	0.00%	1	0.10%	0	0.00%		22	0.34%	276	0.25%	32
32	ALFA ROMEO	0	0.00%	20	0.65%	1	0.10%	0	0.00%	0	0.00%		21	0.33%	463	0.42%	29
33	MASERATI	1	0.11%	13	0.42%	0	0.00%	1	0.10%	0	0.00%		15	0.23%	135	0.12%	33
	JAGUAR	0	0.00%	10	0.32%	1	0.10%	3	0.29%		0.00%		14	0.22%		0.27%	31
35	BENTLEY	0	0.00%	8	0.26%	0	0.00%	1	0.10%	0	0.00%		9	0.14%		0.000/	
36	DS	3	0.34%	2	0.06%	2	0.20%	0	0.00%	0	0.00%		7	0.11%		0.33%	30
37	MERCEDES-AMG	0	0.00%	2	0.06%	2	0.20%	1	0.10%	1	0.29%		6	0.09%			
37	LAMBORGHINI	0	0.00%	6	0.19%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%		6	0.09%			
39	ALPINE	1	0.11%	2	0.06%	0	0.00%	0	0.00%	1	0.29%		4	0.06%		0.05%	35
39	ASTON MARTIN	0	0.00%	3	0.10%	0	0.00%	1	0.10%	0	0.00%		4	0.06%		0.05%	36
41	POLESTAR	0	0.00%	1	0.03%	0	0.00%	1	0.10%	1	0.29%		3	0.05%			
41	MC LAREN	2	0.22%	1	0.03%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%		3	0.05%			
43	SSANGYONG	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	1	0.29%		1	0.02%		0.04%	37
43	CHRYSLER	0	0.00%	1	0.03%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%		1	0.02%			
43	ROLLS ROYCE	0	0.00%	1	0.03%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%		1	0.02%			
43	MAN	1	0.11%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%		1	0.02%			
	Diverse														1′229	1.12%	
\uparrow	∑ Totale	892	13.81%	3′100	48.00%	1'014	15.70%	1′033	15.99%	339	5.25%	81	6'459	\uparrow	109'600		

Quota di mercato per distretto mercato Ticino

rosso: peggior risultato rispetto a distretti verde: miglior risultato rispetto a distretti

Rango mercato Ticino

verde: rango Ticino migliore rispetto a rango CH

giallo: rango Ticino uguale a rango CH

rosso: rango Ticino peggiore rispetto a rango CH

Quota di mercato Ticino

verde: quota Ticino migliore rispetto a quota CH

rosso: quota Ticino peggiore rispetto a quota CH

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

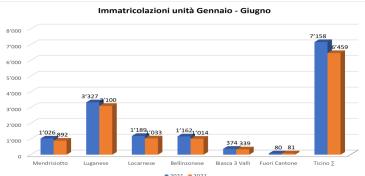
			Giu	ıgno			Gennaio - Giugno					
	2021		2022 2		2021	2021 - 2022		2021		2022		- 2022
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	176	13.15%	172	15.38%	-4	-2.27%	1′026	14.33%	892	13.81%	-134	-13.06%
Luganese	637	47.61%	549	49.11%	-88	-13.81%	3'327	46.48%	3′100	48.00%	-227	-6.82%
Locarnese	218	16.29%	153	13.69%	-65	-29.82%	1′189	16.61%	1'033	15.99%	-156	-13.12%
Bellinzonese	210	15.70%	163	14.58%	-47	-22.38%	1'162	16.23%	1'014	15.70%	-148	-12.74%
Biasca 3 Valli	80	5.98%	62	5.55%	-18	-22.50%	374	5.22%	339	5.25%	-35	-9.36%
Fuori Cantone	17	1.27%	19	1.70%	2	11.76%	80	1.12%	81	1.25%	1	1.25%
Ticino ∑	1'338	100%	1′118	100%	-220	-16.44%	7'158	100%	6'459	100%	-699	-9.77%
Svizzera	26'005		21'277	·	-4'728	-18.18%	124'547		109'600		-14'947	-12.00%

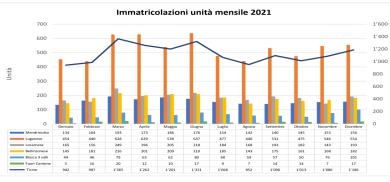
	Movimenti - ≈occasioni								
	2021	2022	Delta %						
GenMag.	22'130	20'900	-5.56%						
Giugno	4'683	4'164	-11.08%						
Gen Giu.	26'813	25'064	-6.52%						

Quota di mercato Gen. - Giu. 2022



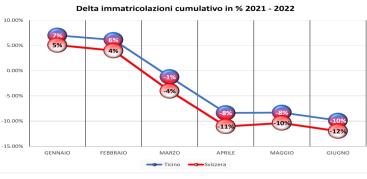


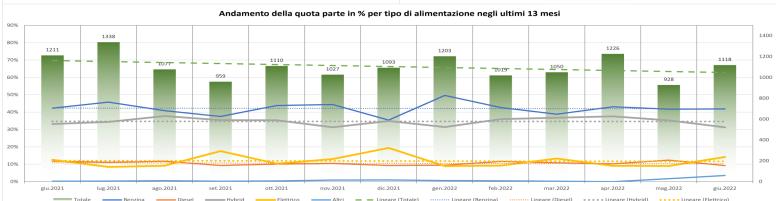












Tipo propulsione	Unità	Quota
Auto elettriche	158	14.1%
Tino cambio	Llnità	Ouota

Cambio automatico

Colore	Unità	Quota
Grigio	419	37.5%
Bianco	271	24.2%
Nero	199	17.8%
Blu	114	10.2%

Unità	Quota
10	0.9%

•	Tipo pagamento	Unità	Quota
	Con leasing	730	65.3%

	Marca	Unità	%		Marca	Unità	%
1°	VW	167	15%	5°	Tesla	73	7%
2°	Skoda	103	9%	7°	BMW	61	5%
3°	Audi	102	9%	8°	Dacia	53	5%
4°	Mercedes	92	8%	9°	Cupra	34	3%
5°	Toyota	73	7%	10°	Mini	32	3%

1005 89.9%

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 llaria devittori@unsa-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



Manuela Caffi

Collaboratrice



Boris Rè Collaboratore



Marco Doninelli Direttore UPSA TI



Collaboratrice



Lia Guidali



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