EDIZIONE 10 - ottobre 2023

AUTO INSIDE

La rivista specializzata dei garagisti ticinesi

www.upsa-ti.ch

UPSA | AGVS
Unione Professionale Svizzera dell'Automobile
SEZIONE TICINO

pag. 1 Editoriale—La vostra parola conta!
pag. 2 Affrontare le sfide e cogliere le opportunità
pag. 4 Chi l'ha inventato?
pag. 8 Solo un sensore che funziona è sicuro
pag. 12 Amag innova
pag. 14 Passeggeri digitali intelligenti
pag. 18 Intuitivo senza carta
pag. 23 Tre pneumatici sono "non consigliato"
pag. 26 "Abbiamo bisogno di tavole rotonde"
pag. 30 Tanti soldi e una nuova ripartizione dei seggi
pag. 31 Come votare correttamente
pag. 32 Cosa fare quando il sistema non risponde
pag. 33 Pronti per l'auto elettrica
pag. 34 Cifre corrette per una retribuzione corretta
pag. 36 Per gli appassionati di auto e libertà

EDITORIALE

La vostra parola conta!

Cara lettrice, Caro lettore,

quest'anno è particolarmente importante. Perché? Perché è un anno di elezioni nazionali ed è particolarmente importante parteciparvi. "I politici dicono sempre così...", mi potreste rispondere. Posso capire questa reazione. Ma lasciatemi spiegare brevemente perché, il 22 ottobre, la vostra parola può fare davvero la differenza.

Nel 2019 i partiti di sinistra hanno fatto importanti progressi: i Verdi, ad esempio, hanno quasi triplicato il numero di seggi in Parlamento. Ora, sono proprio questi i partiti che denigrano continuamente il trasporto individuale motorizzato, addirittura demonizzandolo, nonostante sia un motore fondamentale della nostra economia. La mobilità non è una cattiva cosa. È legata alla crescita economica e demografica ed è quindi parte integrante della nostra società. Ne avremo bisogno anche in futuro.

La "votazione sul clima" ha stravolto l'agenda politica. Di conseguenza, i partiti borghesi fanno più fatica a far sentire le loro preoccupazioni e la visione fattuale delle cose cede sempre più il passo all'ideologia forsennata. La capacità di compromesso della Svizzera, che ci viene giustamente invidiata e che ci ha caratterizzato per molto tempo, è in declino.

Votando, contribuirete a consolidare le forze della ragione in quel di Berna. Abbiamo bisogno di soluzioni e non di slogan. Di pragmatismo e non di tam-tam mediatico. Di innovazione piuttosto che di proibizione. E di obiettività piuttosto che di perdita di orientamento. Soprattutto, abbiamo bisogno di politici che si impegnino per un settore dell'automobile lungimirante, e quindi per l'occupazione. Questo è più urgente che mai. Qualsiasi altra cosa sarebbe irragionevole. Ecco perché quest'anno è particolarmente importante.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter
Presidente centrale

la mia ESA+
Più forti, insieme

QUALITY 1

Innovazione e garage, un connubio perfetto

Affrontare le sfide e cogliere le opportunità

Con circa 850 partecipanti, la Giornata del garagista svizzero è ormai un appuntamento fisso da diversi anni. Il tema della prossima edizione della più grande conferenza specialistica del settore automobilistico svizzero sarà "Innovazione e garage, un connubio perfetto". **Mirco Baumann**

Il 16 gennaio 2024, il Kursaal di Berna ospiterà la 18ª Giornata del garagista svizzero, la più grande conferenza specialistica del settore automobilistico svizzero alla quale parteciperanno circa 850 persone. Il tema dell'evento del prossimo anno sarà "Innovazione e garage, un bellissimo incontro". Le condizioni quadro per i membri dell'UPSA e i loro partner sono in continua evoluzione. Thomas Hurter, Presidente centrale dell'UPSA, afferma: "La tecnologia e l'automazione si evolvono a un ritmo impressionante. Di conseguenza, l'industria automobilistica sta probabilmente vivendo uno dei periodi più entusiasmanti della sua storia.

Anche il modello di commercio per molti proprietari di garage sta cambiando. L'adattamento a questi cambiamenti richiede apertura mentale, flessibilità, agilità, empatia e, soprattutto, innovazione. Questi cambiamenti pongono i quadri aziendali e i loro collaboratori di fronte a nuove sfide. Ma il Sig. Hurter vede anche diversi aspetti positivi: "Vedo molte opportunità; il settore è sempre stato in grado di adattarsi rapidamente e in modo innovativo alle varie criticità del sistema".

L'UPSA da grande importanza nell'offrire ai partecipanti di un programma di alta qualità. Idee stimolanti ed esempi pratici illustrano come i membri UPSA possono rispondere alle sfide attuali e future. L'accento sarà posto sulla promozione dell'innovazione all'interno dell'azienda, nell'interesse dei collaboratori, delle relazioni con i clienti e della creazione di nuovi modelli di attività, al fine di continuare ad operare con successo dal punto di vista economico.

Come negli anni precedenti, la conferenza vedrà la partecipazione di numerose oratrici e oratori così come di ospiti alto livello.

A conclusione della Giornata del garagista svizzero 2024, si terrà ancora una volta la tradizionale e apprezzata cena dei garagisti, il cui momento clou sarà l'esibizione della famosa band "Starbugs".

Lasciatevi ispirare dalle esperte e dagli esperti che passeranno sul palco e rallegratevi per gli incontri e le discussioni entusiasmanti con i vostri colleghi.

Le iscrizioni sono aperte da subito sul sito internet.

maggiori informazioni su:
agvs-upsa.ch/it/giornata2024

Panoramica del programma per il 16 gennaio 2024

Mattina
Il Presidente centrale di UPSA, Thomas Hurter, introdurrà la giornata con una panoramica del programma e metterà brevemente in evidenza le sfide e le opportunità attuali del settore automobilistico svizzero. Il resto della mattinata si concentrerà sulla competizione a livello globale per l'innovazione tra Cina, Stati Uniti ed Europa, evidenziando le tendenze e le tecnologie attuali, per sottolineare poi la forza innovativa del settore automobilistico svizzero. Verranno presentate misure efficaci per promuovere l'innovazione e creare una cultura aziendale e dell'innovazione attiva. Ma tutto questo non sarebbe possibile senza un moderno marchio del datore di lavoro.

Pomeriggio
Il pomeriggio inizierà con Beni Huggel, ex calciatore professionista ed esperto presso la SRF. Parlerà delle sue esperienze negli sport di squadra e di come settore automobilistico possa trarne ispirazione. Poi, dei giovani professionisti discuteranno delle esigenze della generazione Z, del futuro, della percentuale di donne e della promozione dei giovani talenti. Si continuerà poi con le innovazioni all'avanguardia per la vita quotidiana in officina. Gli esperti del settore spiegheranno come stanno cambiando le aspettative dei clienti e perché la loro gestione è un fattore chiave di successo. Naturalmente, sarà fondamentale anche fare il punto della situazione nella pratica quotidiana. Verranno presentate misure e ottimizzazioni per indicare la strada verso un futuro di successo.

Programma 2024

9:00 Colazione a buffet: inizio giornata comune
10:00 Mattina: promozione dell'innovazione, cultura aziendale e innovazione, fidelizzazione dei collaboratori e marketing del personale
12:30 Pranzo e networking
14:00 Pomeriggio: la generazione Z, la percentuale di donne e la promozione della prossima generazione di garagisti, l'innovazione in officina, la gestione dei clienti e i fattori di successo che definiscono gli standard
16:30 Aperitivo e discussioni appassionate
18:00 Cena dei garagisti con spettacolo degli "Starbugs"
21:00 Fine dell'evento

La Giornata svizzera dei garagisti e la cena dei garagisti sono sostenute dai seguenti partner:

Partner che presenta il programma della giornata
QUALITY 1

Partner che presenta la cena dei garagisti
auto[i] Les données suisses des véhicules

Partner d'oro navette
Allianz

Partner d'oro invitati
LKQ

Partner media
AUTO INSIDE
AGVS ONLINE
AGVS EVENTS

Partner d'argento del programma della giornata e della cena dei garagisti
Auto Scout24, BOSCH, Cembra, ESA+, FIGAS, MOTOREX Oil of Switzerland, PIRELLI, PK MOBIL CP, Repanet Suisse

Partner di bronzo del programma della giornata e della cena dei garagisti
CARAUKTION, la Mobilière, SWICA, TCS

Pionieri dell'automobile

Chi l'ha inventato?

Le invenzioni automobilistiche hanno spesso molti padri e madri, e non sempre sono coloro a cui si pensa. Vi presentiamo gli inventori della carrozzeria autoportante, dei tergicristalli, della pistola per la verniciatura, ecc... e vi sveliamo che il turbocompressore ha dato pepe all'automobile grazie alla Svizzera.

Timothy Pfannkuchen

ABS germanico-britannico

Come per il programma elettronico di stabilità (ESP, 1995), anche il moderno sistema antibloccaggio dei freni (ABS, 1978) è stato inventato da Bosch in collaborazione con Mercedes (nella foto, un veicolo di prova con ABS dei primi anni '70). Inizialmente è grazie alla gestione elettronica dell'ABS che si è fatta la differenza. Infatti, l'idea non era nuova. Il produttore di pneumatici Dunlop inventò il principio dei freni non bloccanti per gli aerei già nel 1952. L'ABS meccanico fu introdotto nel 1966 sulla Jensen FF britannica.

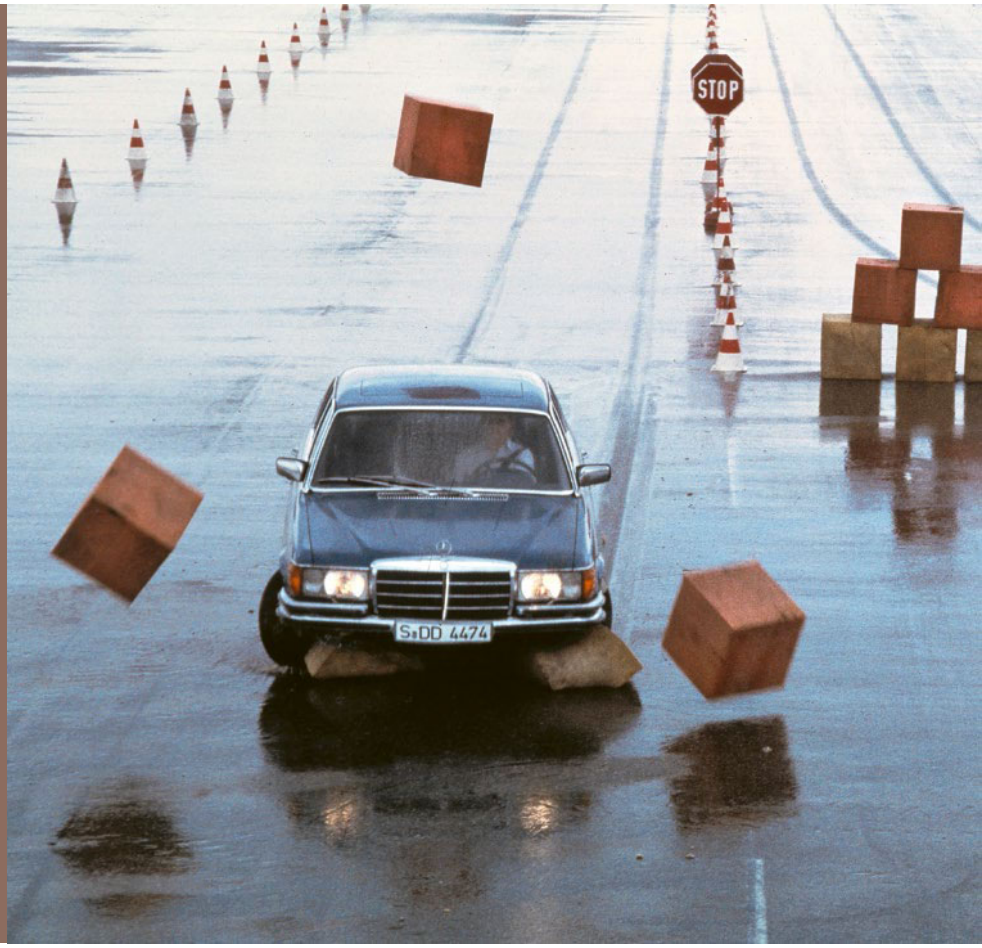


Foto: Krautzberger GmbH

Una pistola spara colore

Google a volte sbaglia. Internet sostiene ancora che il medico americano Allen de Vilbiss abbia inventato la pistola per verniciare. Intendeva usarla per iniettare medicine nella bocca dei suoi pazienti. Suo figlio la trasformò in un apparecchio per dipingere. Ma troppo tardi. Secondo il brevetto del 1902, Albert Krautzberger (foto) produceva già in Germania un "apparecchio per dipingere alimentato ad aria compressa". È stato quindi questo principio a prendere piede. La Krautzberger GmbH produce ancora oggi polverizzatori manuali.

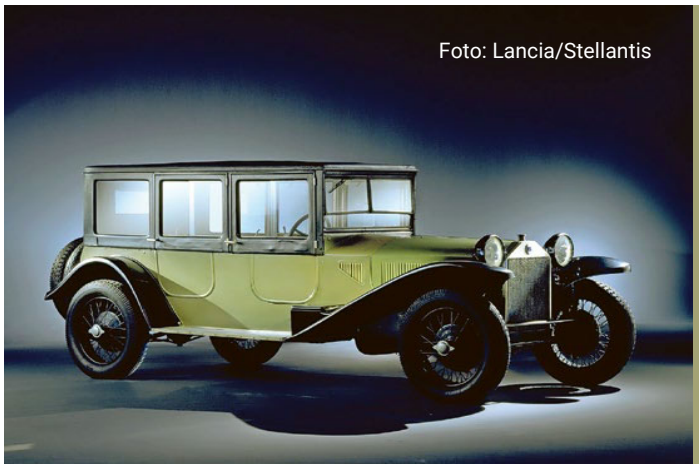


Foto: Lancia/Stellantis

Carrozzeria autoportante

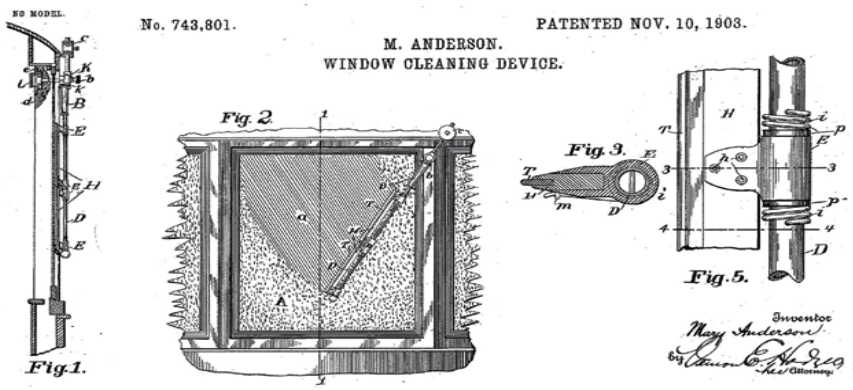
Ha sancito la morte di diversi marchi d'auto come Duesenberg, che puntavano su telai con sovrastrutture. Ma la carrozzeria autoportante rese le auto più leggere, più economiche e più sicure. La Lancia Lambda del 1922 (nella foto) è considerata un pioniere in questo campo, ma questo è solo parzialmente vero. La Lambda fu la prima vettura con carrozzeria autoportante in termini di numero di unità prodotte, ma altre marche avevano applicato questo principio prima di lei, come la Adams Farwell nel 1906. La Lancia tornò poi sui suoi passi perché i carrozzieri chiedevano i telai.

Foto: Mercedes-Benz

Una donna contro la pioggia

Agli albori dell'automobile, le donne erano considerate tecnicamente non idonee. Eppure, Bertha Benz inventò la pastiglia dei freni nel 1888, Margaret A. Wilcox inventò il riscaldamento per auto nel 1893 e l'americana Mary Anderson (nella foto) brevettò i tergicristalli nel 1903. L'idea era più vecchia, ma il progetto funzionava... e funziona ancora oggi. Le case automobilistiche lo ignorarono deliberatamente e non installarono i tergicristalli fino alla scadenza del brevetto. Questi sono diventati ad azionamento elettrico nel 1926 grazie a Bosch.

Foto: Wikimedia/iStock



Il turbocompressore è svizzero

Winterthur (ZH) anima dell'automobile: Alfred Büchi brevettò il "turbo" nel 1905 e Saurer lo montò su un camion ad Arbon (TG) nel 1938. La Oldsmobile Jetfire, e non la BMW 2002 Turbo, è stata la prima autovettura a essere dotata di un turbocompressore nel 1961. Per quanto riguarda i motori diesel, il sistema di iniezione common rail è stato sviluppato negli anni '90 (Alfa Romeo ha iniziato ad utilizzarlo nel 1997) presso il Politecnico di Zurigo e il centro di ricerca sui motori FPT (ex Saurer, ripreso poi da Fiat) di Arbon (TG).

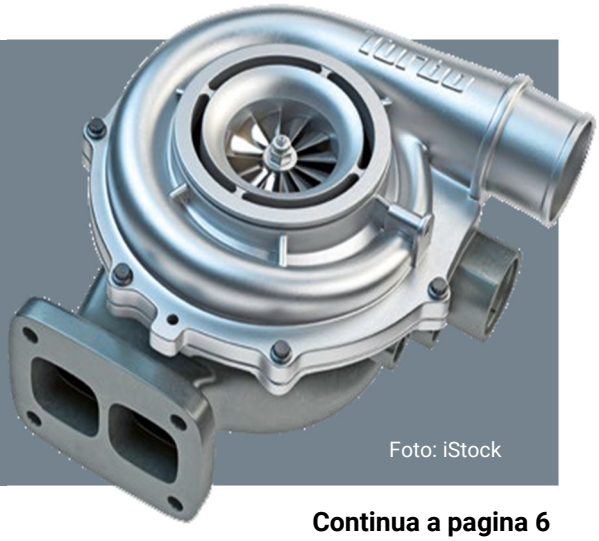


Foto: iStock

Continua a pagina 6

Foto: RM Sotheby's

Quando la luce illumina la curva

Gli appassionati di auto già lo sanno. Si dice spesso, a torto, che la Citroën DS è stata la prima auto con fari orientabili per illuminare le curve. Falso pure per la Tatra 77 del 1935 o per la Tucker del 1948 (foto). L'idea è nata in Cadillac. Il marchio di lusso americano montò i fari orientabili sulla sua Type 51 già nel 1918. Il sistema antiabbagliamento (oggi noto come assistente agli abbaglianti) fece la sua prima apparizione anche sulla Cadillac del 1957.

Foto: General Motors/Mercedes-Benz

L'airbag era americano

Mercedes è considerata il pioniere degli airbag. Solo nel 1981 l'inventore della cellula di sicurezza e della zona di deformazione (nel 1959) ottenne un successo commerciale grazie a un sistema di attivazione migliorato. Tuttavia, fu General Motors (GM) a installare per prima l'airbag nel 1973 in vari marchi del gruppo, da Chevrolet a Pontiac e inizialmente sulla Oldsmobile Toronado. Ma il marketing non riuscì a tenere il passo e l'acronimo ACRS (Air Cushion Restraint System) era troppo ermetico. Invece dei 100'000 airbag previsti all'anno, ne furono ordinati appena 10'000 per la fine del 1976.

Dietro la cintura svedese

Anche le cinture di sicurezza sono state inventate a più riprese, finché un dettaglio ha fatto la differenza. Le cinture addominali sono state inventate nel 1902, le cinture a spalla nel 1948 e le cinture da corsa a cinque punti ormai da molto tempo. Ma è stata Volvo a capire come rendere le cinture antiscivolo e confortevoli nell'uso quotidiano e come svolgere rapidamente. La "solida Volvo" del 1959 aveva le cinture a tre punti di serie e non come optional. La cintura a riavvolgimento automatico pone fine al groviglio delle cinture statiche.

La Svizzera pioniere dell'automobile

Il turbocompressore citato nella pagina precedente e i leggendari carrozzieri come Beutler, Graber e Ramseier, non sono gli unici pionieri dell'automobile in Svizzera. Il Paese rimane uno dei laboratori di innovazione del settore automobilistico a livello mondiale. Ecco solo alcuni esempi. Nel 1838, Christian Friedrich Schönbein inventò a Basilea la cella a combustibile che alimenta le automobili a idrogeno. Nel 1978 l'aeroporto di Zurigo ha ideato autobus appositamente progettati per gli aeroporti che la società specializzata Carrosserie Hess di Bellach (SO), monta su telai NAW di Arbon (TG). Oggi Cobus costruisce tre navette su quattro a livello mondiale. Le Poste australiane utilizzano i ciclomotori elettrici Kyburz di Freienstein (ZH), mentre Autoneum (ex Rieter), di Winterthur (ZH), è leader mondiale nell'isolamento acustico e termico delle automobili. .

Calibrazione dei sistemi di assistenza alla guida

Solo un sensore che funziona è un sensore sicuro

Le auto di oggi frenano e guidano in modo sempre più autonomo. Anche le riparazioni diventano quindi più delicate. La calibrazione dei sistemi di assistenza sta progredendo, così come la loro registrazione. L'esempio di Bosch. **Timothy Pfannkuchen**

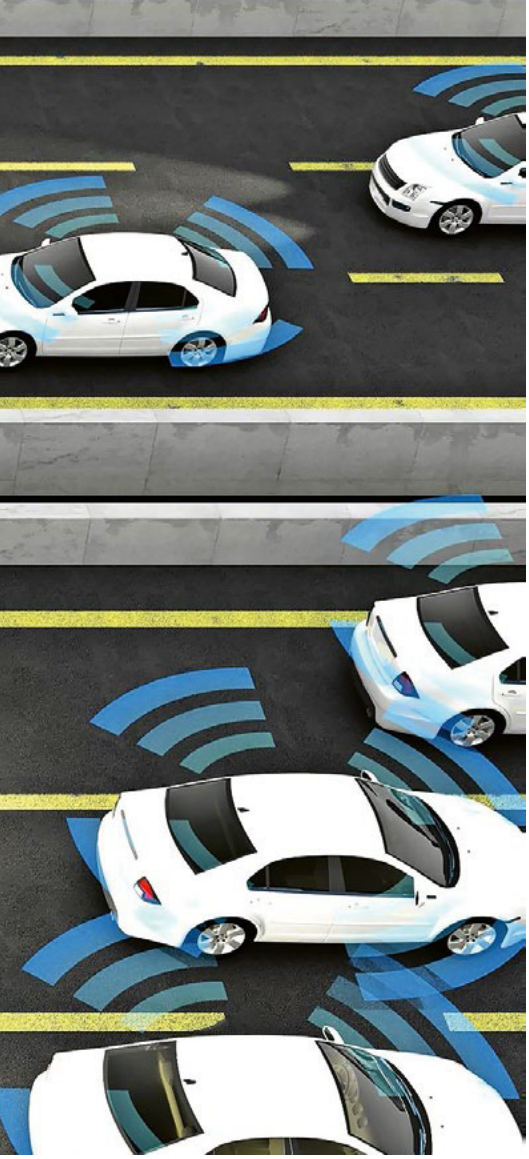
I sensori non sono mai affaticati o distratti. Dipendono però da una perfetta funzionalità: una piccola manovra di parcheggio o un sasso che colpisce il parabrezza e un sensore radar o la telecamera 3D montata dietro il vetro vengono manomessi in fase di riparazione. Sono ormai lontani i tempi in cui bastava sostituire i componenti danneggiati per riparare perfettamente il danno e questo in nome di una maggiore sicurezza. Con l'avvento di sistemi di assistenza come l'ABS e l'ESP, entrambi sviluppati da Bosch, leader mondiale nel settore automobilistico, l'elettronica ha assunto il compito di rendere le auto più sicure. Oggi le auto guidano e frenano da sole (vedi anche il riquadro sui livelli di assistenza alla guida), ma il futuro della guida promette di essere completamente automatizzato, cioè autonomo.

Gli strumenti evolvono di pari passo con lo sviluppo tecnologico

Ecco dunque: questi sistemi possono garantire la sicurezza solo se i loro sensori funzionano perfettamente. Affinché gli sviluppi tecnologici nel settore automobilistico garantiscano la sicurezza degli occupanti e degli altri utenti della strada, è essenziale che siano tutti i sistemi di bordo siano pienamente operativi. Per le carrozzerie e le officine, la calibrazione precisa dei sensori è quindi fondamentale, in particolare in occasione di importanti lavori di riparazione. Di conseguenza i requisiti richiesti alle attrezzature dell'officina sono più importanti. È dunque richiesta una tecnologia d'avanguardia e le attrezzature devono stare al passo coi tempi.

Il dispositivo di calibrazione soddisfa tutti i requisiti OEM

Il dispositivo di calibrazione DAS 3000 di Bosch è rappresentativo di questo progresso. Soddisfa i requisiti più severi dei costruttori di veicoli, consentendo alle officine e alle carrozzerie di eseguire calibrazioni precise e affidabili dei sistemi di assistenza alla guida basati su radar e telecamere in modo particolarmente rapido (tempi di allestimento brevi, ad esempio per i pannelli di calibrazione o i nuovi supporti delle ruote), rendendolo pratico per l'uso quotidiano e, soprattutto, affidabile. Il dispositivo multifunzioni DAS 3000 è dotato di un sistema di misurazione digitale della distanza, convince per il suo design flessibile e offre una varietà di pannelli di calibrazione per adattarsi ai diversi veicoli. In combinazione con le soluzioni di diagnosi Bosch, il DAS 3000 consente una calibrazione impeccabile del cruise control attivo (ACC, cruise control basato su radar), dell'avviso di collisione frontale (FCW) e dell'avviso di deviazione dalla corsia (LDW, lane departure warning), nonché dell'intervento sul



Attrezzature d'officina ad alta tecnologia per sensori high-tech: il sistema di calibrazione DAS 3000 di Bosch. L'accento è posto sulla facilità d'uso e sull'affidabilità. Foto: Bosch

Tempi di allestimento rapidi: i pannelli di calibrazione sono progettati per essere montati in modo particolarmente rapido e sempre corretto, così come i supporti delle ruote.

volante (LKA, lane keeping assist).

I malfunzionamenti minano la fiducia

Perché è così importante che i sistemi di assistenza infondano fiducia e funzionino in modo assolutamente affidabile? Un esempio: un malfunzionamento sotto forma di frenata d'emergenza non necessaria non solo è pericoloso, ma porta anche a una perdita di fiducia da parte del conducente nei confronti dell'auto e dei relativi sistemi. La ricalibrazione deve essere effettuata il più rapidamente possibile. Spesso il malfunzionamento è dovuto a un danno non percepito, ad esempio durante una manovra di parcheggio, e a volte, anche a causa di una riparazione senza calibrazione.

Con il DAS 3000, le officine e le carrozzerie, grazie ai protocolli di riparazione registrati nel sistema, possono operare in piena sicurezza. Per ora la funzione non è

Continua a pagina 10

Buono a sapersi: livelli di guida assistita

Gli ingegneri dei fabbricanti e dei fornitori di automobili distinguono cinque livelli di guida automatizzata (nota anche come guida assistita o pilota automatico) per classificare i sistemi di assistenza alla guida. In realtà, il concetto di guida autonoma non corrisponde ai sistemi disponibili oggi nelle auto di serie: solo il livello più alto di automazione, in cui non è più necessaria la presenza del conducente a bordo, indica un'autonomia nel vero senso della parola.

Livello 0: nessuna automazione. Il conducente ha il pieno controllo di tutti i sistemi. Il livello 0 viene utilizzato anche quando i sistemi avvertono il conducente (mantenimento della corsia) ma non intervengono.

Livello 1: assistenza alla guida. Alcuni, come il controllo della velocità di crociera con radar (ACC) o l'avviso di superamento della corsia, assistono il conducente, ma resta quest'ultimo ad assumersi la responsabilità dell'agire.

Livello 2: automazione parziale. Presente dal 2013. In determinate condizioni (ad esempio in autostrada con il bel tempo), l'auto prende il controllo. Il conducente la tiene d'occhio e deve essere pronto a intervenire.

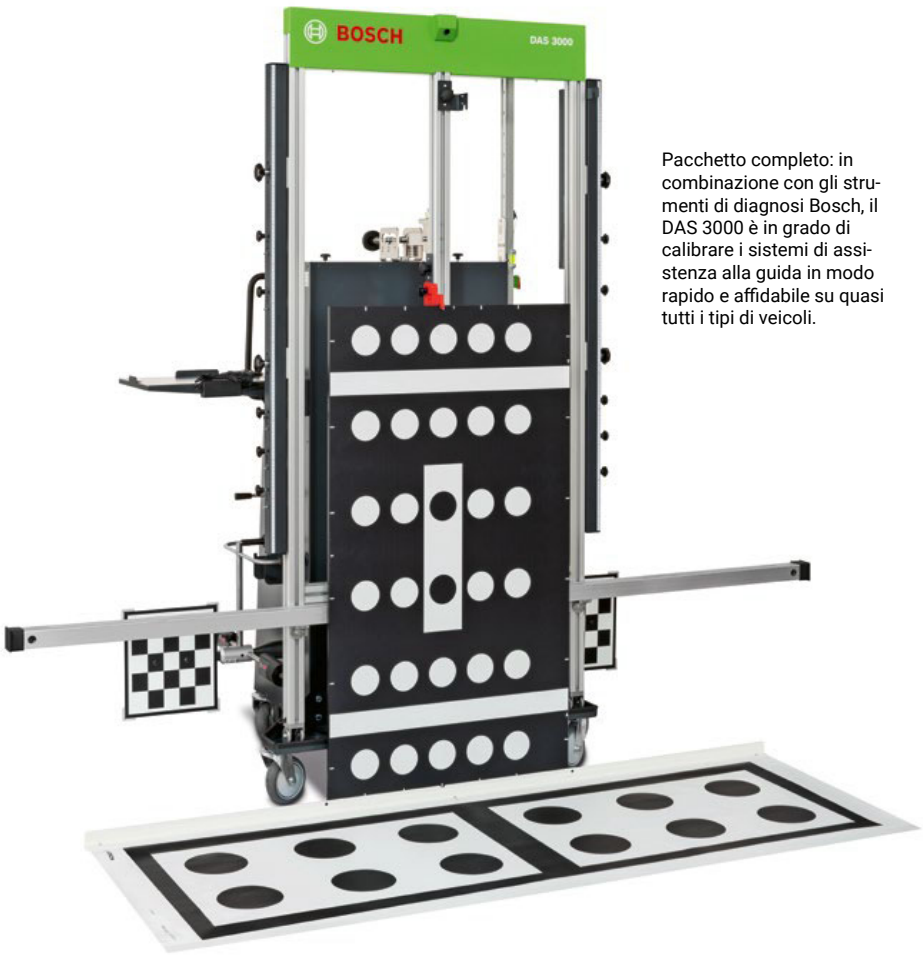
Livello 3: automazione condizionata. Presente dal 2023. In determinate situazioni (ad esempio in autostrada fino a 60 km/h), l'auto si guida da sola. Il conducente deve intervenire solo dopo un avvertimento da parte della vettura.

Livello 4: automazione elevata. L'auto guida su interi percorsi (ad esempio in autostrada) e il conducente in altre situazioni (ad esempio in campagna o in città).

Livello 5: automazione completa. Il veicolo è autonomo nel vero senso della parola se guida al livello 5, cioè, è in grado di gestire qualsiasi situazione di guida immaginabile senza l'intervento umano.

ancora attiva, ma in futuro fornirà un quadro chiaro del lavoro svolto e della sua qualità. E questo con un vantaggio particolare: il protocollo, che può anche essere stampato, non solo mostra ai clienti l'accuratezza del lavoro, ma può anche essere utilizzato come prova per l'assicurazione auto dopo un sinistro.

È molto probabile che ciò diventi la norma nel giro di pochi anni. Quali sono i prossimi passi? Bosch sottolinea l'importanza di calibrazioni accurate e affidabili per la sicurezza. E naturalmente i progressi nelle attrezzature per officina non si fermano, così come non si fermano quelli nell'assistenza alla guida. Osservare l'evoluzione del mercato e le innovazioni che ci attendono negli anni a venire dovrebbe essere sempre emozionante. •



Pacchetto completo: in combinazione con gli strumenti di diagnosi Bosch, il DAS 3000 è in grado di calibrare i sistemi di assistenza alla guida in modo rapido e affidabile su quasi tutti i tipi di veicoli.

Applicare la nuova Legge sulla Protezione dei Dati

Corso pratico UPSA con attestato di frequenza

Date:

26 ottobre 2023

08 novembre 2023

15 novembre 2023

Iscrizioni su:

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

VOTAZIONI FEDERALI: SOSTENIAMOLO

SIMONE GIANINI

in Consiglio Nazionale

per un Ticino forte a Berna

Presidente ACS
sezione Ticino

simonegianini.ch

Lista 15

PLR
I Liberali Radicali

Produzione d'elettricità domestica

Amag innova

Produrre localmente e per conto proprio l'elettricità per l'automobile: è uno degli obiettivi che AMAG intende raggiungere per le 400'00 vetture elettriche che intende vendere. Lo status del Gruppo si sta quindi trasformando da quello di importatore di auto a quello di fornitore di mobilità sostenibile. Una delle pietre miliari di questa trasformazione è stata l'acquisizione di Helion Energy un anno fa. Da allora sono successe molte cose. Diamo uno sguardo più approfondito. **Cynthia Mira**

Svoltaenergeticisti: così si definisce il personale di Helion Energy SA. L'azienda ha recentemente aperto un centro di formazione in una delle sue sei sedi e più precisamente a Zuchwil (SO). L'obiettivo specifico è quello di organizzare corsi di formazione per gli addetti all'installazione e alla manutenzione di soluzioni energetiche sostenibili. Sono ben accette anche persone provenienti da altri settori professionali. Dopotutto, la tecnologia avanza e oggi sono pochi gli operai e i tecnici edili che possono fare a meno delle competenze informatiche. Helion Energy ha già organizzato 30 corsi e formato circa 300 specialisti. L'anno prossimo lancerà un apprendistato per installatori di impianti solari, un settore che non esiste ancora. L'obiettivo è quello di rimediare alla carenza di lavoratori qualificati.

Negli spazi di formazione è possibile scoprire un'intera gamma di sistemi di gestione dell'energia: pompe di calore, una casa a grandezza naturale per esercitarsi nell'installazione di un impianto solare in condizioni reali, nonché una stazione di ricarica bidirezionale per auto elettriche. La soluzione del futuro è produrre elettricità con i pannelli solari, immetterla nell'auto elettrica e utilizzarla in parallelo come batteria domestica per immagazzinare temporaneamente l'elettricità prodotta in eccesso. La tecnologia esiste già, ma: "Questo sistema richiederà ancora circa due anni prima di affermarsi. È già ordinabile, ma non è ancora alla portata di tutti", spiega Noah Heynen, CEO e co-fondatore di Helion Energy SA. Una stazione di ricarica bidirezionale costa attualmente 12'000 franchi svizzeri. Se le auto elettriche bidirezionali, ancora rare, si diffonderanno in massa sul mercato, il prezzo scenderà. Secondo il CEO, la capacità della batteria di un'auto è enorme. "Potrebbe rifornire un'abitazione per quattro giorni".

La disponibilità energetica fluttuante come opportunità

Noah Heynen vede nella fluttuazione dell'elettricità da fonti sostenibili un'opportunità. In futuro, i consumatori avranno sempre accesso all'elettricità locale prodotta da fonti energetiche fluttuanti in base alle loro esigenze. Questo scenario è anche in linea con la configurazione infrastrutturale della rete. Anche il Gruppo Amag ritiene che queste tecnologie abbiano un potenziale. "In ogni caso, vogliamo sviluppare un ecosistema svizzero per la mobilità individuale sostenibile", afferma il CEO Helmut Ruhl. Ecco perché Amag sta investendo in queste partnership e ha acquisito Helion Energy. Un altro esempio è la partnership con Meyer Burger AG, uno dei principali produttori mondiali di moduli solari. Helmut Ruhl sottolinea: "Costruire impianti solari non è mai sbagliato". Oltre nelle stazioni di ricarica, Amag sta investendo anche in sistemi fotovoltaici per le aree di sosta e per le barriere antirumore lungo le autostrade nazionali presenti in vari cantoni. Il gruppo si dice aperto a collaborazioni con chiunque stia "avanzando" in questo settore, siano essi banche, cantoni, città o aziende. "Siamo interessati a soluzioni integrate e alla gestione sostenibile dell'energia per la mobilità individuale". Uno degli slogan di Amag è: "Tutto è possibile per chi lo vuole". •

VOTAZIONE FEDERALI: SOSTENIAMOLO

pieromarchesi.ch

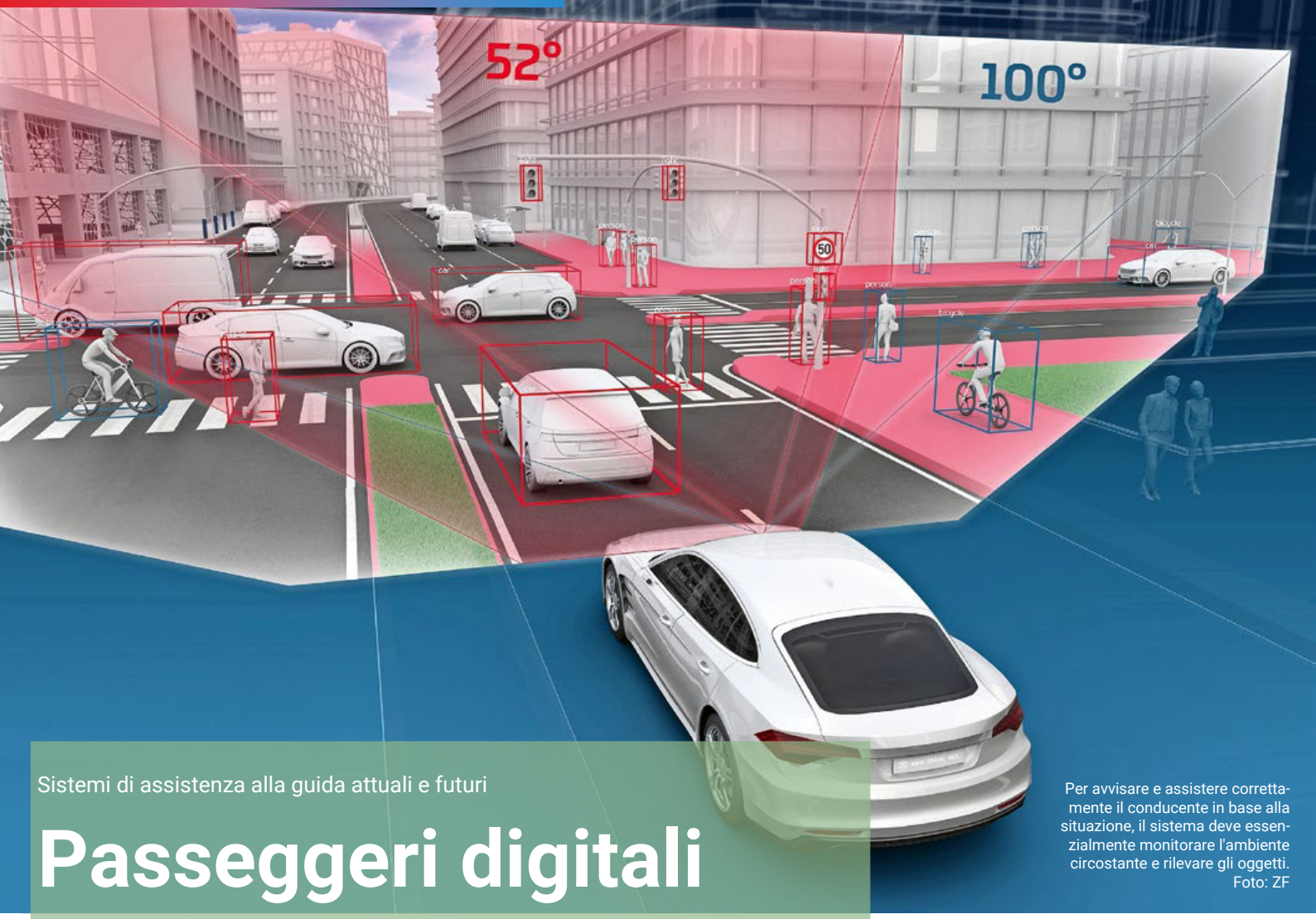
Piero Marchesi

100% VALORI SVIZZERI

Contaci ANCORA

Lista nr. 33
al Consiglio nazionale

ticino UDC
I Liberalconservatori



Per avvisare e assistere correttamente il conducente in base alla situazione, il sistema deve essenzialmente monitorare l'ambiente circostante e rilevare gli oggetti. Foto: ZF

Sistemi di assistenza alla guida attuali e futuri

Passeggeri digitali intelligenti

I sistemi di assistenza alla guida (ADAS) sono onnipresenti nei veicoli moderni. Questi passeggeri anteriori digitali intelligenti sono irrinunciabili, anche se variano da un fabbricante all'altro. Diamo un'occhiata alle loro capacità attuali e future. **Andreas Senger**

Probabilmente vi sarà capitato di maledire il vostro sistema di controllo automatico della velocità (segnali acustici fastidiosi, falsi allarmi, frenate impreviste dovute a effetti esterni) o di ringraziare interiormente i suoi progettisti per avervi salvato da un probabile incidente. Negli ultimi anni, le case automobilistiche e i fornitori di componenti hanno lavorato sodo su hardware e software per ottimizzare l'analisi dell'ambiente circostante e la regolazione del sistema.

L'ostacolo rimane notevole per le applicazioni di livello 3 (SAE), in cui il conducente può affidare parzialmente la guida all'auto. In Europa, il veicolo può svolgere funzioni di guida solo in circostanze particolari e su determinati tratti di strada. In Svizzera, la guida semi-autonoma è vietata. Le prime applicazioni potranno essere lanciate ufficialmente solo dopo che saranno state fissate le basi legali. Attualmente, la maggior parte dei ADAS è costituita da sistemi di livello 2. Si tratta di sistemi che sostengono il compito del conducente, ma che allo stesso tempo impediscono la guida automatizzata. Le basi legali sono tali che i sistemi non sono stati omologati in Europa poiché non esiste una procedura per testare il software e l'hardware. Le questioni etiche devono ancora essere chiarite e la responsabilità deve essere definita in base alla situazione di guida.

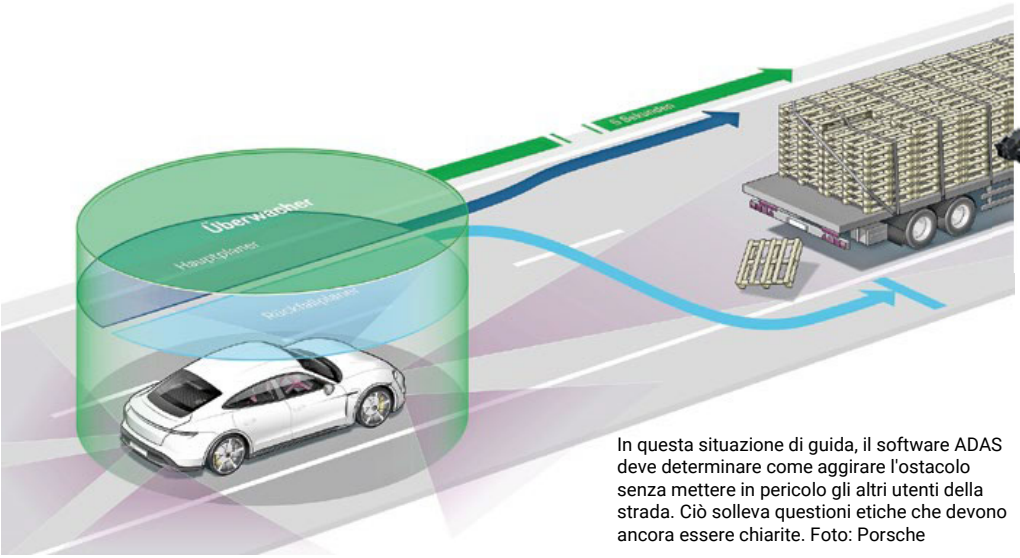
Questi temi sono attualmente in discussione presso il WP.29 (Working Party) delle Nazioni Unite a Ginevra. Il WP.29 si occupa delle tecnologie di livello 3 e superiore, dell'uso dell'intelligenza artificiale nei futuri sistemi di assistenza alla guida, dei sistemi di frenata elettromeccanica e di altre tecnologie future, nonché della loro regolamentazione e standardizzazione. Questo processo richiede tempo poiché sono necessarie consultazioni specifiche per ogni paese. Inoltre, i fabbricanti possono esprimere le loro necessità.

Se si osservano i sensori utilizzati negli ADAS dei veicoli moderni, si può notare che il livello di sviluppo è estremamente elevato. Dai semplici sensori a ultrasuoni alle telecamere frontali di fascia alta e ai sistemi radar/lidar ad alta risoluzione, esiste dunque un'ampia gamma di componenti, la maggior parte dei quali è già montata di serie. Un aggiornamento del software permetterebbe di riprogrammare i veicoli già omologati per il livello 3 o superiore. Ma non è così semplice. Gli

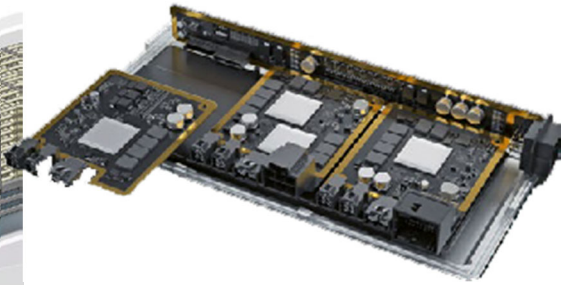
ADAS avanzati potranno essere approvati solo dopo che il WP.29 avrà risolto tutte le questioni tecniche, legali ed etiche.

Dall'entrata in vigore il 22 gennaio 2022, il Regolamento UNECE 157 ha definito nel dettaglio le condizioni per l'omologazione dei veicoli per il sistema di mantenimento automatico della corsia ALKS (Automated Line Keeping System). Gli addetti ai lavori si staranno sfregando gli occhi sapendo che, sui veicoli nuovi, i sistemi di mantenimento della corsia sono sul mercato da diverso tempo e che possono essere attivati sia in modalità passiva (solo avviso) che attiva (raccomandazione di sterzata da parte del sistema). Tuttavia, questo è il regolamento più importante che disciplina la guida longitudinale e trasversale (frenata, accelerazione del regolatore di velocità adattivo ACC o adaptive cruise control, accelerazione con intervento sullo sterzo) e contiene definizioni più chiare. Fino ad oggi, unicamente l'ACC era definito in uno standard ISO per garantire che il traffico scorresse nel modo più fluido possibile quando utilizzato su strade in cui coesistono veicoli con velocità regolate e non (ad esempio valori di accelerazione e decelerazione definiti). Il regolamento ONU 157 stabilisce su questo punto i requisiti per gli ALKS dove la guida semi-autonoma è possibile per la prima volta fino a una velocità di 60 km/h. I regolamenti specificano che la guida attraverso il software e l'hardware del veicolo può essere attivata solo su strade divise a doppio senso di marcia senza pedoni o ciclisti. È autorizzata quindi solo la guida in autostrada come assistente in caso di ingorghi e unicamente per la categoria M1 (autovetture). I regolamenti prevedono che questa restrizione venga gestita inizialmente in questo modo. La velocità può essere aumentata e l'area di utilizzo ampliata. Affinché il veicolo assuma il controllo, tuttavia, devono essere soddisfatti diversi requisiti come la sicurezza del sistema e la resistenza ai guasti. Se l'ALKS assume la guida, non deve compromettere la sicurezza degli occupanti del veicolo e degli altri utenti della strada. Il conducente al volante è tenuto a monitorare in ogni momento la guida semiautonoma e, se il sistema lo richiede, a riprendere il controllo e di conseguenza ad assumersi la responsabilità anche a livello legale. Il Regolamento ONU 157 contiene anche norme sull'interfaccia

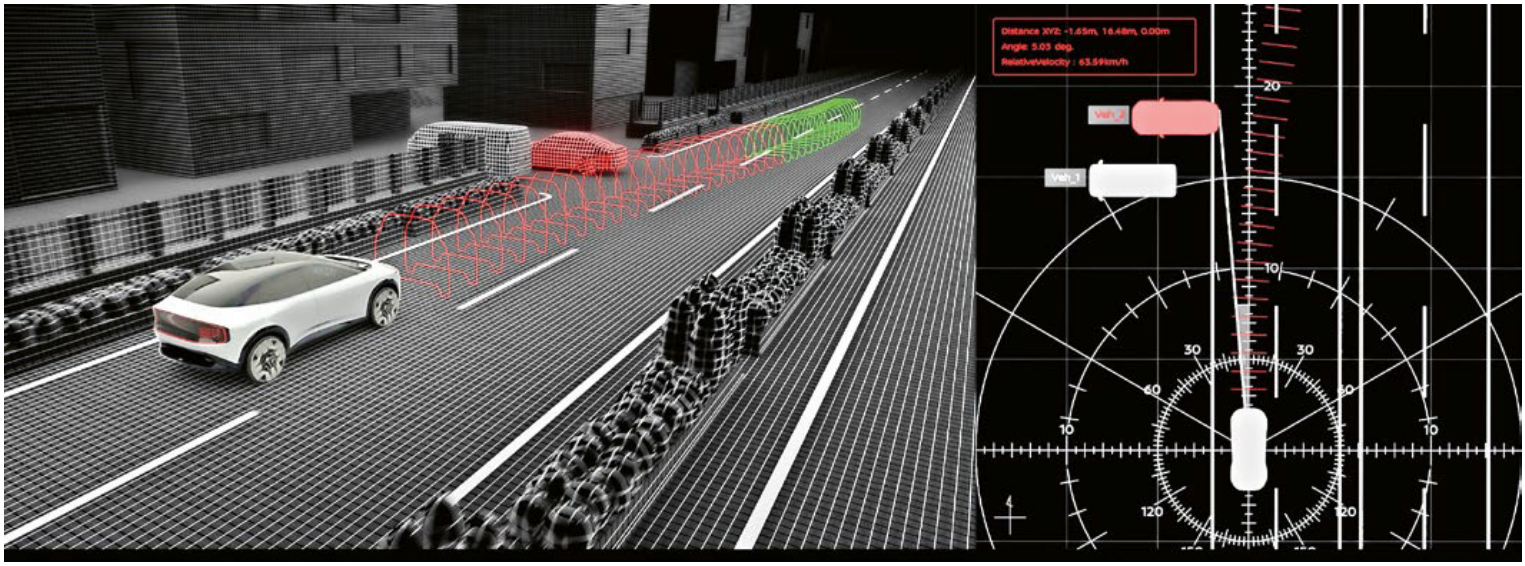
Continua a pagina 16



In questa situazione di guida, il software ADAS deve determinare come aggirare l'ostacolo senza mettere in pericolo gli altri utenti della strada. Ciò solleva questioni etiche che devono ancora essere chiarite. Foto: Porsche



In quanto dispositivi di acquisizione dati intelligenti, i sensori ADAS valutano autonomamente risultati registrati. Un'analisi ridondante dell'ambiente circostante è possibile solo raccogliendo una grande quantità di dati da parte dei sensori. Il sistema richiede un'unità di valutazione centrale per analizzare i dati provenienti da diverse telecamere e sensori radar, lidar e a ultrasuoni a frequenza di ripetizione elevata. Le immagini devono essere confrontate con i dati memorizzati per evitare errori e creare un'immagine digitale accurata dell'ambiente circostante. Foto: ZF



Grazie a una moltitudine di sensori, è già possibile analizzare perfettamente l'ambiente circostante senza il minimo errore. Prima di permettere interventi autonomi del veicolo con guida di livello 3 o superiore, è necessario superare gli ostacoli legali. In futuro, il sistema sarà in grado di eseguire senza problemi manovre di scansamento di un ostacolo, vedi foto. Foto: Nissan

La presa a carico della guida da parte del veicolo e la restituzione del controllo al conducente devono avvenire in maniera chiara e assolutamente comprensibile. Gli head-up display e altre tecnologie di visualizzazione contribuiscono a raggiungere questo obiettivo. Foto: BMW

Gli ADAS di livello 3 possono essere approvati solo se delle telecamere sorvegliano il conducente all'interno dell'abitacolo. Solo al livello 4 il veicolo può guidare da solo e gli occupanti possono dedicarsi ad altri compiti. In ogni caso, ci vorrà ancora un po' di tempo prima che vengano elaborati i relativi regolamenti.
Foto: Continental.

uomo-macchina (HMI), progettate per evitare malintesi o errori di utilizzo. Il monitoraggio del conducente tramite una telecamera interna assicura che il conducente sia sempre pronto e disponibile ad intervenire. Sono programmati intervalli di tempo definiti nei quali il conducente deve riprendere il controllo della guida e, in caso di mancata reazione dell'autista, per il tempo necessario al sistema per arrestare il veicolo in modo sicuro con una frenata autonoma. Un registratore di dati sugli incidenti memorizza le manovre di guida per differenziare chiaramente, in caso di dubbi a livello legale, la guida del conducente da quella autonoma del veicolo.

Gli ADAS complementari, come gli allarmi che avvertono se un bambino o un animale domestico viene lasciato nel veicolo e c'è un rischio per la salute dovuto alle alte temperature interne, completeranno la guida longitudinale e laterale del veicolo aumentando di conseguenza la sicurezza durante e alla fine del viaggio. Foto: Continental.

Il solo aggiornamento del software sui veicoli già in circolazione non è consentito senza una nuova omologazione. In caso di nuova omologazione, il fabbricante deve bloccare la versione del software e non può aggiornare i programmi sui veicoli in circolazione senza una nuova approvazione da parte delle autorità. Questa restrizione impedisce l'implementazione di un software ADAS sui nuovi veicoli e che i clienti ottimizzano costantemente durante l'utilizzo del veicolo (autoapprendimento). Il fabbricante o il fornitore di componenti deve esaminare e finalizzare già prima una versione precisa del software.

Gli attuali sistemi ADAS sono già molto utili per i conducenti e contribuiscono a ridurre notevolmente il numero di incidenti gravi. Grazie all'ottimizzazione dei sistemi, in futuro, l'obiettivo di evitare lesioni gravi e decessi per gli utenti della strada sarà ampiamente raggiunto. Dovremo quindi aspettare ancora a lungo per far sì che un taxi robotizzato ci porti dal punto A al punto B (livello 5). Funzioni aggiuntive o l'ampliamento degli ADAS a categorie di veicoli meno costosi miglioreranno notevolmente la sicurezza stradale. I garage dovranno tenersi aggiornati sulle nuove tecnologie e sulla loro manutenzione/riparazione ordinaria. •

Regolamento UNECE 157

Il testo completo del Regolamento UNECE 157 sugli ALKS può essere scaricato utilizzando questo codice QR.

Consultatelo

Scansiona per le indicazioni di voto

È risaputo che noi ticinesi siamo grandi utilizzatori dell'automobile. Un po' per abitudine, un po' per cultura, un po' perché il nostro Cantone non si presta (ancora) a collegamenti efficienti tramite la rete di trasporti pubblica.

L'automobile è un mezzo di trasporto imprescindibile, soprattutto per gli abitanti delle regioni periferiche.

Dal settore automobilistico dipendono poi il mercato del lavoro e il turismo. L'industria automobilistica è dunque direttamente e indirettamente un pilastro della nostra economia.

La mobilità motorizzata deve inserirsi in una politica dei trasporti coerente e complementare, che non agevoli o discrimini nessun mezzo di trasporto rispetto ad un altro.

- **Meno burocrazia per le aziende e più attenzione alle PMI**
- **Sgravi fiscali per il ceto medio e aiuti alle famiglie**
- **Valorizzazione della formazione professionale**
- **Lotta alla pedopornografia**
- **Difesa del settore bancario**
- **Maggior sostegno al settore del turismo**
- **Realizzazione del collegamento A2/A13**
- **Completamento AlpTransit a sud di Lugano**
- **Rilancio del progetto di aggiramento ferroviario di Bellinzona**
- **Allentamento dei vincoli per la ristrutturazione dei rustici**
- **Sostegno agli allevatori e agli agricoltori di montagna**
- **Migliore gestione dei grandi predatori**
- **Politica climatica ragionevole, senza tasse e balzelli**
- **Nessuna discriminazione del trasporto motorizzato individuale**
- **Riconoscimento delle attività di volontariato e associative**
- **Difesa degli alambicchi privati**

Consiglio degli Stati
Candidato 2

Consiglio nazionale
Lista 17, Candidato 1

Se anche tu vuoi
un Ticino *con*vincente a Berna
ti chiedo di sostenermi
il prossimo 22 ottobre 2023.
Grazie.

info@fabioregazzi.ch

Soluzioni di mobilità di Emil Frey Mobility

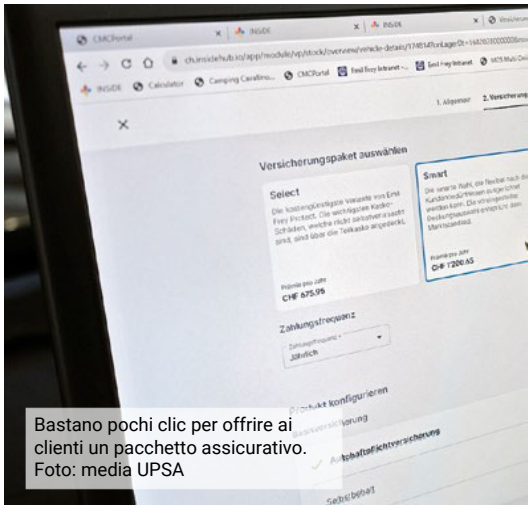
Intuitivo e senza carta

Aumentare l'efficienza, utilizzare i dati in modo intelligente e permettere ai garage di concentrarsi sulle loro attività principali invece di dover inserire gli stessi dati decine di volte in sistemi diversi: è a questo scopo che entrano in gioco le nuove soluzioni digitali del Gruppo Emil Frey. Ora è persino possibile stipulare un'assicurazione auto con pochi clic e senza la necessità di documentazione cartacea. **Jürg A. Stettler**

La digitalizzazione fa parte da tempo della routine quotidiana dei garage: prenotare online un cambio di pneumatici o fissare un appuntamento per un servizio, acquistare un'auto o noleggiarla per un certo periodo di tempo con un abbonamento a prezzo fisso... Tutte queste operazioni sono diventate una prassi comune per i clienti e per molti garage. Allo stesso modo, stipulare l'assicurazione giusta online o in uno showroom e ricevere consigli da esperti via chat o di persona sono nuovi servizi di cui i clienti potranno beneficiare a breve. In qualità di centro di competenza per la mobilità integrata, Emil Frey Mobility AG è totalmente impegnata nel proporre servizi digitali legati al mondo dell'auto, semplificando così la vita quotidiana dei garage.

Soluzioni digitali

"Emil Frey ha una visione della mobilità molto più ampia di quella tradizionale. Da quasi 100 anni, abbiamo specialisti con grande esperienza a disposizione per soddisfare le esigenze di mobilità dei nostri clienti", afferma Bernd Hoch, Managing Director di Emil Frey Mobility SA. Insieme al suo team, l'ex Direttore di Mitsubishi Svizzera, sta sviluppando soluzioni digitali intelligenti nei settori dell'abbonamento auto, del noleggio, del leasing, del finanziamento, della gestione delle flotte e delle assicurazioni. "Per noi è importante pensare alla mobilità in modo globale e rispondere alle esigenze dei clienti in modo più ampio. Offriamo loro un intero ecosistema di soluzioni di mobilità, dai brevi tragitti in taxi agli acquisti tradizionali, passando per il noleggio, gli abbonamenti, il leasing e persino la gestione delle flotte". I clienti finali beneficiano di tutta la diversità e l'esperienza del Gruppo Emil Frey, che a breve compirà cento anni. Grazie alla serrata e professionale collaborazione con Emil Frey Digital, i primi servizi di mobilità sono perfettamente integrati nella piattaforma di gestione e commercio multimarca "INSiDE" lanciata poco più di un anno fa. Con pochi clic, un garage può mettere in vendita un'auto su carmarket.ch o su altri portali affiliati. Il sistema intelligente "INSiDE" offre inoltre molte altre possibilità e semplifica la vita quotidiana dei garage, non solo per quanto riguarda la vendita di auto, ma anche, ad esempio, per la stipula dell'assicurazione auto. "Conosciamo molto bene le auto e abbiamo tutti i dati di base e le informazioni tecniche di cui necessitiamo", spiega Claudio Kneschaurek, responsabile Automotive Insurance. "Nella maggior parte dei casi, conosciamo anche già la cliente o il cliente. Invece di reinserire tutti i dati in uno sistema separato, siamo in grado



Bastano pochi clic per offrire ai clienti un pacchetto assicurativo. Foto: media UPSA

Claudio Kneschaurek, Responsabile Automotive Insurance (a sinistra), e Beat Hunkeler, Capo vendite Kia presso Emil Frey a Zurigo-Altstetten, verificano un dettaglio del nuovo modulo assicurazioni "INSiDE".

di combinarli con pochi clic nel nuovo modulo assicurazioni e stilare un'offerta su misura immediatamente nello showroom." Claudio Kneschaurek e il suo team di sviluppo hanno fatto sì che la soluzione fosse semplice e intuitiva:
"In caso contrario non verrà utilizzato. Ecco perché, durante la fase di sviluppo, abbiamo svolto oltre 100 interviste con i venditori e organizzato diversi workshop per trovare la soluzione ideale per l'uso quotidiano".

Preparare un'offerta in pochi click

Anche Beat Hunkeler, capo delle vendite Kia presso Emil Frey a Zurigo-Altstetten, sta approfittando del sistema: "Il sistema è estremamente efficiente. Ora posso proporre l'assicurazione a un cliente con pochi clic. Ogni volta ricevo tre proposte per un pacchetto assicurativo: una variante a basso costo chiamata 'Select', una variante 'Smart' che può essere adattata alle esigenze del cliente e un pacchetto 'Premium' che consente persino di azzerare la franchigia per una copertura casco completo". L'esperto Kia mette in evidenza anche la trasparenza delle offerte, visto che è facile condividere la schermata con i clienti e apportare immediatamente modifiche individuali alla copertura o alla franchigia. Beat Hunkeler aggiunge: "Finora ho avuto solo esperienze positive. I clienti di lunga data apprezzano il fatto di avere un unico interlocutore per l'acquisto di un'auto e di non dover cercare preventivi da diversi assicuratori. Anche i nuovi clienti sono disposti a stipulare la loro assicurazione con noi perché si fidano del marchio dell'auto o del marchio Emil Frey".

Assolutamente senza carta, fino all'attestato d'assicurazione

Claudio Kneschaurek aggiunge: "Con l'offerta Protect, i clienti possono stipulare un'assicurazione con noi direttamente al momento dell'acquisto o del leasing di un'auto. E questo senza la necessità di carta stampata dall'offerta fino all'attestato d'assicurazione. L'attestato elettronico è accettato da tutti i servizi cantonali d'immatricolazione. Il punto di forza delle assicurazioni Toyota Protect, Lexus Protect ed Emil Frey Protect, sviluppate in collaborazione con iptiQ di Swiss Re, è che il processo d'immatricolazione del veicolo avviene interamente in digitale. "La qualità dei dati inseriti è molto importante, un errore di battitura può compromettere l'intero processo. La digitalizzazione deve accelerare lo svolgimento della pratica e consentire l'elaborazione in tempo reale", spiega Claudio Kneschaurek, "e senza assicurazione non si può mettere l'auto in circolazione. Per questo è ancora più importante offrire uno strumento che sia il più possibile intuitivo da utilizzare".

Oltre alla accresciuta efficienza data dalla digitalizzazione, lo specialista in assicurazioni, che è entrato a far parte di Emil Frey Mobility tre anni fa dopo dieci anni trascorsi in Allianz, vede un grande vantaggio nel fatto che consente ai concessionari di mantenere un valore aggiunto nel proprio ecosistema anche in caso di riparazioni. "Vogliamo rafforzare la posizione dei nostri concessionari. Le compagnie di assicurazione a volte definiscono dove deve essere effettuata una perizia o una riparazione. Con le nostre offerte, possiamo garantire che il lavoro e la fedeltà dei clienti rimangano dai concessionari".

Continua a pagina 20

Beat Hunkeler (a sinistra) apprezza la possibilità di lavorare in modo più efficiente e senza carta grazie alla soluzione digitale di Claudio Kneschaurek.

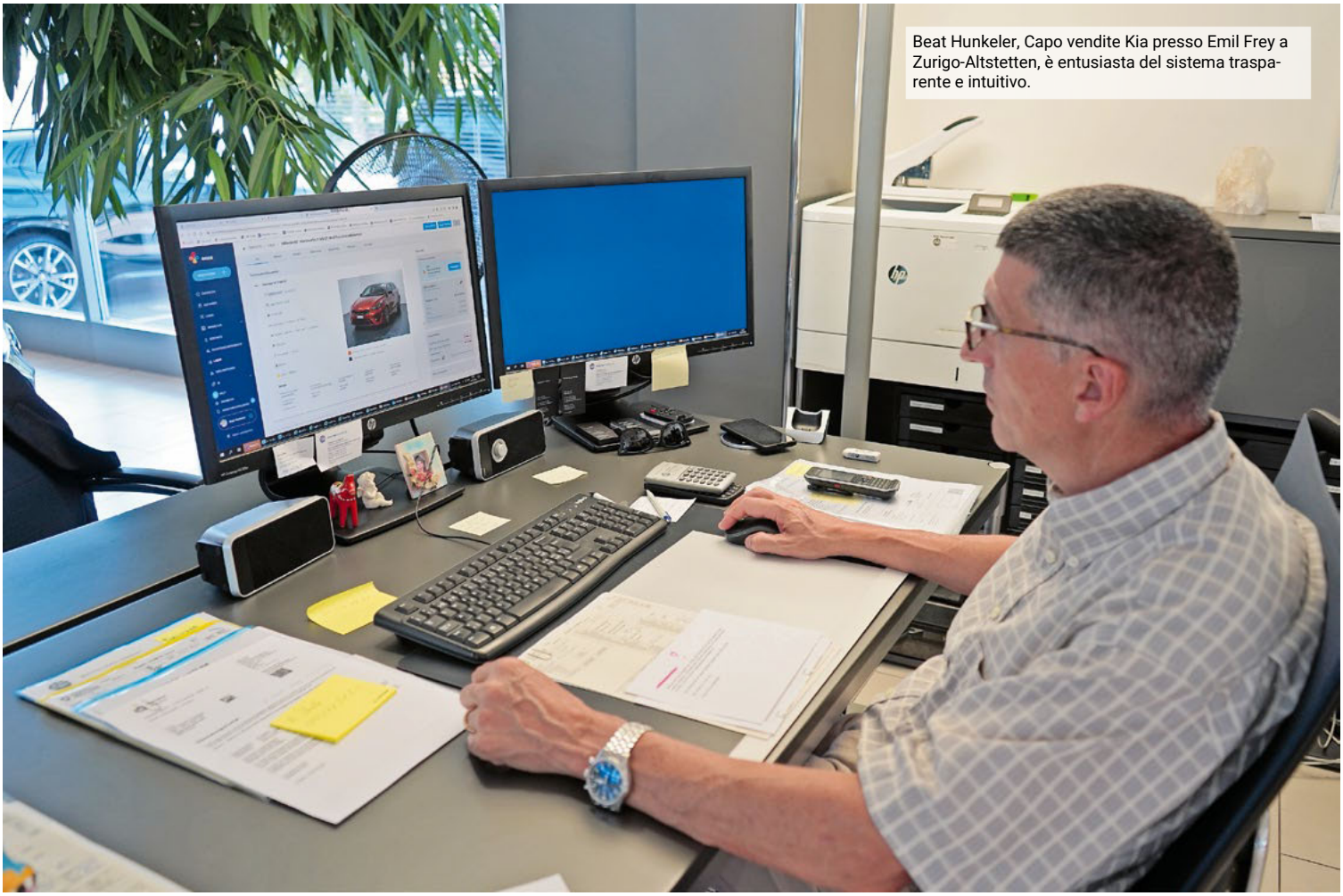
Gestione dei sinistri chiara e semplificata

Pure i sinistri vengono gestiti in modo digitale. Beat Hunkeler, capo delle vendite, aggiunge: "Una gestione professionale dei sinistri è importante per i nostri clienti. Apprezzano il fatto di poter contare su un interlocutore conosciuto ed esperto". La piattaforma di gestione e comunicazione online consente di inserire il sinistro e di segnalarlo alla compagnia assicurativa. L'assicurazione approva quindi la riparazione e l'azienda specializzata può iniziare il lavoro. "I clienti non devono più preoccuparsi del coordinamento, a volte fastidioso, tra la compagnia di assicurazione e il garage", spiega Claudio Kneschaurek.

Alla Emil Frey di Zurigo-Altstetten, questo strumento intelligente facilità già il lavoro quotidiano.

Anche i processi di gestione dei danni da incidente completamente digitalizzati offrono ai garage importanti vantaggi. "Un'autorizzazione alla riparazione può essere concessa molto rapidamente", spiega Beat Hunkeler. Sulla piattaforma B2B, le aziende sono interconnesse in modo che i reparti o le aziende operino in maniera coordinata, senza carta e soprattutto in tempo reale, il che rende l'elaborazione molto più semplice.

"Cerchiamo di proporre in digitale il maggior numero possibile di applicazioni e processi. Non con l'unico scopo di digitalizzare, ma sempre con l'idea di offrire un valore aggiunto ai clienti e di semplificare la vita quotidiana dei nostri professionisti", conclude Claudio Kneschaurek. Vediamo la mobilità e i servizi come un ecosistema globale e abbiamo alcune idee per nuovi prodotti". Claudio Kneschaurek aggiunge con un sorriso: "Ma non possiamo ancora dirvi nulla al riguardo". •



Beat Hunkeler, Capo vendite Kia presso Emil Frey a Zurigo-Altstetten, è entusiasta del sistema trasparente e intuitivo.

VOTAZIONI FEDERALI: SOSTENIAMOLO

#100%valorisvizzeri

Marco Chiesa

100%VALORI SVIZZERI

MENO TASSE sul carburante

0.91 CHF di tasse sulla benzina
0.94 CHF di tasse sul diesel
sono troppi!

ticino UDC
I Liberalconservatori

SULLA PIAZZALPINA DELL'ESA

Immergetevi e sperimentate il mondo ESA: Stand C001,
presso il padiglione 7 dell'aftermarket-CH 2023 a Berna.

esa.ch

la mia ESA+
Più forti, insieme

Test degli pneumatici invernali TCS 2023

Tre pneumatici sono "non consigliato"

Che si tratti di un veicolo a trazione anteriore, posteriore o 4×4, gli pneumatici fanno la differenza. Ecco perché la scelta giusta è assolutamente decisiva. Il test sugli pneumatici del TCS contribuisce a questo a questo scopo da ormai 50 anni. In quest'occasione sono stati testati pneumatici invernali per auto compatte e SUV di fascia medio-bassa. **Jürg A. Stettler**

Ogni anno, dal 1973, il Touring Club Svizzero collabora con partner europei per testare pneumatici estivi, invernali e all season. Nell'attuale test sugli pneumatici invernali, il servizio di consulenza sulla mobilità del TCS ha esaminato a fondo 32 pneumatici invernali. Per la prima volta sono stati esaminati gli pneumatici invernali nella misura 205/60 R16 92 H, adatti ai SUV di fascia medio-bassa come Hyundai Kona, Renault Captur e VW T-Roc. Sotto i riflettori anche gli pneumatici 225/45 R17 91 H, una delle misure invernali più vendute per le auto compatte.

I prodotti sono stati valutati in base a 19 diversi criteri di prova. In termini di sicurezza di guida, l'accento è stato posto non solo sulle prestazioni su asciutto e bagnato, ma anche sulle proprietà prettamente invernali. Gli pneumatici sono stati quindi valutati anche su neve e ghiaccio. In termini di prestazioni ambientali, sono stati presi in considerazione il chilometraggio, l'usura, l'efficienza in rapporto al consumo di carburante, il peso dello pneumatico, la rumorosità e la durata. La nota complessiva per i 32 pneumatici testati è data dal 70% per la sicurezza di guida e dal 30% per le prestazioni ambientali. I dettagli dei risultati sono disponibili nella doppia pagina che segue o sul portale d'informazione tcs.ch/it/test-consigli/test/pneumatici/comparatore-pneumatici.php, attivato in occasione dell'anniversario. Qui è possibile confrontare 17'000 pneumatici estivi, invernali e all season di circa 40 marchi.

Due pneumatici per SUV hanno dei punti deboli

Nel complesso, i risultati per gli pneumatici per SUV nella misura 205/60 R16 92 H sono stati positivi. Sette pneumatici sono stati giudicati "molto consigliato" e sette "consigliato". Per contro, due pneumatici non possono essere consigliati per l'acquisto dagli esperti del TCS a causa dei loro punti deboli in termini di sicurezza di guida. Si tratta di: Lassa Snoways 4 e Austone Athena SP-901. In particolare, questi pneumatici hanno registrato gli spazi di frenata più lunghi su strade bagnate e mostrato le peggiori qualità in caso di aquaplaning.

Il bilancio finale è positivo anche per i 16 pneumatici invernali per modelli come la Fiat 500 L, la Peugeot 308 e la VW Golf, la cui misura 225/45 R17 91 H è, come abbiamo detto, una delle più diffuse: quattro pneumatici sono classificati come "molto consigliato" e undici come "consigliato". Nel caso degli undici pneumatici "consigliato", gli eventuali acquirenti devono stabilire le proprie priorità nella scelta degli pneumatici in base alle proprie esigenze. In questo caso i garage possono sfruttare in modo ottimale le loro capacità di consulenza nell'acquisto degli pneumatici. Solo uno pneumatico, il Kormoran Snow, non è consigliato dagli esperti del TCS.

maggiori informazioni su:
tcs.ch/comparatore-pneumatici

Reto Blättler, esperto di pneumatici del TCS, e il suo team forniscono ai garage informazioni importanti per la consulenza sugli pneumatici per un totale di 32 modelli invernali.

Test pneumatici invernali 2023: 205/60 R16 92H

Marca Modello	DUNLOP WINTER SPORT 5	MICHELIN ALPIN 6	GOODYEAR UltraGrip 9+ [8]	Continental WinterContact TS 870 P	Hankook Winter i*cept RS3	BRIDGESTONE BLIZZAK LM 005	Firestone WINTER-HAWK 4	BFGoodrich G-FORCE WINTER 2	FULDA	Kleber KRISALP HP3	FALKEN EUROWINTER HS02
Etichetta europea [1]	C/B/B (72 dB)	C/B/A (69 dB)	C/B/B (71 dB)	C/B/B (71 dB)	C/B/B (72 dB)	C/A/B (71 dB)	D/B/B (71 dB)	D/B/A (69 dB)	C/B/B (72 dB)	D/B/A (69 dB)	D/B/A (69 dB)
Sicurezza di guida [2]											
Fondo asciutto	**72%** [5]	70%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	62%	50%	66%
Fondo bagnato	66%	62%	68%	66%	66%	**74%**	70%	56%	52%	58%	60%
Fondo invernale	68%	64%	66%	66%	74%	66%	62%	66%	60%	62%	48 %
Voto sicurezza guida	**68%**	**64%**	**64%**	**64%**	**66%**	**68%**	**64%**	**56%**	**52%**	**50%**	**48 %**
Bilancio ambientale [2]											
Usura	70%	78%	64%	60%	54%	48% [6]	50%	60%	**84%**	60%	60%
Abrasione	68%	**80%**	64%	66%	66%	58%	54%	76%	70%	76%	62%
Efficienza [3]	66%	68%	**74%**	66%	70%	60%	64%	64%	72%	62%	58 %
Rumorosità	44%	48%	54%	54%	50%	48%	54%	50%	34%	54%	54 %
Sostenibilità	42%	50%	44%	48%	46%	44%	44%	48%	44%	48%	28%
Voto bilancio amb.	**64%**	**70%**	**62%**	**60%**	**54%**	**48%**	**50%**	**62%**	**70%**	**62%**	**56 %**
Voto globale	**66%**	**66%**	**64%**	**62%**	**62%**	**62%**	**60%**	**58%**	**58%**	**54%**	**50 %**
Valutazione a stelle	****	****	****	****	****	****	****	***	***	***	***
Valutazione TCS [4]	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	consigliato	consigliato	consigliato	consigliato
+ Punti forti − Punti deboli	+ Pneumatico molto equilibrato + Miglior sicurezza di guida + Miglior voto su asciutto + Buono nell'efficienza ed usura	+ Pneumatico molto equilibrato + Miglior bilancio ambientale + Minor abrasione + Miglior voto nella sostenibilità	+ Pneumatico molto equilibrato + Miglior voto nell'efficienza + Buono su asciutto e bagnato + Buono su neve e ghiaccio	+ Pneumatico molto equilibrato + Buono su asciutto e bagnato + Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'efficienza ed usura	+ Buono su asciutto e bagnato + Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'efficienza + Buono nell'abrasione − Lievi debolezze nell'usura	+ Miglior voto su bagnato + Miglior sicurezza di guida + Buono su neve e ghiac-cio + Buono nell'efficienza − Resa chilometrica più bassa − Lievi debolezze nell'abrasione − Peggior bilancio ambientale	+ Buono su asciutto + Buono su bagnato +Buono su neve e ghiac-cio + Buono nell'efficienza − Lievi debolezze nell'abrasione	+ Buono su asciutto + Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'efficienza ed usura + Buono nell'abrasione − Lievi debolezze su bagnato [7]	+ Miglior voto nell'usura + Buono su asciutto + Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'efficienza − Pneumatico più rumoroso − Lievi debolezze su bagnato [7]	+ Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'efficienza ed usura + Buono nell'abrasione − Lievi debolezze su asciutto [7] − Lievi debolezze su bagnato	+ Buono su asciutto + Buono su bagnato + Buono nell'usura + Buono nell'a-brasione − Lievi debo-lezze su neve e ghiaccio [7] − Lievi debolezze nella sostenibilità − Lievi debolezze nell'efficienza

Test pneumatici invernali 2023: 225/45 R17 91H

Marca Modello	Continental WinterContact TS870	MICHELIN ALPIN 6	GOODYEAR UltraGrip Performance [8]	DUNLOP WINTER SPORT 5	VREDESTEIN WINTRAC PRO	SEMPERIT SPEED-GRIP 5	Hankook Winter i*cept RS3	Giti GitiWinter W2	Kumho WINTERCRAFT WP52	Apollo ASPIRE XP WINTER	Nokian Tyres WR Snowproof [9]
Etichetta europea [1]	C/B/B (70 dB)	D/B/A (69 dB)	D/B/B (72 dB)	D/C/B (72 dB)	D/B/B (72 dB)	D/B/B (72 dB)	D/B/B (72 dB)	D/B/B (71 dB)	C/B/B (72 dB)	D/B/B (72 dB)	C/B/A (69 dB)
Sicurezza di guida [2]											
Fondo asciutto	66%	66%	68%	62%	56%	60%	56%	62%	56%	56%	50%
Fondo bagnato	70%	62%	60%	58%	58%	60%	70%	60%	56%	62%	46%
Fondo invernale	72%	66%	66%	72%	60%	54%	68%	58%	64%	52%	50%
Voto sicurezza guida	**70%**	**64%**	**64%**	**58%**	**56%**	**54%**	**56%**	**58%**	**56%**	**52%**	**46%**
Bilancio ambientale [2]											
Usura	84%	92%	80%	92%	72%	82%	66%	58%	96%	72%	64%
Abrasione	70%	76% [5]	68%	70%	70%	66%	64%	54%	74%	66%	68%
Efficienza [3]	66%	64%	74%	76%	60%	64%	64%	56%	54%	58%	64%
Rumorosità	48%	42%	40%	36%	44%	42%	48%	42%	50%	34%	48%
Sostenibilità	48%	50%	44%	44%	40%	48%	48%	28% [6]	32%	40%	46%
Voto bilancio amb.	**70%**	**74%**	**68%**	**74%**	**64%**	**68%**	**62%**	**52%**	**54%**	**58%**	**62%**
Voto globale	**70%**	**66%**	**66%**	**62%**	**58%**	**58%**	**58%**	**56%**	**56%**	**54%**	**50%**
Valutazione a stelle	****	****	****	****	***	***	***	***	***	***	***
Valutazione TCS [4]	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	molto consigliato	consigliato	consigliato	consigliato	consigliato	consigliato	consigliato	consigliato
+ Punti forti − Punti deboli	+ Pneumatico molto equilibrato + Miglior sicurezza di guida + Ottimo nell'usura + Buono su neve e ghiaccio	+ Pneumatico molto equilibrato + Miglior voto nella sostenibilità + Miglior bilancio ambientale + Minor abrasione	+ Pneumatico molto equilibrato + Miglior voto su asciutto + Ottimo nell'usura + Buono nell'efficienza	+ Pneumatico equilibrato + Miglior bilancio ambientale + Ottimo nell'usura − Lievi debolezze su bagnato + Buono nell'efficienza	+ Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'usura + Buono nell'abrasione + Buono nell'efficienza − Lievi debolezze su asciutto e bagnato [7]	+ Ottimo nell'usura + Buono su asciutto e bagnato + Buono nell'abrasione − Lievi debolezze su neve e ghiaccio [7] + Buono nell'efficienza	+ Buono su bagnato + Buono su neve e ghiaccio + Buone nell'efficienza ed usura − Lievi debolezze su asciutto [7] + Buono nell'abrasione	+ Buono su asciutto + Buono su bagnato − Lievi debolezze su neve e ghiaccio − Lievi debolezze nella sostenibilità − Lievi debolezze nell'abrasione [7] − Lievi debolezze nell'usura	+ Miglior voto nell'usura + Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'abrasione + Miglior voto nella rumorosità − Lievi debolezze su asciutto e bagnato [7] − Lievi debolezze nell'efficienza − Lievi debolezze nella sostenibilità	+ Buono su bagnato + Buono nell'usura + Buono nell'abrasione − Lievi debolezze su neve e ghiaccio [7] − Lievi debolezze su asciutto − Lievi debolezze nell'efficienza	+ Buono nell'usura + Buono nell'abrasione + Buono nell'efficienza − Lievi debolezze su asciutto e bagnato [7] − Lievi debolezze su neve e ghiaccio

Barum POLARIS 5	**VREDESTEIN** WINTRAC	**UNIROYAL** WinterExpert	**LASSA** SNOWAYS 4	**AUSTONE** ATHENA SP-901
D/C/B (72 dB)	C/B/B (70 dB)	D/B/B (72 dB)	D/B/A (69 dB)	D/D/A (72 dB)
42%	42%	44%	60%	30%
54%	60%	56%	60%	4%
58%	66%	60%	6%	76%
42%	**42%**	**44%**	**6%**	**4%**
68%	64%	52%	60%	56%
66%	72%	52%	62%	68%
72%	66%	66%	58%	48%
44%	56%	44%	54%	**56%**
48%	40%	48%	34%	24%
64%	62%	52%	56%	48%
48%	**48%**	**46%**	**6%**	**4%**
***	***	***	*	*
consigliato	consigliato	consigliato	non	non
+ Buono nell'usura + Buono nell'abrasione + Buono nell'efficienza – Lievi debolezze su asciutto 7) – Lievi debolezze su bagnato – Lievi debolezze su neve e ghiaccio	+ Miglior voto nella rumorosità + Buono su bagnato + Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'efficienza ed usura – Lievi debolezze su asciutto 7)	+ Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'efficienza – Lievi debolezze su asciutto e bagnato 7) – Lievi debolezze nell'usura – Maggior abrasione	+ Buono su asciutto + Buono su bagnato + Buono nell'abrasione + Buono nell'usura – Debole su neve 7) – Debolezze su ghiaccio – Lievi debolezze nella sostenibilità	+ Miglior voto su neve e ghiaccio + Miglior voto nella rumorosità + Buono nell'abrasione – Debolezze su asciutto – Debole su bagnato 7) – Peggior sicurezza di guida – Peggior bilancio ambientale

PIRELLI CINTURATO WINTER 2	**YOKOHAMA** BluEarth-WINTER V906	**Sava** eskimo hp2	**BRIDGESTONE** BLIZZAK LM005	**Kormoran** SNOW
D/B/B (72 dB)	D/B/B (71 dB)	C/C/B (72 dB)	C/A/B (71 dB)	D/C/B (72 dB)
44%	52%	42%	64%	32%
62%	62%	46%	76%	2%
64%	50%	68%	46%	78%
44%	**50%**	**42%**	**46%**	**2%**
78%	54%	74%	50%	86%
64%	58%	62%	48%	72%
66%	58%	78%	62%	66%
44%	42%	32%	42%	32%
50%	32%	44%	44%	**50%**
66%	**52%**	**66%**	**48%**	**70%**
50%	**50%**	**50%**	**46%**	**2%**
***	***	***	***	*
consigliato	consigliato	consigliato	consigliato	non consigliato
+ Miglior voto nella sostenibilità + Buono su bagnato + Buono su neve e ghiaccio + Buone nell'efficienza ed usura – Lievi debolezze su asciutto 7)	+ Buono su bagnato – Lievi debolezze su asciutto – Lievi debolezze su neve e ghiaccio 7) – Lievi debolezze nell'usura – Lievi debolezze nella sostenibilità	+ Miglior voto nell'efficienza + Buono su neve e ghiaccio + Buono nell'usura + Buono nell'abrasione – Lievi debolezze su asciutto e bagnato 7) – Pneumatico più rumoroso	+ Miglior voto su bagnato + Buono su asciutto + Buono nell'efficienza – Debolezze su neve e ghiaccio 7) – Debolezze nell'usura – Debolezze nell'abrasione – Peggior bilancio ambientale	+ Miglior voto su neve e ghiaccio + Miglior voto nella sostenibilità + Ottimo nell'usura + Buono nell'abrasione – Peggior sicurezza di guida – Debole su bagnato 7) – Debolezze su asciutto – Pneumatico più rumoroso

1) Lettera 1: voto A – G per consumo di carburante
   Lettera 2: voto A – G per frenata su bagnato
   Lettera 3/cifra: rumore esterno (dB [A])
2) Ponderazione: sicurezza di guida 70%, bilancio ambientale 30%
3) Peso/consumo di carburante. Il consumo di energia è influenzato dalla resistenza al rotolamento e dal peso (massa rotante) dello pneumatico
4) Vedi scala di valutazione
5) Miglior voto in questo criterio (scritto in nero, grassetto e sottolineato)
6) Peggior voto in questo criterio (scritto in rosso, grassetto)
7) Porta al declassamento
8) Successore UltraGrip Performance 3 disponibile
9) Successore SNOWPROOF 2 disponibile

Bilancio ambientale
Il nuovo criterio principale, il bilancio ambientale, si basa sui sottocriteri "usura" (usura/chilometraggio), "efficienza" e "abrasione" (quantità di gomma persa), "rumorosità" e "sostenibilità".

- Il sottocriterio "efficienza" si basa sui singoli criteri di "peso pneumatici" (impatto sulla dinamica di guida) e "consumo di carburante".
- Il sottocriterio "rumorosità" si basa sui singoli criteri "rumore interno" (giudizio soggettivo) e "rumore esterno".
- Il sottocriterio "sostenibilità" risulta dal conteggio del bonus/malus derivante da un totale di dodici aspetti ambientali: fra cui il paese di fabbricazione, la certificazione della produzione secondo vari standard ISO, la presenza di sostanze tossiche nonché la seconda vita ottenuta con il processo di ricostruzione. I produttori o i fornitori di pneumatici vengono consultati per la raccolta di dati e informazioni non correlati alle proprietà specifiche del prodotto, oppure sono tenuti a presentare i documenti pertinenti. La disponibilità e la validità dei documenti determinano l'assegnazione di bonus e sanzioni.

Valutazione TCS

- "eccellente": pneumatico che fornisce prestazioni superiori alla media in tutti i criteri.
- "molto consigliato": pneumatico che soddisfa tutti i requisiti di sicurezza ed ecologici rilevanti.
- "consigliato": pneumatico leggermente carente in singoli criteri.
- "consigliato con riserva": pneumatico che presenta nette debolezze in singoli criteri.
- "non consigliato": pneumatico che, nel complesso, presenta grosse debolezze.

In genere i risultati sono applicabili anche alle dimensioni immediatamente precedenti e seguenti della stessa serie. Dato che rivediamo costantemente requisiti e criteri di valutazione, i voti assegnati ai prodotti possono variare rispetto a quelli degli anni precedenti.

Voto globale in caso di declassamento

- Se un sottocriterio (ad esempio l'aquaplaning trasversale) è «non consigliato» (18–0%), il giudizio sommativo (fondo bagnato) può essere solo «non consigliato»
- Se il giudizio sommativo è «consigliato», «consigliato con riserva» o «non consigliato», i criteri principali sicurezza di guida o bilancio ambientale non possono essere migliori del relativo giudizio sommativo.
- Se un criterio principale è «consigliato con riserva» o «non consigliato», il voto globale non può essere migliore del criterio principale in questione

Scala di valutazione TCS*

	eccellente	>80%
	molto consigliato	>60%
	consigliato	>40%
	consigliato con riserva	>20%
	non consigliato	>0%

* Le valutazioni sono espresse in percentuale. 80–100% corrisponde al miglior voto, cioè ad un «eccellente», mentre 19% e inferiore significa «non consigliato». La percentuale non rappresenta un valore assoluto, bensì un singolo punteggio. In caso di valutazione globale identica, i modelli vengono ordinati per categoria secondo il punteggio ottenuto nei criteri principali sicurezza e bilancio ambientale. Se più prodotti ottengono lo stesso risultato finale, guadagnano posizioni in classifica quelli che performano meglio nei predetti criteri.

© TCS consulenza mobilità, Ostermundigen
Doctech: 5677 RBL
Indice: 8
N. attuale: 5677it Data: 21.9.2023

Un incontro di esperti: il primo forum tecnico V2X è stato dedicato alla ricarica bidirezionale dal punto di vista tecnico, ovvero a ciò che le auto elettriche, le stazioni di ricarica e gli edifici dovranno essere in grado di fare in futuro. Nella foto, Simon Nigsch, dell'Università di Scienze Applicate della Svizzera Orientale, mentre parla della ricarica induttiva bidirezionale.
Foto: media UPSA

Forum tecnico V2X sulla ricarica bidirezionale

"Abbiamo bisogno di tavole rotonde"

La ricarica bidirezionale (V2X) è sulla bocca di tutti, ad esempio per utilizzare l'auto come accumulatore temporaneo per l'elettricità solare prodotta sul tetto del garage. Ma questo processo non danneggerà la batteria? E funzionerà anche in modalità wireless? Il forum tecnico V2X si chinato su queste domande. **Timothy Pfannkuchen**

Questa abbreviazione diventerà presto familiare: nel campo della mobilità elettrica, V2X sta per ricarica bidirezionale. In altre parole, la batteria di un'auto elettrica può essere ricaricata e può a sua volta caricare. Secondo gli esperti, questa soluzione dovrebbe diventare la norma così da integrare le energie rinnovabili (ad esempio, utilizzando di notte l'elettricità solare prodotta durante il giorno) e stabilizzare le reti elettriche. Alcune auto sono già in grado di farlo, ma sono ancora poche. La difficoltà? Per un'utilizzazione su larga scala ci vogliono degli standard comuni.

Il primo forum tecnico V2X di Zurigo è stato dedicato a questo tema, come pure alla tecnologia e al networking. L'evento è stato organizzato da Brenet, una piattaforma per università e altre organizzazioni attive nel campo della transizione energetica, in particolare per la tecnica degli edifici. "Si parla molto di V2X da un punto di vista economico. Oggi per contro siamo interessati dall'aspetto tecnico", spiega Michael Sattler, responsabile dell'ufficio Brenet.

Incontro e networking: i partecipanti si godono un pasto.

Gestire la batteria in modalità bidirezionale

Al forum sono intervenuti ricercatori (ad esempio di HEIG-VD, HSLU, OST, ZHAW), rappresentanti delle autorità (BPA) e del mondo imprenditoriale (ABB, Groupe E, Switch, Sun2Wheel). Bilancio finale dell'evento: se si vuole che la ricarica bidirezionale si diffonda su larga scala, la mobilità elettrica deve crescere e vanno imposti degli standard. Oppure, come ha sottolineato Artjoms Obusevs dell'Università di Scienze Applicate di Zurigo (ZHAW): "Abbiamo bisogno di molte tavole rotonde"!

Il nostro interesse era mirato agli effetti della ricarica bidirezionale sulle batterie di propulsione. Poiché si sa poco di questi effetti, molte case automobilistiche stanno installando le componenti necessarie per la ricarica bidirezionale sulle loro vetture, ma al momento non le attivano ancora. I risultati delle ricerche sono comunque incoraggianti, afferma Christian Ochsenbein dello Swiss Battery

Technology Center (SBTC) di Biel (BE): "La ricarica bidirezionale è ancora una nicchia, ma le cose si stanno muovendo nella giusta direzione. Con la giusta strategia, la ricarica bidirezionale ha persino un effetto positivo sulle batterie, soprattutto se utilizzate in modo intensivo. Ecco un esempio preso dalla vita di tutti i giorni: "Caricare completamente la propria auto la sera per utilizzarla poi il mattino seguente danneggia la batteria, soprattutto in presenza di temperature elevate. Questa situazione può essere evitata con una buona strategia V2X".

Focus sulla transizione energetica: il forum tecnico V2X è stato organizzato da Brenet, una piattaforma per lo scambio di informazioni sulle energie rinnovabili, in particolare nel campo della tecnica edilizia. Michael Sattler (a sinistra), Project Manager, responsabile tecnico dell'Ecocentro di Langenbruck (BL) e direttore dell'ufficio Brenet, e Jürg Bichsel, direttore di Coperitus GmbH a Gipf-Oberfrick (AG) e presidente di Brenet.

La ricarica induttiva dovrebbe arrivare sul mercato

Un altro dato interessante: Marc Mültin, CEO di Switch, sottolinea che "i primi veicoli con ricarica bidirezionale dovrebbero arrivare sul mercato nel 2024. Gli standard sono già sufficienti per quanto riguarda la ricarica bidirezionale in corrente continua. Mentre non lo sono ancora per la ricarica bidirezionale a corrente alternata, ma si stanno facendo progressi". Quest'ultima è tecnicamente più vantaggiosa e di maggiore interesse per i fabbricanti di automobili. Si sta pure andando verso la ricarica induttiva (che è senza fili e sovente è stata data per morta) visto che anch'essa può essere bidirezionale. Simon Nigsch, dell'Università di Scienze Applicate della Svizzera Orientale (OST), parla della ricerca in corso. È più di una vaga visione futuristica? Secondo Nigsch, sì. "La ricarica a induzione è più comoda, più sicura e più affidabile. La posizione di parcheggio che non è fissa e l'altezza da terra pongono delle sfide, ma si possono compensare". È vero che durante la ricarica a induzione ci sono importanti dispersioni di corrente? "No, è possibile raggiungere un'efficienza del 95%", sottolinea S. Nigsch. Anche in questo caso, ogni fabbricante applica i propri standard e la situazione deve cambiare.

Secondo l'opinione (quasi) unanime espressa al forum, la ricarica bidirezionale prenderà presto piede. A questo punto la domanda rimane: come devono prepararsi i garagisti? Su questo punto il verdetto è stato unanime: se si installa un'infrastruttura di ricarica, questa deve essere progettata per la ricarica bidirezionale o deve essere possibile adattarla. "Bisogna pensare a tutto e prepararsi bene", afferma Jürg Bichsel, presidente di Brenet. E aggiunge: "È sempre meglio posare un tubo vuoto in più". •

UPSA Business Academy—Ticino

Ottobre 2023

nuova Legge sulla Protezione dei Dati (corso pratico)

Data: 26.10.2023

Novembre 2023

nuova Legge sulla Protezione dei Dati (corso pratico)

Data: 08.11.2023

Data: 15.11.2023

Autorizzazione alla manipolazione dei prodotti refrigeranti
2 giorni

Data: 12.10.2023—13.10.2023

Data: 16.10.2023—17.10.2023

Dicembre 2023

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor
Data: 02.12.2023 (lista d'attesa)

Maggiori informazioni e iscrizioni su:

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

Per una politica a favore dell'economia

Votate e mobilitatevi

Ogni quattro anni, l'elettorato svizzero ha l'opportunità di determinare i principali orientamenti politici in occasione delle elezioni nazionali. Per questo l'UPSA vuole mobilitare il maggior numero possibile di elettori per far sì che, durante la prossima legislatura, il Parlamento torni a essere più a favore delle imprese. **Sascha Rhyner**

Le elezioni di quest'autunno potrebbero avere una notevole influenza sul contesto economico del paese. Le imprese dipendono fortemente dalle condizioni politiche, in termini di tassazione, regolamentazione o politica commerciale. L'elezione di rappresentanti politici che sostengono un'agenda favorevole alle imprese può avere un impatto positivo sull'attività economica. Il trasporto individuale motorizzato è fondamentale per la prosperità della Svizzera e continuerà a essere importante per la mobilità anche in futuro. Affinché questo motore economico non si areni quando la politica dei trasporti viene discussa all'interno delle Camere federali, è indispensabile che ci sia una rappresentanza adeguata in Consiglio nazionale e in Consiglio degli Stati.

La consultazione sulla nuova legge sul CO2 è una delle questioni politiche chiave da affrontare nella prossima legislatura. Allo stesso tempo, l'UPSA è fermamente impegnata per garantire che diverse tecnologie di propulsione non vengano promosse e siano sostenute solo unilateralmente. Il programma di sviluppo delle autostrade nazionali e la garanzia di finanziamento delle infrastrutture stradali sono temi altrettanto importanti per la nostra associazione.

Nelle pagine seguenti, l'UPSA ha stilato una lista di candidati che sono a favore di una politica obiettiva, aperta alle tecnologie e, soprattutto, a favore delle imprese. L'ultimo sondaggio preelettorale della SSR del giugno scorso mostra che la popolazione svizzera si sta allontanando dall'alleanza rosso-verde e questo nonostante il cambiamento climatico sia considerato la sfida più importante. Le proiezioni indicano un netto calo per i Verdi.

Anche i premi dell'assicurazione malattia e l'immigrazione sono fonte di preoccupazione per gli svizzeri. Per contro il dibattito sull'uguaglianza di genere è visto dalla maggioranza del popolo come una grande fonte di irritazione.

Poiché i barometri della SSR sono unicamente delle ipotesi basate sui sondaggi attuali, le previsioni devono essere prese in considerazione con molta cautela. L'esito effettivo delle elezioni sarà determinato solo il 22 ottobre 2023, quando verranno scrutinate le schede imbucate nelle urne. Per questo è importante mobilitare amici, conoscenti e familiari. Solo chi vota ha diritto di dire la sua e ogni parola è importante per le prossime elezioni.

Qui trovate altri parlamentari che sono a favore delle PMI:
certificato-pmi.ch

Le associazioni economiche si organizzano davanti al Palazzo federale per la campagna elettorale.
Foto: Prospettiva Svizzera

Simone Gianini (PLR) – Consiglio nazionale

"A fronte di posizioni sempre più spesso estreme contro la libera scelta del mezzo di trasporto e la libertà di movimento, bisogna battersi perché la politica svizzera dei trasporti sia equilibrata, senza demonizzazione o vessazione degli automobilisti, i quali rimangono una parte maggioritaria della popolazione che, per bisogno e spesso senza valida alternativa, si deve spostare nel nostro Paese".

Fabio Regazzi (Il Centro) - Consiglio nazionale

"L'automobile è sinonimo di libertà, ma è anche un mezzo di trasporto indispensabile, soprattutto per le regioni periferiche. Anche il mercato del lavoro e il turismo dipendono dal settore automobilistico. Il mio obiettivo a Berna è continuare a impegnarmi per una politica dei trasporti coerente e complementare, che non discrimini nessun mezzo di trasporto e che promuova una mobilità motorizzata moderna, non burocratizzata e aperta a nuove soluzioni"!

Marco Chiesa (UDC) - Consiglio degli Stati

"In questi ultimi anni gli attacchi all'industria automobilistica si sono moltiplicati. Nel quadro di un'ideologia ottusa, i notevoli miglioramenti apportati dal settore per la mobilità privata vengono offuscati e non viene riconosciuta l'importanza dell'automobile per la nostra economia e i nostri posti di lavoro. Questa consapevolezza fa invece tradizionalmente parte del DNA dell'UDC. Il mio partito e io ci impegniamo a sostenere le persone che, grazie al loro lavoro, fanno progredire il Paese".

Piero Marchesi (UDC) - Consiglio nazionale

"Il settore dell'automobile è minacciato dall'ondata ecologica estrema che, invece di facilitare la transizione verso le nuove tecnologie – quali elettrico, idrogeno, ecc. - vieta, appesantisce, tassa e rende instabile il settore. Mi impegno a porre fine a questa pericolosa tendenza, a sostenere le aziende in Svizzera allo scopo di preservare le attività e i posti di lavoro attuali e a lavorare per uno sviluppo sano e redditizio".

Martin Schmid (PLR) - Consiglio degli Stati

"In una società moderna, è impossibile immaginare una società senza automobili. La mobilità è una parte centrale della vita di tutti noi. In un cantone montuoso come i Grigioni, l'unico modo per spostarsi da un luogo all'altro in modo rapido ed efficiente è l'automobile. Il settore automobilistico contribuisce in modo determinante alla prosperità dell'economia. Questo deve rimanere così anche in futuro. Per questo mi impegnerò a sostenerla anche nella prossima legislatura nel Consiglio degli Stati".

Elezioni 2023

Tanti soldi e una nuova ripartizione dei seggi

Poiché il numero di seggi del Consiglio nazionale è assegnato in proporzione alla popolazione di ciascun cantone, sono state apportate alcune piccole modifiche rispetto alle elezioni del 2019. Per esempio, Zurigo ha ora 36 seggi invece di 35. Ecco nell'articolo gli altri cambiamenti. **Sascha Rhyner**

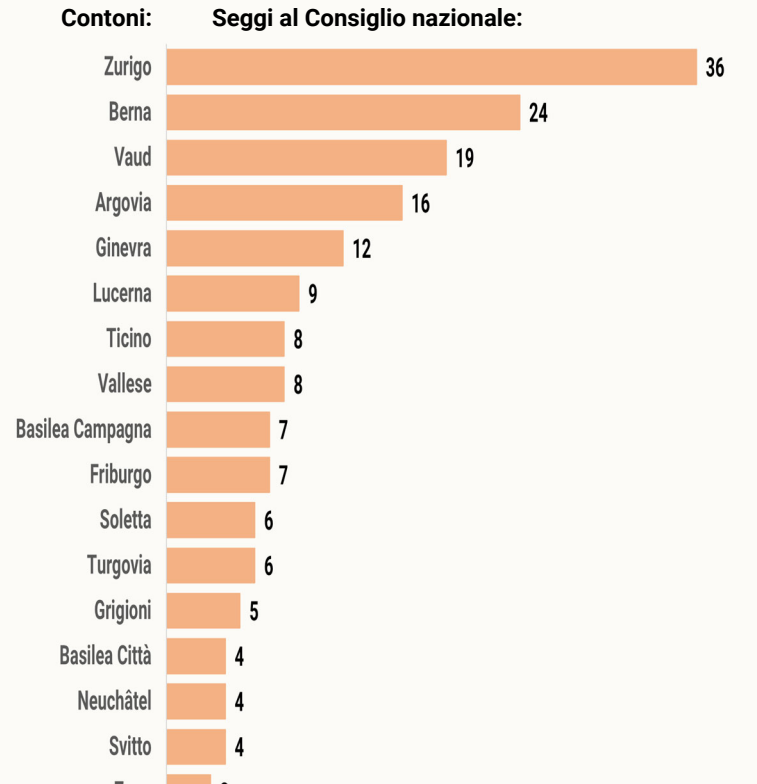
Il Consiglio nazionale viene eletto secondo le disposizioni di legge della Confederazione, mentre il Consiglio degli Stati viene eletto secondo le disposizioni dei Cantoni. Le due Camere sono equivalenti: tutti gli affari sono trattati e votati sia dal Consiglio nazionale che dal Consiglio degli stati. Le loro decisioni devono concordare per poter entrare in vigore.

Il Consiglio nazionale conta 200 seggi. Questi sono ripartiti fra i 26 Cantoni in funzione del numero di abitanti: quanti più abitanti ha un Cantone, tanto più sono i seggi che gli vengono attribuiti. I seggi vanno rinnovati ogni 4 anni. Ogni Cantone ha diritto a un seggio ogni 40'000 abitanti. Nel 2021, il Consiglio federale ha deciso che Basilea Città avrebbe dovuto cedere uno dei suoi attuali cinque seggi al Canton Zurigo, che ha conta la popolazione più numerosa, e passa così a 36 seggi per il Consiglio nazionale. In base alla Costituzione, i cantoni con meno di 40'000 abitanti hanno comunque diritto a un seggio. Attualmente si trovano in questa condizione i cantoni di Glarona e Uri, nonché i semi cantoni di Obvaldo e Nidvaldo e dei due Appenzello.

Le elezioni per il Consiglio degli Stati promettono anch'esse di essere emozionanti. Il Consiglio degli Stati conta attualmente solo 45 membri. Uno dei seggi ticinesi al Consiglio degli Stati è vacante da quando Marina Carobbio Guscetti (PS) è stata eletta nella primavera scorsa nel Governo cantonale.

Oltre ai 13 milioni di franchi già annunciati per la campagna elettorale da parte dei partiti nazionali, le sezioni cantonali di questi partiti, secondo un servizio trasmesso dalla SRF, hanno stanziato altri 18 milioni di franchi per sostenere i loro candidati. Questo corrisponde a circa 1 milione in più rispetto a quattro anni fa. In totale, finora sono stati dichiarati circa 31 milioni di franchi svizzeri per la campagna elettorale. Si può comunque immaginare che questa cifra crescerà ulteriormente da qui al giorno delle elezioni.•

Maggiori informazioni su:
ch.ch/elezioni2023



Ripartizione dei seggi prima delle elezioni

Consiglio degli Stati	
Il Centro	14
PLR	12
UDC	7
PS	6
Verdi	5
Indipendenti	1
Verdi	1

Consiglio nazionale	
UDC	53
PS	39
PLR	29
Il Centro	28
Verdi	28
PVL	16
PEV	3
Lega	1
UDF	1
Sol.	1
PST-POP	1

Elezioni 2023

Come votare correttamente

Le elezioni possono sembrare complicate, in particolare nei grandi cantoni. Cosa si intende in particolare con panachage e cumulo? Come si può dare il maggior numero possibile di voti ai candidati che sostengo? I media di UPSA vi rinfrescano la memoria. **Sascha Rhyner**

In 20 cantoni, le elezioni del Consiglio nazionale hanno luogo secondo il sistema proporzionale: in un primo momento i mandati sono suddivisi tra i partiti in lizza in funzione del numero di voti ottenuti (voti personali e suffragi di complemento). Infine, i mandati dei partiti sono attribuiti ai candidati che, all'interno di una lista, hanno ottenuto il maggior numero di voti.

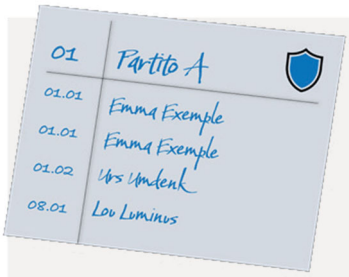
6 Cantoni (Uri, Glarona, Appenzello Esterno e Appenzello Interno, Obvaldo e Nidvaldo) con sistema maggioritario. I Cantoni che, in base al loro numero di abitanti, hanno la possibilità di inviare un unico deputato in Consiglio nazionale eleggono il loro rappresentante con il sistema maggioritario: è eletto chi ha ottenuto il maggior numero di voti. •

Scheda elettorale non modificata
Potete utilizzare una scheda prestampata senza modificarla. In questo caso il partito il cui nome figura in alto ottiene tanti voti (voti di partito) quanti sono i nomi (voti personali) e le linee lasciate vuote (suffragi di complemento).

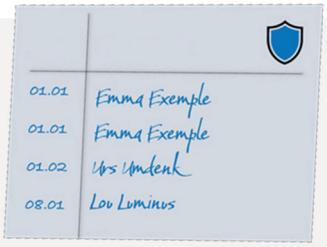
Modificare la scheda di voto (stralciare nomi)
Potete cancellare i nomi prestampati dei candidati che, in tal modo, non ricevono alcun voto personale. Le linee divenute vuote valgono tuttavia come voti per il partito.

Cumulo (ripetere un nome)
Potete riscrivere a mano il nome prestampato di un candidato (incluso il numero corrispondente). Se sulla scheda prestampata figurano già tanti nomi quanti sono i seggi che devono essere attribuiti nel vostro Cantone, dovete stralciare un altro nome. Lo stesso nome può figurare al massimo due volte sulla stessa scheda. Virgolette, «idem» o segni simili non sono ammessi. Con il cumulo, date due voti alla persona da voi scelta.

Panachage
Sulla vostra scheda potete scrivere il nome di candidati di altri partiti. Se sulla scheda prestampata figurano già tanti nomi quanti sono i seggi che devono essere attribuiti nel vostro Cantone, dovete stralciare un altro nome. Le persone aggiunte ricevono così il vostro voto personale e il loro partito il vostro voto di partito.



Schede di voto in bianco, con scelta del partito
Sulla scheda vuota potete scrivere in alto il nome e/o il numero del partito di vostra scelta. Al di sotto potete scrivere il nome e il numero del candidato o dei candidati per cui intendete votare. Li trovate sulle schede prestampate. Scrivete a mano e in modo ben leggibile: almeno un nome di candidato, ma al massimo tanti nomi quanti sono i seggi che devono essere attribuiti nel vostro Cantone. Anche il cumulo e il panachage sono possibili sulla scheda vuota.



Senza scelta del partito
Se in alto non scrivete alcun nome e/o numero di partito, le linee lasciate in bianco non saranno conteggiate in favore di alcun partito: questi voti andranno dunque persi.

maggiori informazioni su:
ch.ch/elezioni2023

Grafica: Servizi del Parlamento

Passaggio dall'approvazione del tipo all'eCOC

Cosa fare quando il sistema non risponde correttamente?

La transizione dall'approvazione del tipo all'eCOC procede a pieno regime, ma non sempre senza intoppi. I media di UPSA hanno discusso con gli esperti di auto-i-dat dei problemi di incompatibilità dei DMS e delle soluzioni offerte dal leader del mercato per la valutazione dei veicoli. **Timothy Pfannkuchen**

Per le nuove auto la vecchia approvazione del tipo (o certificato tipo) svizzera sarà presto un vecchio ricordo. Il certificato di conformità elettronico (eCOC), che sarà obbligatorio nell'UE a partire dal 2026, in Svizzera la sta già rimpiazzando. La richiesta di un'eventuale approvazione del tipo aggiuntiva all'eCOC risulterebbe faticosa e costosa. Inoltre, potrebbe accadere che per una vettura pronta per la vendita in Svizzera non sia disponibile l'omologazione.

Dall'omologazione raggruppata a quella individuale

L'approvazione del tipo è una omologazione raggruppata, mentre l'eCOC è un'omologazione individuale. L'approvazione del tipo concerne un gruppo di veicoli. L'eCOC è invece per un singolo veicolo. Malgrado ciò, il numero di approvazioni del tipo è aumentato significativamente negli ultimi anni, poiché tutti i veicoli di un che rispondo ad una approvazione del tipo sono classificati sulla base delle emissioni massime di CO2. "Le approvazioni del tipo sono state quindi suddivise in modo più dettagliato, il che rappresenta un pesante onere per gli importatori", spiega Philipp Zimmermann, CEO di auto-i-dat, leader del mercato svizzero dei dati sui veicoli. Un cambiamento è nell'interesse del settore, poiché con l'eCOC si tiene in considerazione il valore di CO2 specifico del veicolo. Quando questo nuovo sistema sarà attivo per tutti gli operatori del settore? "Al massimo entro il 2026", afferma Zimmermann.

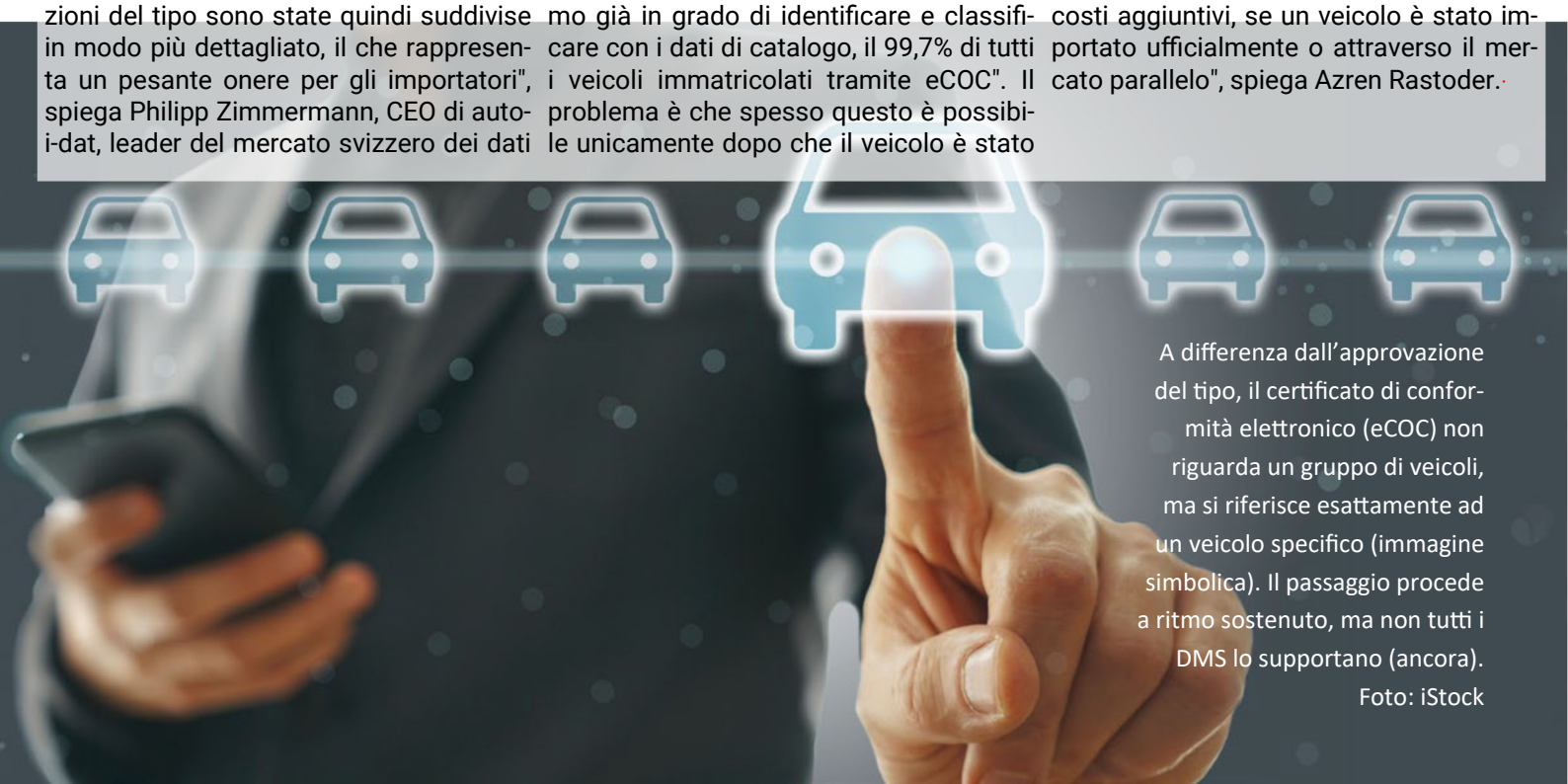
"Dopo il forte incremento registrato dalla fine del 2022, a luglio 2023 il 45% delle auto nuove immatricolate in Svizzera era già privo di approvazione del tipo".

Alcuni DMS hanno problemi d'integrazione

Chiunque abbia bisogno di identificare un veicolo che non dispone dell'approvazione del tipo non può fare a meno di cambiare il sistema. Auto-i è attualmente all'avanguardia tra i fornitori di dati, sottolinea Azren Rastoder, responsabile della redazione di auto-i-dat: "Ci stiamo concentrando sul mercato svizzero. Per i clienti auto-i il l'aggiornamento sarà automatico. L'identificazione del veicolo si basa sul numero di matricola, sulla targa o sui codici modello del fabbricante. Siamo già in grado di identificare e classificare con i dati di catalogo, il 99,7% di tutti i veicoli immatricolati tramite eCOC". Il problema è che spesso questo è possibile unicamente dopo che il veicolo è stato immatricolato. "Siamo spesso sollecitati da concessionari che hanno problemi con il loro DMS aziendale. Tutti coloro che vogliono verificare i dati di catalogo del veicolo si trovano in questa situazione, il veicolo deve essere immatricolato. A questo punto rimane la selezione manuale dei dati. Auto-i ha preso contatto con gli importatori per trovare delle soluzioni. Grazie alle informazioni fornite sui veicoli ordinati e sdoganati, auto-i può ora collegare i numeri di matricola ai dati del catalogo prima che il veicolo venga immatricolato per la prima volta. Ad oggi questo è possibile per il 65% dei veicoli.

Il canale di importazione è ora identificabile tramite l'eCOC

In caso di immatricolazione tramite approvazione del tipo, il canale d'importazione può essere identificato attraverso la licenza di circolazione. Con eCOC questo non è più possibile. Auto-i viene in soccorso ai garage anche in questo caso: "Grazie ai dati sull'importatore, possiamo indicare per tutti i nostri prodotti, senza costi aggiuntivi, se un veicolo è stato importato ufficialmente o attraverso il mercato parallelo", spiega Azren Rastoder.



A differenza dall'approvazione del tipo, il certificato di conformità elettronico (eCOC) non riguarda un gruppo di veicoli, ma si riferisce esattamente ad un veicolo specifico (immagine simbolica). Il passaggio procede a ritmo sostenuto, ma non tutti i DMS lo supportano (ancora). Foto: iStock

In collaborazione con Allianz Suisse

Pronti per l'auto elettrica?

Rispettosa del clima, silenziosa e meno costosa da mantenere: non c'è da stupirsi che i veicoli elettrici stiano guadagnando popolarità.

Sulle strade svizzere circolano sempre più auto elettriche. Perché acquistare un veicolo completamente elettrico? Rispetto ai veicoli a combustione, i modelli elettrici richiedono meno visite in garage, sono più economici da mantenere e praticamente non producono emissioni durante l'uso. Rappresentano quindi una soluzione promettente per il futuro della mobilità.

Un buon bilancio ambientale

Diversi studi hanno dimostrato che le auto elettriche sono molto più ecologiche di quelle a combustione. Riducono le emissioni di gas serra fino al 42%. Le batterie agli ioni di litio, che costituiscono il cuore delle auto elettriche, possono essere riciclate per oltre il 90%. E se si ricarica il veicolo con energia solare prodotta in proprio, è imbattibile sia in termini di ecologia che di prezzo.

Possibilità di ricarica e autonomia

Se si sceglie di passare all'elettrico, la domanda più importante da porsi è come e dove ricaricare l'auto. Le wallbox a casa offrono il miglior rapporto qualità-prezzo. Le stazioni di ricarica pubbliche sono per contro molto più rapide: a seconda del veicolo e della stazione di ricarica, la batteria può essere ricaricata all'80% in soli 20 minuti. Con la batteria completamente carica, le auto elettriche, in base al modello, possono percorrere fino a 600 chilometri. Per l'uso quotidiano su brevi percorsi casa lavoro, la quasi totalità dei modelli elettrici moderni risultano essere una buona scelta.

Viaggiare in tutta tranquillità

Se la vostra auto elettrica si guasta, potete contare sull'assicurazione tuttobene, una joint venture tra Allianz e l'Unione Svizzera dell'Automobile (UPSA).
L'assistenza in caso di guasto vi aiuta a rimettervi subito in viaggio anche quando la batteria è scarica. L'assicurazione casco copre i danni alla batteria e alla stazione di ricarica causati da fattori esterni, come incendi o danni da martora. L'assicurazione casco parziale copre eventuali manomissioni del sistema operativo. L'assicurazione complementare collisione copre i danni causati dal conducente – copertura obbligatoria se l'auto elettrica è in leasing.

Approfittatene ora

Passare alla mobilità elettrica è doppiamente vantaggioso: se stipulate un'assicurazione tuttobene per un'auto totalmente elettrica entro la fine dell'anno, vi regaliamo 200.00 franchi di sconto sul primo premio. •

I responsabili di zona di Allianz saranno lieti di rispondere alle vostre domande

André Sigrist
Responsabile Gestione zone
078 864 29 09,
andre.sigrist@allianz.ch

Alain Stebler
Responsabile Zona Ovest
FR, GE, JU, NE, VD, VS
079 934 92 69,
alain.stebler@allianz.ch

Giuseppe Catania
Responsabile Zona Sud e Ticino
AI, AR, GR, SG, TG, TI
079 459 77 81,
giuseppe.catania@allianz.ch

Calcolate subito la vostra offerta e compilate i vostri attestati in modo semplice, in forma elettronica e con la massima flessibilità. Contattate il vostro responsabile di zona.

Allianz

tuttobene
powered by AGVS | UPSA

Foto: iStock

La cifra chiave della tariffa oraria

Cifre corrette per una retribuzione corretta

Secondo il rapporto sul settore di FIUSGA, la tariffa oraria media per un garage di marca svizzero è di circa 159 franchi. È sufficiente per non lasciar scappare i giovani talenti dal settore dell'automobile?

Sascha Rhyner

Markus Aegerter,
membro della direzione di UPSA

Andreas Kohli,
responsabile del dipartimento fiduciaria di Fiusga

C'è una domanda che si pone ogni proprietario di garage: qual è la tariffa oraria che posso far pagare ai miei clienti e che allo stesso tempo mi permette di coprire i costi della mia attività? La tariffa oraria è a sua volta direttamente proporzionale agli stipendi che possono essere pagati ai collaboratori. Secondo Markus Aegerter, membro della direzione di UPSA e responsabile della rappresentanza del settore, questa è solo una parte della soluzione contro la carenza di manodopera. "I salari sono solo una parte del problema, ma sono comunque una componente essenziale", afferma M. Aegerter. "Una retribuzione equa e commisurata alle prestazioni è una delle chiavi per mantenere una forza lavoro qualificata. Ma questo è possibile solo se le tariffe orarie sono corrette e possono essere applicate al cliente".

Il termine tariffa oraria è utilizzato in contabilità e nella gestione dei costi, in particolare nei garage e nelle imprese di servizi. Si riferisce alla tariffa oraria interna o al costo del lavoro che un'organizzazione o un'azienda determina per calcolare il costo del lavoro per i servizi o le prestazioni fornite. In un garage, ad esempio, la tariffa oraria viene utilizzata per determinare il costo delle ore di lavoro necessarie per la riparazione e la manutenzione dei veicoli. Secondo l'analisi economica annuale di FIUSGA Fiduciaria del settore dell'automobile svizzero S.A., questa tariffa, nel 2022, si aggirava in media intorno ai 159 franchi all'ora.

Aumento nel 2023

La tariffa oraria copre non solo i costi salariali del personale, ma anche le spese generali (ad esempio, affitto, assicurazioni, attrezzature) e comprende anche un giusto profitto. Se i salari aumentano, occorre applicare una tariffa oraria più alta. Ma, come è stato evidenziato ad inizio di questo articolo, quanto sono disposti ad accettare i clienti? "Non esiste una risposta generale a questa domanda", spiega Markus Aegerter. "Nelle grandi città, i clienti dei marchi premium sono abituati a tariffe orarie ben superiori a questo importo. Nelle zone periferiche, la situazione è diversa".

La fiduciaria specializzata FIUSGA è ben consapevole delle differenze tra le tariffe orarie a seconda del garage e del luogo. "Non esistono valori assoluti. Dipende molto dal luogo e dal marchio", spiega Andreas Kohli, responsabile del dipartimento fiduciario presso FIUSGA. Dal 2007 (132 franchi), la tariffa oraria è salita a quasi 160 franchi. E c'è di più, Kohli osserva che "le tariffe orarie sono cresciute in maniera significativa nel 2023, nella maggior parte dei casi tra i 5 e i 10 franchi". Anche se, oltre alla retribuzione, criteri come l'ambiente di lavoro sono fattori decisivi per la soddisfazione per il posto lavoro, vale la pena verificare se gli stipendi applicati sono in linea con il mer-

Lehrberufe live!

Trova la professione giusta con un solo clic

L'UPSA promuove le varie professioni nel settore dell'automobile attraverso sua piattaforma interattiva di orientamento professionale Lehrberufe live! Secondo gli organizzatori, in occasione dell'ultimo evento, le nuovissime chat room hanno registrato un enorme successo.

Le prossime dirette, programmate appositamente per le scuole durante l'orario scolastico, si terranno il **7 dicembre 2023** e il **12 marzo 2024**, dalle **10.30** alle **11.15** (in lingua tedesca).

maggiori informazioni su:
lehrberufe-live.ch

cato. "Al giorno d'oggi, ha sicuramente senso aumentare gli stipendi per tempo, prima che i collaboratori ricevano offerte più interessanti", afferma Kohli. "In caso contrario potrebbe succedere che i collaboratori accettino un'offerta migliore senza prima discutere con il loro attuale datore di lavoro".

Ma i garage come possono aumentare le loro tariffe orarie? Secondo Markus Aegerter, "i garagisti devono sapere quali servizi vogliono offrire gratuitamente e quali no". Ciò è particolarmente importante in vista dell'introduzione di veri e propri sistemi di agenzia, in cui i produttori compensano parzialmente i costi che finora erano a carico del garage stesso. Anche Andreas Kohli conosce il problema: "È un argomento delicato. In particolare, non credo che i clienti capiscano perché devono eventualmente pagare per un test drive". Constata per contro come per altri servizi la tendenza è quella di una fatturazione sistematica. "La fornitura di servizi e la loro corretta fatturazione avranno in futuro un ruolo sempre più importante nel settore della mobilità ", afferma Kohli con convinzione.

L'organizzazione del garage, un fattore chiave per il successo

In futuro, servizi come le prove su strada dovranno essere a pagamento? E come reagiranno i clienti? "Sono certo che i clienti capirebbero se le cose fossero presentate in modo trasparente", afferma Aegerter, prima di fare un paragone perfettamente azzeccato: "Quando i fornitori di servizi online si sono proposti per la prima volta nel settore dei viaggi, le agenzie di viaggio sono state costrette a far pagare i loro servizi quando i clienti prenotavano da soli su Internet dopo aver usufruito di una consulenza da parte loro". La maggior parte dei clienti l'ha capito e l'ha accettato.

"Presumo che lo stesso varrebbe per un test drive o per una consulenza complessa su un'auto elettrica, a patto che questa pratica si affermi nel settore e non sia applicata solo da pochi", spiega Aegerter. La tariffa oraria è importante per il successo finanziario, ma non è l'unico fattore, sottolinea Andreas Kohli: "Oltre all'importo della tariffa oraria, la qualità dell'organizzazione strutturale e funzionale di un garage e la coerenza con cui il lavoro viene fatturato ai clienti sono determinanti per la redditività". Il successo finanziario di un'autofficina dipende quindi da una moltitudine di fattori, tra cui la qualità del lavoro, la soddisfazione dei clienti, l'efficienza dei processi operativi e la capacità di adattarsi ai cambiamenti del settore. Anche un controllo efficace dei costi e una pianificazione del budget sono importanti per garantire la redditività del garage. Questo contempla il monitoraggio dei costi del lavoro, dei costi dei materiali e dei costi di gestione. È inoltre importante notare che la tariffa oraria viene utilizzata anche per coprire i costi operativi correnti del garage e per realizzare un guadagno. •

maggiori informazioni su:
figas.ch

Nuova piattaforma d'informazione "Streetlife"

"Per gli appassionati di auto e di libertà"

A giugno scorso è stata messa online "Streetlife", una piattaforma d'informazione dedicata alla mobilità. Abbiamo chiesto a Raffaele Sutter (48), direttore di Streetlife Media AG di Zurigo, se streetlife.ch è rilevante per il settore automobilistico, e se si ritiene neutrale nonostante la presenza dietro le quinte di Emil Frey. **Timothy Pfannkuchen**

Raffaele Sutter, la Svizzera ha davvero bisogno di una nuova piattaforma specializzata nel settore dell'automobile come "Streetlife"?
Raffaele Sutter: Non siamo una piattaforma del settore automobilistico classica; ci consideriamo una piattaforma di informazione per il settore automobilistico, dei trasporti e della mobilità. Forniamo informazioni agli automobilisti e a chiunque sia interessato ai trasporti e alla mobilità, grazie ad uno stile incisivo. Un mezzo di comunicazione come il nostro non esiste ancora e siamo convinti del suo potenziale. Vogliamo essere l'alternativa al mainstream, cosa molto importante vista la frequente demonizzazione del trasporto individuale e l'importanza della mobilità motorizzata.

Ci sono altre nuove piattaforme come il "Verkehrsmonitor". Cosa rende streetlife.ch diverso?
Siamo una squadra performante composta da più di dieci persone che forniscono i contenuti giusti per il nostro gruppo target: gli appassionati dell'automobile e della libertà, così come chiunque sia interessato alla mobilità in generale. E abbiamo la nostra redazione: facciamo giornalismo di qualità, non marketing.

Di chi è stata l'idea di "Streetlife"?
L'idea è stata di Beat Rechsteiner, CEO di Meier + Cie AG e direttore editoriale di "Schaffhauser Nachrichten", ora amministratore delegato. "Streetlife" è stata creata insieme a Gerhard Schürmann e Philipp Rhomberg, CEO e CDO del Gruppo Emil Frey. Streetlife Media AG è la seconda joint venture tra Emil Frey e Meier + Cie AG.

Il progetto "Streetlife" ha dunque un'agenda politica?
È ovvio che dobbiamo anche affrontare le questioni politiche e trattarle in modo critico; vogliamo contribuire a formare l'opinione pubblica. Ma offriamo anche consigli, lifestyle e, soprattutto, una grande quantità di informazioni sulle automobili e sui trasporti.

Può fornire informazioni neutrali malgrado Emil Frey ai comandi?
Con assoluta neutralità. Questo è estremamente importante per la nostra credibilità. Ci distinguiamo molto chiaramente. Questo è anche il desiderio del Consiglio di amministrazione di Streetlife Media SA, in cui è rappresentato il Gruppo Emil Frey: "Streetlife" è un mezzo di comunicazione che si rivolge a tutti gli automobilisti e alle persone interessate alla mobilità e ai trasporti. Naturalmente il settore dell'auto ne fa parte, ma non siamo rappresentanti di particolari marchi.

Nessun collegamento con il mercato dell'automobile "Carmarket" di Emil Frey?
Siamo indipendenti, ma aperti a un'utile collaborazione in molti settori.

Streetlife" si rivolge anche al settore dell'automobile?
Certo, in maniera importatnte! Tutte le informazioni su auto, mobilità e trasporti sono particolarmente importanti per l'intero settore e quindi per le professioni dell'automobile. Basti pensare a temi come alla mobilità elettrica. In che direzione si sta evolvendo l'automobile e il settore? Sono proprio questi gli argomenti che trattiamo e con noi i garagisti possono avere un quadro completo. La redazione è inoltre aperta a ricevere suggerimenti dagli specialisti dei garage sui temi che li preoccupano.

I media online stanno introducendo contenuti a pagamento. Voi resterete gratuiti?
Sì, il fatto che non abbiamo contenuti a pagamento è uno dei nostri punti di forza che ci permette di distinguerci dalla massa. Molti siti creano contenuti a pagamento perché è difficile ottenere profitti solo con la pubblicità. Noi siamo convinti di poterlo fare. Ma per farlo, dobbiamo attirare il maggior numero di utenti e il pagamento sarebbe un ostacolo.

Per quanto riguarda gli utenti: può dirci quanti click avete registrato e quali sono i vostri obiettivi?
No (ride). Ma possiamo dirvi che la piattaforma ha già superato di gran lunga le nostre aspettative. Abbiamo un'ottima squadra, è un buon prodotto, ed è partito in modo eccellente.

Come si promuove streetlife.ch?
Siamo molto attivi sui social network, facciamo marketing, abbiamo avviato una campagna di immagine digitale e ci rivolgiamo al settore automobilistico e alle associazioni di settore. Alcuni importatori o garage ci stanno già chiedendo se è possibile utilizzare "Streetlife", per esempio, su uno schermo nel loro showroom. Abbiamo già alcune idee in proposito, ma non sono ancora mature.

Quali sono i temi prioritari per il futuro?
Come ho detto, siamo una piattaforma di informazione incentrata su auto, trasporti e mobilità. E, come i siti di notizie tradizionali, copriamo tutti gli argomenti più importanti.

Direttore: Raffaele Sutter, di Aarburg, gestisce Streetlife Media SA e il nuovo portale di informazione "Streetlife", che si rivolge principalmente agli utenti di telefonia mobile. Foto: media UPSA

Maggiori informazioni

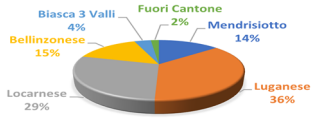
La redazione: la redattrice capo Silvana Guanziroli (4a da sinistra) e il suo team. Foto: Streetlife Media SA

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

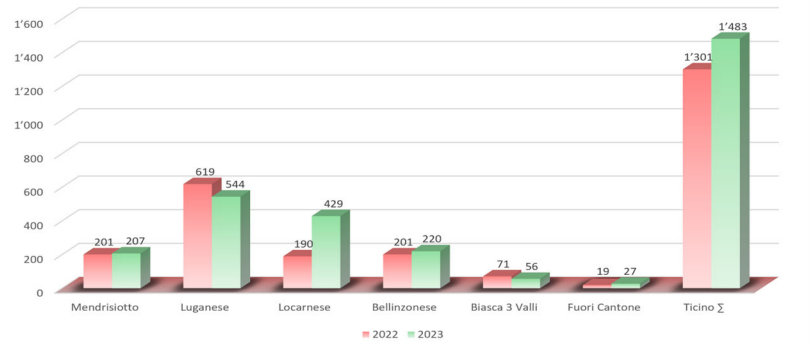
	Settembre						Gennaio - Settembre					
	2022		2023		2022 - 2023		2022		2023		2022 - 2023	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	201	15.45%	207	13.96%	6	2.99%	1'347	13.93%	1'586	14.42%	239	17.74%
Luganese	619	47.58%	544	36.68%	-75	-12.12%	4'601	47.59%	4'878	44.37%	277	6.02%
Locarnese	190	14.60%	429	28.93%	239	125.79%	1'495	15.46%	1'948	17.72%	453	30.30%
Bellinzonese	201	15.45%	220	14.83%	19	9.45%	1'565	16.19%	1'848	16.81%	283	18.08%
Biasca 3 Valli	71	5.46%	56	3.78%	-15	-21.13%	526	5.44%	564	5.13%	38	7.22%
Fuori Cantone	*19*	*1.46%*	*27*	*1.82%*	*8*	*42.11%*	*133*	*1.38%*	*171*	*1.56%*	*38*	*28.57%*
Ticino ∑	**1'301**	100%	**1'483**	100%	**182**	**13.99%**	**9'667**	100%	**10'995**	100%	**1'328**	**13.74%**
Svizzera	**20'947**		**21'578**		**631**	**3.01%**	**162'606**		**182'906**		**20'300**	**12.48%**

	Movimenti - ≈occasioni		
	2022	2023	Delta %
Gen. - Ago.	32'612	34'841	6.83%
Settembre	4'411	5'285	19.81%
Gen. - Sett.	**37'023**	**40'126**	**8.38%**

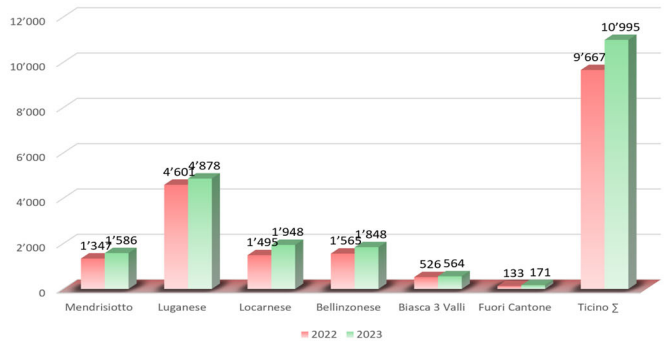
Quota di mercato Settembre 2023



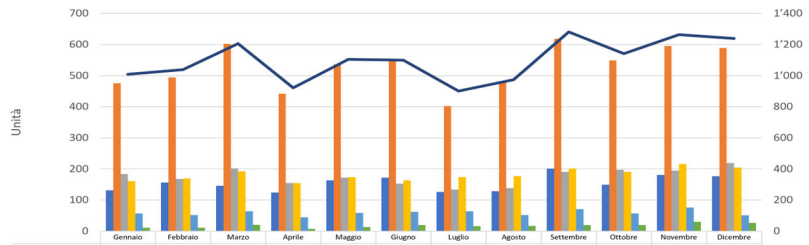
Immatricolazioni unità Settembre



Immatricolazioni unità Gennaio - Settembre

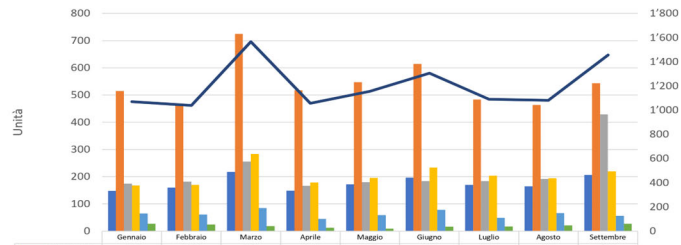


Immatricolazioni unità mensile 2022



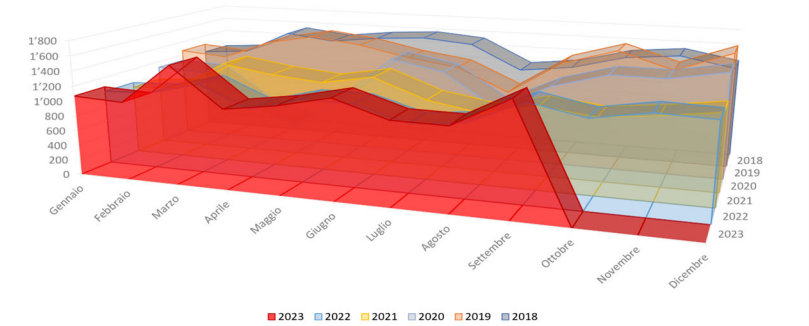
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Mendrisiotto	131	156	146	124	163	172	126	128	201	149	181	176
Luganese	476	494	602	442	537	549	402	480	619	549	595	589
Locarnese	183	168	202	155	172	153	134	138	190	197	195	219
Bellinzonese	161	169	192	155	174	163	174	176	201	190	216	204
Biasca 3 valli	57	52	64	45	59	62	64	52	71	57	76	51
Fuori Cantone	11	11	20	7	13	19	16	17	19	19	30	26
Ticino	1'008	1'039	1'206	921	1'105	1'099	900	974	1'282	1'142	1'263	1'239

Immatricolazioni unità mensile 2023

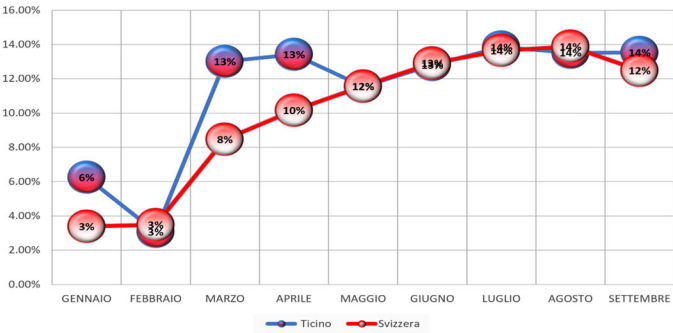


	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre
Mendrisiotto	148	160	218	149	172	197	170	165	207
Luganese	515	466	725	518	548	614	484	464	544
Locarnese	175	182	255	167	180	184	184	192	429
Bellinzonese	168	170	283	179	196	233	204	195	220
Biasca 3 valli	65	61	85	45	59	78	49	66	56
Fuori Cantone	27	24	18	12	9	16	17	21	27
Ticino	1'071	1'039	1'566	1'058	1'155	1'306	1'091	1'082	1'456

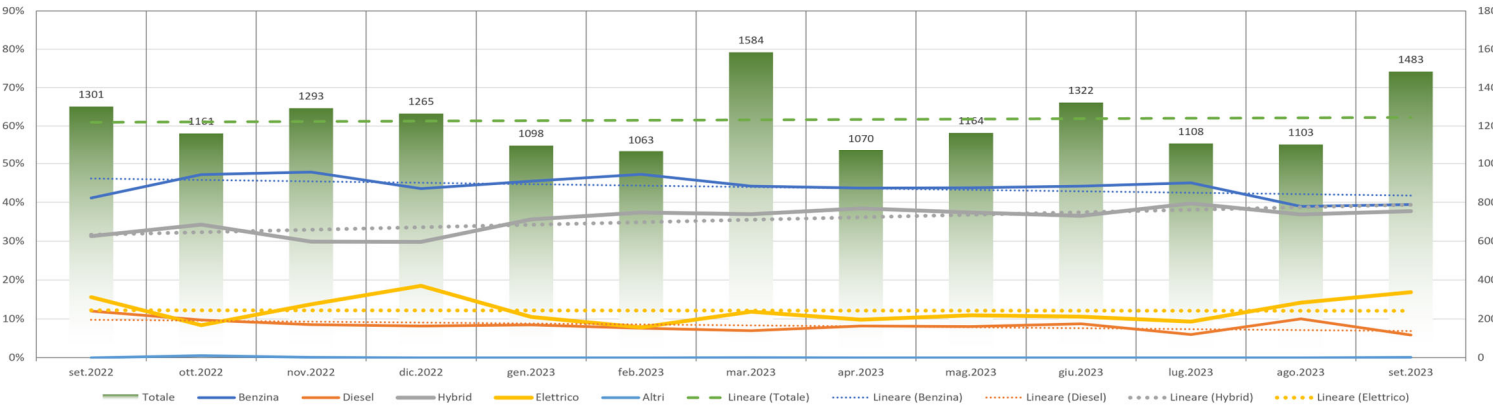
Immatricolazioni unità Ticino 2018 -2019 - 2020 -2021-2022-2023



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2022 - 2023



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



Tipo propulsione	Unità	Quota
Auto elettriche	250	16.9%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio autom.	1296	87.4%

Colore	Unità	Quota
grigio	550	37.1%
bianco	361	24.3%
nero	312	21.0%
blu	104	7.0%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	20	1.3%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	977	65.9%

	Marca	Unità	%		Marca	Unità	%
1°	VW	243	16%	6°	SKODA	85	6%
2°	MERCEDES	148	10%	7°	TESLA	59	4%
3°	AUDI	134	9%	8°	RENAULT	55	4%
4°	TOYOTA	92	6%	9°	SUZUKI	54	4%
5°	BMW	89	6%	10°	HYUNDAI	49	3%

Immatricolazioni cumulative Gennaio - Settembre 2023 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca																Imm. cum. Gen. - Sett. CH		
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		F.cat.	∑ Tot.	% Quota		∑ Totale	% Quota	Rango
1	VW	218	13.78%	645	13.30%	317	17.19%	421	21.61%	111	18.56%	37	1'749	15.91%		19'478	10.65%	1
2	AUDI	182	11.50%	593	12.23%	189	10.25%	181	9.29%	28	4.68%	11	1'184	10.77%		14'742	8.06%	4
3	MERCEDES-BENZ	142	8.98%	539	11.12%	159	8.62%	137	7.03%	36	6.02%	14	1'027	9.34%		14'602	7.98%	5
4	SKODA	127	8.03%	331	6.83%	190	10.30%	106	5.44%	52	8.70%	38	844	7.68%		15'230	8.33%	2
5	TOYOTA	137	8.66%	335	6.91%	154	8.35%	114	5.85%	37	6.19%	6	783	7.12%		10'143	5.55%	6
6	BMW	106	6.70%	342	7.05%	154	8.35%	85	4.36%	28	4.68%	18	733	6.67%		15'122	8.27%	3
7	SEAT / CUPRA	75	4.74%	201	4.15%	78	4.23%	48	2.46%	38	6.35%	9	449	4.08%		8'895	4.86%	7
8	DACIA	46	2.91%	158	3.26%	66	3.58%	49	2.52%	45	7.53%	0	364	3.31%		5'673	3.10%	12
9	RENAULT	80	5.06%	129	2.66%	57	3.09%	58	2.98%	28	4.68%	2	354	3.22%		6'249	3.42%	11
10	PORSCHE	21	1.33%	220	4.54%	22	1.19%	56	2.87%	4	0.67%	1	324	2.95%		3'640	1.99%	16
11	FORD	62	3.92%	125	2.58%	57	3.09%	55	2.82%	10	1.67%	7	316	2.87%		7'686	4.20%	8
11	SUZUKI	46	2.91%	124	2.56%	37	2.01%	71	3.64%	37	6.19%	1	316	2.87%		3'160	1.73%	18
13	TESLA	49	3.10%	139	2.87%	38	2.06%	58	2.98%	13	2.17%	0	297	2.70%		6'569	3.59%	9
14	HYUNDAI	25	1.58%	62	1.28%	59	3.20%	64	3.29%	12	2.01%	7	229	2.08%		6'257	3.42%	10
15	KIA	17	1.07%	98	2.02%	35	1.90%	52	2.67%	19	3.18%	0	221	2.01%		5'079	2.78%	14
16	MINI	31	1.96%	116	2.39%	45	2.44%	19	0.98%	6	1.00%	1	218	1.98%		3'002	1.64%	20
17	NISSAN	19	1.20%	72	1.49%	23	1.25%	40	2.05%	7	1.17%	1	162	1.47%		2'273	1.24%	23
18	FIAT	43	2.72%	70	1.44%	9	0.49%	30	1.54%	5	0.84%	1	158	1.44%		2'941	1.61%	21
19	VOLVO	33	2.09%	57	1.18%	9	0.49%	7	0.36%	5	0.84%	6	117	1.06%		5'644	3.09%	13
20	MAZDA	9	0.57%	38	0.78%	20	1.08%	44	2.26%	4	0.67%	0	115	1.05%		3'227	1.76%	17
21	PEUGEOT	17	1.07%	40	0.83%	21	1.14%	27	1.39%	3	0.50%	2	110	1.00%		4'158	2.27%	15
22	MITSUBISHI	5	0.32%	30	0.62%	20	1.08%	34	1.75%	9	1.51%	2	100	0.91%		1'431	0.78%	26
23	HONDA	18	1.14%	34	0.70%	5	0.27%	36	1.85%	1	0.17%	1	95	0.86%		1'693	0.93%	25
23	JEEP	14	0.88%	44	0.91%	8	0.43%	21	1.08%	6	1.00%	2	95	0.86%		1'785	0.98%	24
25	CITROEN / DS	7	0.44%	21	0.43%	17	0.92%	43	2.21%	3	0.50%	0	91	0.83%		2'561	1.40%	22
26	LAND ROVER	6	0.38%	62	1.28%	2	0.11%	4	0.21%	1	0.17%	2	77	0.70%		1'421	0.78%	27
27	OPEL	4	0.25%	20	0.41%	9	0.49%	34	1.75%	2	0.33%	0	69	0.63%		3'115	1.70%	19
28	SMART	9	0.57%	25	0.52%	17	0.92%	15	0.77%	1	0.17%	0	67	0.61%		521	0.28%	32
29	SUBARU	10	0.63%	22	0.45%	9	0.49%	11	0.56%	12	2.01%	0	64	0.58%		1'169	0.64%	29
30	ALFA ROMEO	8	0.51%	35	0.72%	5	0.27%	3	0.15%	0	0.00%	1	52	0.47%		1'220	0.67%	28
31	MASERATI	4	0.25%	40	0.83%	3	0.16%	4	0.21%	0	0.00%	0	51	0.46%		454	0.25%	33
32	LEXUS	6	0.38%	31	0.64%	2	0.11%	1	0.05%	0	0.00%	0	40	0.36%		571	0.31%	31
33	FERRARI	3	0.19%	27	0.56%	1	0.05%	1	0.05%	0	0.00%	1	33	0.30%		397	0.22%	34
34	JAGUAR	1	0.06%	8	0.17%	2	0.11%	1	0.05%	0	0.00%	0	12	0.11%		286	0.16%	35
35	SSANGYONG	0	0.00%	3	0.06%	1	0.05%	6	0.31%	1	0.17%	0	11	0.10%		217	0.12%	36
36	POLESTAR	1	0.06%	2	0.04%	2	0.11%	1	0.05%	0	0.00%	0	6	0.05%		657	0.36%	30
37	ALPINE	1	0.06%	3	0.06%	1	0.05%	0	0.00%	0	0.00%	0	5	0.05%		94	0.05%	38
37	ASTON MARTIN	0	0.00%	3	0.06%	1	0.05%	1	0.05%	0	0.00%	0	5	0.05%		121	0.07%	37
	Diverse	0	0.00%	4	0.08%	0	0.00%	10	0.51%	34	5.69%	4	52			1'423	0.78%	
	∑ Totale	1'582		4'848		1'844		1'948		598		175	10'995			182'906		

Immatricolazioni VU Settembre e cumulativo 2023 per distretto con quota di mercato per marca																	
Genere	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		*Fuori cantone*		∑ Totale TI		Quota % Cum.	Rango Cum.
		Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	Sett.	Cum.	*Sett.*	*Cum.*	Sett.	Cum.		
Autofurgone e Minibus	VW	4	16	9	92	6	55	8	42	4	20	0	3	31	228	24.26%	1
	RENAULT	8	18	4	42	3	51	1	12	0	6	0	2	16	131	13.94%	2
	FORD	3	25	9	59	0	8	0	8	0	1	0	5	12	106	11.28%	3
	MERCEDES-BENZ	2	5	8	36	2	25	0	3	0	4	2	5	14	78	8.30%	4
	ISUZU	3	8	5	29	0	9	1	11	0	9	0	0	9	66	7.02%	5
	TOYOTA	0	9	3	26	1	11	1	4	0	9	0	1	5	60	6.38%	6
	CITROEN	0	3	0	11	4	13	1	14	1	2	0	0	6	43	4.57%	7
	PEUGEOT	4	9	1	13	0	2	1	17	0	0	1	1	7	42	4.47%	8
	FIAT	0	6	3	18	3	9	0	3	0	5	0	0	6	41	4.36%	9
	NISSAN	0	2	3	14	0	1	5	9	0	2	0	0	8	28	2.98%	10
	OPEL	0	1	0	8	1	7	4	10	0	0	0	0	5	26	2.77%	11
	IVECO	0	3	2	12	1	3	2	3	0	2	0	0	5	23	2.45%	12
	SUZUKI	0	1	1	7	0	1	0	3	0	0	0	0	1	12	1.28%	13
	MAN	0	0	0	2	0	4	0	5	0	0	0	0	0	11	1.17%	14
	MAXUS	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.11%	15
	DIVERSE	0	2	3	17	3	5	3	15	0	5	0	0	9	44	4.68%	
	∑ Totale	24	108	51	387	24	204	27	159	5	65	3	17	134	940		
Autocarro	VOLVO	2	7	0	2	0	4	0	0	0	2	0	0	2	15	19.48%	1
	MERCEDES-BENZ	0	3	0	0	0	4	0	2	0	3	0	0	0	12	15.58%	2
	RENAULT	0	1	0	4	0	1	1	1	0	0	0	0	1	7	9.09%	3
	SCANIA	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	5.19%	4
	ISUZU	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	5.19%	4
	MEILI	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.60%	6
	DIVERSE	1	4	1	22	2	4	0	3	0	0	0	0	4	33	42.86%	
	∑ Totale	4	19	1	31	2	15	1	7	0	5	0	0	8	77		
Trattore a sella	VOLVO	0	10	0	0	0	5	0	0	0	2	0	0	0	17	56.67%	1
	SCANIA	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	13.33%	2
	MERCEDES-BENZ	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	6.67%	3
	DIVERSE	0	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	7	23.33%	
	∑ Totale	0	16	0	1	0	11	0	0	0	2	0	0	0	30		

UPSA Sezione Ticino — 2023

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

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

Ilaria Devittori
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Presidente UPSA Biasca e Valli
Membro comm. Formazione
Supplente delegato cantonale
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
Supplente delegato cantonale
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
Delegato cantonale

Arianna Pianezzi
Membro di comitato TI
Supplente delegato cantonale

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

Roberto Bellini
Responsabile ispettori ambientali

Carmelo Paciello
Membro commissione tecnica e ambientale CH

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

Giulio Bertazzoli
Membro commissione formazione

Roberto Petronio
Membro CPC

Milton Binaghi
Delegato cantonale

Remo Gianoli
Delegato cantonale

Alessandro Karpf
Delegato cantonale

Oscar Paffi
Delegato cantonale

Bill Pedrotti
Supplente delegato cantonale

Carlo Jr. Steger
Supplente delegato cantonale

Roger Rüdin
Docente centro UPSA Biasca

Dario Mantegazzi
Docente centro UPSA Biasca

Aaron Rizzini
Docente centro UPSA Biasca

Nicolas Filipponi
Docente centro UPSA Biasca

Philippe Stoppa
Docente centro UPSA Biasca

Enzo Galloro
Docente centro UPSA Biasca

Marco Doninelli
Direttore UPSA TI

Manuela Caffi
Collaboratrice

Lia Guidali
Collaboratrice

Boris Rè
Collaboratore

UPSA SEZIONE TICINO

Indirizzo:
c/o Camera di Commercio
del Cantone Ticino
Corso Elvezia 16

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