EDIZIONE 9 - settembre 2023

AUTO INSIDE

La rivista specializzata dei garagisti ticinesi

www.upsa-ti.ch

UPSA | AGVS
Unione Professionale Svizzera dell'Automobile
SEZIONE TICINO

pag. 1 Buon compleanno!
pag. 2 74 nuovi professionisti e professioniste nel settore dell'automobile
pag. 4 Il laboratorio di sviluppo più veloce
pag. 8 Auto d'epoca ecologica e CO2-neutra
pag. 11 Tramutazione della Commauto in ordinanza
pag. 12 La riduzione dei premi AIP continua nel '24
pag. 14 Competenze di base sulle batterie HV
pag. 18 "I teorici sono attualmente sovra rappresentati"
pag. 22 La prosperità non si raggiunge con le cargo bike
pag. 24 Ultima occasione per allacciare le cinture
pag. 26 Statistiche immatricolazioni Ticino - luglio 2023
pag. 28 Statistiche immatricolazioni Ticino - agosto 2023

EDITORIALE

Buon compleanno!

Cara lettrice, Caro lettore,

ci sono coincidenze curiose. Il 30 luglio Henry Ford, il leggendario pioniere americano dell'automobile nato nel 1863, avrebbe compiuto 160 anni. Walter Frey è nato lo stesso giorno, nel 1943, e ha recentemente festeggiato il suo 80° compleanno in ottima forma.

Non ci stancheremo mai di rendere omaggio ai successi raggiunti da Emil Frey e da suo figlio Walter. Fondato nel 1924 come piccola officina di riparazione d'automobili, il Gruppo Emil Frey è cresciuto rapidamente dopo la Seconda Guerra Mondiale fino a diventare un'azienda di importazione di primo piano, non solo in Svizzera, ma in tutta Europa. Gli storici marchi britannici, seguiti poi da quelli giapponesi, hanno contribuito al successo di questa coppia di accaniti lavoratori e dei loro collaboratori.

Walter Frey era, ed è tuttora, un lavoratore instancabile, un vero appassionato. Ma sempre gentile. È stato membro del Consiglio nazionale per quasi 15 anni ed è tuttora presidente del Consiglio di amministrazione dello ZSC Lions, impegni che non gli impediscono di trovare il tempo per intrattenersi con i suoi collaboratori. Walter Frey è comunque sempre rimasto una persona modesta.

Anche se forse non si aspetta questo piccolo omaggio, mi permetto di dirgli: buon compleanno, caro Walter. Alla tua salute. E all'impero costruito durante tutta la tua vita. Un vero capolavoro.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter
Presidente centrale

la mia ESA+
Più forti, insieme

QUALITY 1

Cerimonia di consegna degli attestati UPSA

74 nuovi professionisti e professioniste nel settore dell'automobile

Pubblico delle grandi occasioni per la cerimonia di premiazione dei diplomati e delle diplomate del settore dell'automobile. Nel suggestivo luogo delle vecchie Officine di Biasca – Swiss Railpark St. Gotthard – il comitato UPSA Ticino, le aziende formatici, i famigliari, gli amici e i rappresentanti delle istituzioni giovedì 24 agosto hanno festeggiato i 74 giovani che hanno portato a termine con successo il loro apprendistato, il loro primo passo in un settore in costante evoluzione dove non mancano le sfide future. **Sara Rossini**

La formazione dei futuri professionisti del settore è un tema che non può più essere posticipato e lo conferma Roberto Bonfanti, presidente di UPSA Sezione Ticino, nel suo intervento all cerimonia 2023 "L'elettrificazione dei veicoli stradali è ormai irreversibile. Già oltre il 50% delle automobili immatricolate oggi dispone di una propulsione elettrificata con o senza presa di ricarica. La sfida per la formazione di base di oggi e di domani sarà quella di formare dei tecnici in grado di operare su impianti elettrici ad alta tensione. Contemporaneamente però i nostri collaboratori delle officine devono conoscere a fondo anche i motori tradizionale (diesel e benzina) che continueranno a circolare sulle nostre strade ancora per molti anni". Ne sono consapevoli anche i 74 diplomati e diplomate – 17 assistenti di manutenzione d'automobili CFP, 39 meccanici/che di manutenzione d'automobili AFC, 18 meccatronici d'automobili - che sono stati spronati da più parti a non fermarsi e a proseguire la loro formazione; elemento fondamentale per rimanere competitivi in un mondo in costante evoluzione.

Il settore necessita di personale specializzato e UPSA risponde organizzando dei corsi di formazione superiore come Meccanico/ca diagnostico e Coordinatore/trice d'officina, un'opportunità per chi vuole acquisire nuove competenze e ampliare le possibilità di carriera.

Durante la serata sono stati consegnati i certificati di merito UPSA per i giovani con un'età inferiore ai 22 anni che sono alla loro prima procedura di qualificazione e che hanno ottenuto le tre migliori medie pari o superiori alla nota 5.0 e il premio ESA per la miglior nota dell'esame pratico.

Roberto Bonfanti ha concluso augurando a tutti i neodiplomati e le neodiplomate un futuro di successo e ricordando che i garage in Ticino sono sempre alla ricerca di personale. <

Roberto Bonfanti, Presidente di UPSA Sezione Ticino, durante il suo intervento in occasione della consegna degli attestati UPSA e premiazione dei migliori apprendisti. Foto UPSA

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

I premiati:

Assistente di manutenzione d'automobili CFP

Premio UPSA

1° rango	**Federico Luca**	punti **5.2**	***Garage Lucauto***
2° rango	**Daniele Tadé**	punti **5.0**	***Garage Della Santa SA***

Premio ESA	**Carlo Squitteri**	nota **5.2**	***Garage-Carrozzeria Pasetti D'Agostino***

Meccanico e meccanica di manutenzione AFC

Premio UPSA

1° rango	**Riccardo Longhini**	punti **5.4**	***Mercedes-Benz Automobili SA***

Premio ESA	**Riccardo Longhini**	nota **5.5**	***Mercedes-Benz Automobili SA***

Meccatronico e meccatronica d'automobili AFC

Premio UPSA

1° rango	**Redon Durmishi**	punti **5.5**	***Auto Felix di Eurosecurity Service sagl***
2° rango	**Gioele Grandi**	punti **5.2**	***Centro logistico Esercito Monteceneri***
2° rango	**Jonathan Rossi**	punti **5.2**	***Amag Automobili e Motori SA***

Premio ESA	**Redon Durmishi**	nota **5.2**	***Auto Felix di Eurosecurity Service sagl***

Ogni anno alcune ragazze ottengo il diploma in una delle specializzazioni tecniche del settore dell'automobile. Quest'anno sono Crystel Ruspini (a sinistra) e Valeria Carmen Verzura (a destra). Pierluigi Vizzardi e Roberto Bonfanti le hanno omaggiate con mazzo di fiori. Foto UPSA

Tutti i neopromossi (in ordine alfabetico)

Assistente di manutenzione d'automobili CFP

Albanese Emanuele	*Garage D'Angelo Sagl*
Alsaed Elyas	*Momo Gomme di Arpaz Gebro*
Barbosa Figueiredo David Nathan	*Sanpaolo Car SA*
Butti Marco	*Garage Auto Cureglia Sagl*
Carpinteri Ryan	*Garage Union*
Cattaneo Piero	*Tognetti Auto SA*
Curti Alessandro	*Garage Del Lago*
Dönmez Eren	*Millelaghi SA*
Faidi Karim	*Emil Frey SA*
Luca Federico	*Garage Lucauto*
Mazzei Fortunato Salvatore	*Autors SA*
Mella Martinez Juan	*Garage-Carrozzeria Molera Sagl*
Rizzello Simon	*Jolly Car SA*
Ruku Frenki	*Garage Pace*
Squittieri Carlo	*Garage-Carrozzeria Pasetti D'Agostino*
Tadè Daniele	*Garage Della Santa SA*
Zekariyas Yohannes	*Autolinee Bleniesi SA*

Meccatronico e meccatronica d'automobili AFC

Amstutz Davide	*Amag Automobili e Motori SA*
Bais Nicolas (VU)	*Autorimessa Nepple SA*
Bianchi Rocco	*Tognetti Auto SA*
Cattori Simone	*Winteler SA*
Chiarelli Matteo	*Emil Frey SA*
Dragicevic Radislav	*Garage Erta SA*
Durmishi Redon	*Auto Felix di Eurosecurity Service Sagl*
Forni Orlando	*Devittori All Cars Plus SA*
Grandi Gioele	*Centro Logistico Esercito Monteceneri*
Lepori Matteo	*Emil Frey SA*
Lue' Giona (VU)	*Agustoni Cesare Trucks SA*
Pasteris Manuel (VU)	*Auto SA Truck*
Piepoli Flavio	*Winteler SA*
Prosperi Lorenzo	*Emil Frey SA*
Rossi Jonathan	*Amag Automobili e Motori SA*
Vassalli Sascha	*Stato del Cantone Ticino*
Violetti Ryan (VU)	*Centro Logistico Esercito Monteceneri*

Meccanico e meccanica di manutenzione AFC

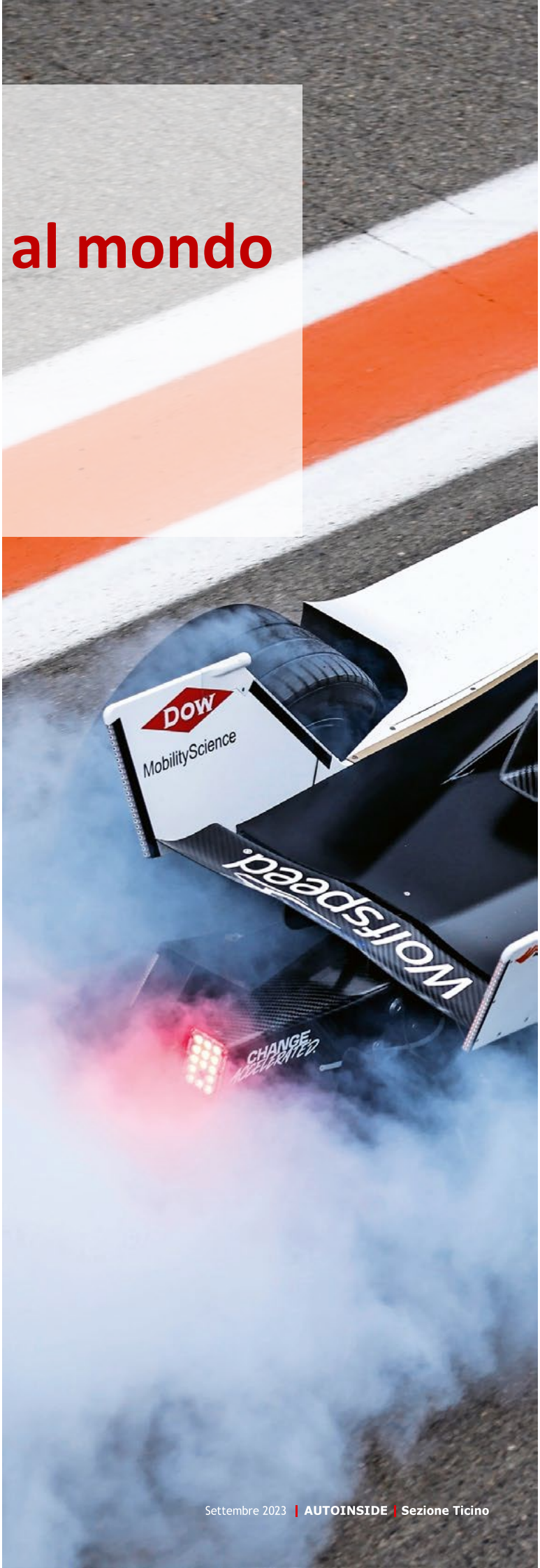
Algisi Massimiliano	*Garage Stadio SA*
Baiardi Diego	*Emil Frey SA*
Bastos Barrocas Francesco	*Emil Frey SA*
Bonetti Alessio	*Azienda Elettrica Ticinese*
Bozhinov Mite	*Sanpaolo Car SA*
Buzzini Nicolas	*Samautomobili Sagl*
Croci Donowan	*Pirelli Tyre (Suisse) SA*
Delmenico Diego	*Garage Umiker*
Di Paolo Luca	*Amag Automobili e Motori SA*
Falzetta Francesco	*Garage Collina D'Oro SA*
Fernandez Cataño Ismael	*Danesi Gomme*
Ferreira Miranda Andre' Miguel	*Autonec SA*
Gabuzzini Noah	*Stato del Cantone Ticino*
Galli Giosue'	*Essebi Garage Sagl*
Gebremeskel Solomon	*Proteo SA - Garage Plus*
Generelli Gioele	*Autolonni Sagl*
Golubov Ivan	*Garage Rally SA*
Gualberti Raffaele	*Gr Autofficina Sagl*
Jaquet-Richardet Theo	*Garage Campagna Sagl*
Longhini Riccardo (VU)	*Mercedes-Benz Automobili SA*
Mazza Pavel	*Garage Tesserete*
Menegalli Julian	*Garage Torretta SA*
Monga Marcello	*G. A. Riparazioni Sagl*
Najafi Shantia	*Mercedes-Benz Automobili SA*
Neves Paz Jònatas David	*Garage Torretta SA*
Odjou Jean-David	*Garage Auto Cureglia Sagl*
Papagni Simone	*Garage Lores Auto Sagl*
Provenzano Rodney	*Amag First SA*
Ribaudo Loris	*Mercedes-Benz Automobili SA*
Ruspini Crystel	*Racing Car SA*
Sanjuan Fernandez Jabier	*Autonec SA*
Smajic Enes	*Dream Motors SA*
Soldati Mattia Alessandro (VU)	*Mercedes-Benz Automobili SA*
Terzi Raoul	*Autocosmo SA*
Tozzi Luca	*Garage Pemocar SA*
Vaccaro Manuel	*Amag Automobili e Motori SA*
Verzura Valeria Carmen	*Mercedes-Benz Automobili SA*
Von Mentlen Nicola Matteo	*Winteler SA*
Wäger Erik	*Rigamonti Mauro*

La competizione sviluppa gli pneumatici stradali

Il laboratorio di sviluppo più veloce al mondo

Lo sport automobilistico è considerato il "laboratorio di sviluppo più veloce del mondo". Mito pubblicitario? Assolutamente no. La Formula 1 e la Formula E dimostrano quanto gli sport automobilistici influenzino la produzione su larga scala e consentano ai garage di proporre pneumatici molto performanti.

Timothy Pfannkuchen



A prima vista, gli pneumatici da corsa e quelli da strada hanno ben poco in comune. Un treno di pneumatici da F1 costa circa 6'000 euro e dura al massimo 300 km, ma a volte anche meno di 100 km. Negli sport automobilistici, gli pneumatici vengono generalmente spinti al limite, cosa che raramente accade in un'auto da strada. Ma spesso i progressi si fanno grazie alle sollecitazioni estreme. È in quest'ultime condizioni che vengono testate le mescole di gomma, i disegni del battistrada e i processi che faranno parte degli pneumatici stradali solo in futuro dopo anni o addirittura decenni di sviluppo.

La F1, la classe regina, ne è un esempio. Per molto tempo, si è trattato principalmente di una competizione tra produttori di pneumatici, con la marca di questi ultimi che determinava la vittoria o meno di una squadra nel campionato. La stagione 2007 ha segnato l'inizio dell'era del fornitore unico, con l'obiettivo di incentivare la competizione tra le diverse squadre. Bridgestone ha corso fino al 2010, seguita poi da Pirelli a partire dal 2011. Le differenze rispetto a uno pneumatico stradale sono comunque enormi. Prendiamo ad esempio la frenata: un'auto normale decelera a 1g, un'auto di F1 fino a 5g. In caso di pioggia, gli pneumatici standard espellono al massimo 30 litri d'acqua al secondo a 80 km/h, mentre uno pneumatico da pioggia di F1 ne evacua fino a 85 litri a 300 km/h!

Ironia della sorte, è per questo che gli pneumatici da corsa sono dei pionieri. Come i freni a disco e in ceramica, i turbocompressori, l'uso dell'alluminio e del carbonio, la tecnologia di propulsione ibrida e i sensori telemetrici, gli pneumatici hanno fatto il loro esordio negli sport automobilistici prima di diventare gradualmente disponibili per tutti, a un prezzo inferiore, rendendoli adatti alla produzione di serie.

Continua a pagina 4

In F1 come in Formula E, gli pneumatici da corsa devono Affrontare tutte le situazione più estreme. Foto Hankook

Un'infinità di preziosi dati sugli pneumatici

Oltre alle segretissime formule delle mescole di gomma, che sono composte da 30/35 ingredienti e spesso sono frutto del lavoro di oltre 100 specialisti tra chimici o matematici, il vero tesoro è la quantità immensa di dati raccolti ogni fine settimana di gara. Ci vogliono settimane per analizzarli. Alla fine, però, è il verdetto dei dati sull'aderenza che fa la differenza. È infatti l'aderenza misurata durante la gara che fornisce informazioni per gli penumatici di serie, ancora più oggi giorno che il loro diametro è stato portato da 13 a 18 pollici nel corso del 2022. Sono così più simili agli pneumatici stradali, anche perché, con queste nuove dimensioni, il designo del battistrada è fondamentale. Questi insegnamenti valgono per la F1 e per tutte le serie di corse automobilistiche. In Formula E, Hankook rimpiazza Michelin dopo otto stagioni. Per questo motivo Hankook ha sviluppato la versione da corsa dell'iOn come pneumatico per veicoli elettrificati. Il suo battistrada è composto da due mescole di gomma differenti, quella della parte interna garantisce l'aderenza su superfici bagnate dalla pioggia, mentre quella della parte esterna garantisce l'aderenza su superfici asciutte. Anche altre proprietà che caratterizzano gli pneumatici per auto elettriche, come ad esempio l'elevata capacità di carico dovuta al peso maggiore associato poi all'aumento del chilometraggio da percorrere. Tutto ciò viene testato senza pietà negli sport automobilistici così da garantire poi prestazioni eccellenti negli pneumatici stradali. <

Uno pneumatico da pioggia di F1 espelle molta più acqua di un pneumatico di serie. Foto Gruppo Sauber

Il colore come indice del tipo di pneumatico per la F1

Le regole che disciplinano l'uso degli pneumatici di Formula 1, e gli pneumatici stessi, hanno alla base dei fondamenti scientifici. Nella stagione in corso, il Pirelli P Zero è disponibile in sei mescole differenti che variano dalla C0 alla C5 (da molto dure a molto morbide). Il bianco è associato a C0 e C1 (dure), il giallo a C2 e C3 (mediamente dure) e il rosso a C4 e C5 (morbide). A questi "slick" (pneumatici da asciutto) si affiancano poi gli pneumatici da pioggia. Questi si distinguono per un anello verde (pneumatici intermedi, generalmente utilizzati su strade asciutte) o blu (pneumatici da bagnato, in presenza di acqua stagnante o pioggia) visibile sul fianco.

Blasca

Cerimonia UPSA 2023

SWISS RAILPARK
/ ST. GOTTHARD

ELEZIONI 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

Prove di guida con carburante sintetico

Auto d'epoca ecologica e CO2-neutrale

I politici ci chiedono di passare alla mobilità elettrica. Ma è il caso di estirpare il motore a combustione da un veicolo d'epoca per farlo? Per molti appassionati sarebbe un crimine. Come per le auto "normali", i carburanti sintetici potrebbero ridurre in modo massiccio le emissioni di CO2 dei veicoli più vecchi, ma sono compatibili con queste auto?

Jürg A. Stettler

La metà degli svizzeri è contenta di ammirare veicoli d'epoca sulle strade e li considera addirittura beni culturali su ruote. Sulle nostre strade circolano più di 160'000 veicoli d'epoca, tutti messi in circolazione almeno 30 anni fa. Anche se percorrono in media solo 790 chilometri all'anno, oggi è di moda adattare i veicoli più vecchi o anche più recenti con kit di trasformazione a propulsione elettrica. La start-up svizzera Revive Conversions è già operativa in questo senso. Molti amanti delle belle auto, tuttavia, sono sconcertati poiché amano lo scoppiettio di un motore a due tempi o il borbottio di un V8.

Come per tutti i veicoli con motori a combustione interna, anche quelli più vecchi potrebbero diventare a emissioni neutre di carbonio grazie ai carburanti sintetici. Ma la vecchia tecnologia e i nuovi carburanti sono compatibili? "In teoria, nulla impedisce che le auto più vecchie possano essere alimentate con questo nuovo carburante in futuro. In assenza di informazioni dettagliate, sono pochissimi i collezionisti che utilizzano la nuova benzina in veicoli a volte molto costosi", osserva Christian Bach, direttore del Dipartimento Sistemi di Propulsione per Autoveicoli e responsabile dei test dell'Empa. L'Empa e Amag stanno conducendo test per valutare la compatibilità dei vari componenti, l'effetto dell'olio motore sui veicoli più vecchi che hanno un utilizzo sporadico e le emissioni di scarico generate dai carburanti sintetici.

Dino Graf, responsabile della comunicazione di Amag e della collezione di veicoli d'epoca del Gruppo Amag: "Il carburante sintetico permetterà anche in futuro a questi beni culturali di viaggiare su strada e di competere quindi con le auto elettriche". Nella prima fase, gli ingegneri hanno effettuato test di laboratorio sui materiali e sulla compatibilità dei tappi del serbatoio, delle guarnizioni e dei componenti dell'impianto di alimentazione e del sistema di iniezione o del carburatore. Questo ha permesso di determinare la compatibilità di questi componenti con i carburanti sintetici che Synhelion, pioniere svizzero dei carburanti prodotti con energia solare, intende produrre su scala industriale a partire dal 2026.

Ora è iniziata la seconda fase di test, durante la quale i carburanti sintetici vengono utilizzati in condizioni reali su diversi veicoli. "Per cominciare, abbiamo acquistato quattro fusti di carburante P1, già utilizzato in Formula 1 e in altri sport motoristici, in modo da poter effettuare i test senza l'uso di combustibili fossili", spiega René Dörig, che si occupa di veicoli d'epoca presso Amag, tra cui il VW Bulli, la prima Audi Quattro, la Skoda Fabia del defunto fondatore di Amag Walter Haefner e le auto americane dei tempi dello stabilimento di assemblaggio di Schinznach-Bad (AG). Ha messo a disposizione dei media UPSA una di queste auto, una Chrysler Valiant verde oliva del 1970.

Viaggi ecologici a bordo del transatlantico su ruote

Ci accomodiamo nell'auto d'epoca, lunga quasi cinque metri, giriamo la chiave d'accensione ed ecco che il motore a sei cilindri in linea da 3,7 litri e 125 CV, che sonnecchia sotto il lungo cofano, si accende con o senza carburante sintetico neutrale per il clima. Ci sono altri punti da tenere presenti durante il test drive? L'impor-

La Chrysler Valiant del 1970, assemblata a Schinznach e alimentata a carburante sintetico, durante un giro di prova davanti al leggendario Habsburg.
Foto: media UPSA

L'auto americana, che ha percorso 68'000 chilometri, funziona ancora perfettamente, nonostante sia alimentata con carburante sintetico.

Nello showroom, tra veicoli d'epoca e più recenti che raccontano la storia di Amag, una VW Golf I del 1978 aspetta solo di uscire dopo aver fatto il pieno di carburante sintetico.

tante è riportare l'auto a casa sana e salva, nonostante la sua età. "Finora non abbiamo notato particolari anomalie", spiega il signor Dörig. Cosa fare se si accende qualche spia? "Se si accende qualcosa qui dentro", dice sorridendo, "è comunque troppo tardi".

Fortunatamente, durante la nostra gita ecologica attraverso il Canton Argovia, non si è accesa o ha lampeggiato nessuna spia. L'auto americana di costruzione svizzera, il cui numero di telaio comprende quindi un otto, scivola dignitosamente e il suo motore funziona senza problemi, regalandoci un sorriso di soddisfazione tipico di chi guida un'auto d'epoca. Un altro aspetto tipico dell'uso di veicoli d'epoca è che, dopo una breve gita, riportiamo l'auto in garage ancora con il bel tempo.

"Controlliamo anche se questo utilizzo un po' irregolare si ripercuote sui vari componenti, come avverrebbe in caso di uso quotidiano con qualsiasi condizione atmosferica", spiega Dörig. Dobbiamo assicurarci che il carburante moderno e la vecchia tecnologia siano compatibili anche a lungo termine". "Con gli esperti Motorex verifichiamo anche, grazie al prelievo di campioni, se l'olio del motore è degenerato". Anche questi risultati vengono analizzati in dettaglio. Inoltre, le misurazioni della potenza e dei gas di scarico dovrebbero indicare se i proprietari di auto d'epoca potranno viaggiare in futuro senza emissioni di CO2 grazie ai carburanti sintetici.

René Dörig fa il pieno di carburante sintetico per il prossimo giro di prova.

Ammirare le auto d'epoca Amag presso la loro esposizione

L'esposizione in occasione dell'anniversario dei "75 anni di Volkswagen in Svizzera", allestita presso il Museo dei Trasporti di Lucerna, permette ai visitatori di vedere da vicino uno dei marchi Amag e dei suoi gioielli. In ogni caso, con oltre 110 pezzi, Amag ha una collezione molto più ampia di auto d'epoca e nuove, compresi i modelli americani assemblati a Schinznach-Bad (AG) tra il 1949 e il 1972. I visitatori dell'esposizione di Amag possono vedere alcune di queste auto grazie a dei tour di gruppo organizzati.

Maggiori informazioni su :
amag.ch/schaulager
schaulager-schinznach@amag.ch

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

L'ordinanza sui veicoli a motore garantisce la parità di trattamento nel settore dell'automobile svizzero, tutelando così anche i clienti (immagine simbolica). Foto: Shutterstock.

Concorrenza leale nel settore dell'automobile

Conversione della CommAuto in ordinanza

L'ordinanza sulla valutazione degli accordi verticali nel settore dell'automobile entrerà in vigore il 1° gennaio 2024. Il Consiglio federale tramuterà la CommAuto, che rimarrà in vigore fino alla fine del 2023, in un'ordinanza come richiesto dalla "mozione Pfister" approvata dal Parlamento e sostenuta da UPSA. **Yves Schott e Tahir Pardhan**

La CommAuto della Commissione per la Concorrenza (COMCO) è in vigore dal 2002. In particolare, consente ai garagisti, ai fornitori e ad altri attori del mercato, di rappresentare diverse marche di auto, di scegliere per conto proprio i pezzi di ricambio e di fornire servizi nel dopo vendita indipendentemente dalla concessione di vendita per auto nuove. Si tratta di uno strumento importante a favore dei clienti dei garage svizzeri e garantisce la necessaria concorrenza sui prezzi. Tuttavia, a causa della mancanza di risorse, la Commissione per la concorrenza non è stata finora in grado di far rispettare CommAuto e ha rinviato tutte le denunce al tribunale civile competente. Poiché i tribunali civili non sono vincolati dalla CommAuto, questa non è in definitiva mai stata applicata. Di conseguenza, i garage, gli importatori indipendenti di auto e i subappaltatori che volevano imporre le norme della CommAuto alle aziende internazionali hanno sempre perso davanti ai tribunali. La protezione legale è quindi stata chiaramente aggirata.

Una migliore protezione giuridica

Alla fine di giugno, il Consiglio federale ha annunciato che la CommAuto diventerà un'ordinanza a partire dal 1° gennaio 2024 come richiesto dalla mozione del Consigliere nazionale Gerhard Pfister (Centro), adottata a larga maggioranza dal Parlamento e trasmessa al Governo federale nel marzo 2022. La mozione obbliga il Consiglio federale a garantire l'applicazione finora inadeguata mediante un'ordinanza. Con la nuova ordinanza sull'automobile, i tribunali e le autorità sono obbligati a far rispettare le norme garantendo così una migliore protezione giuridica.

L'UPSA accoglie con favore l'adozione dell'ordinanza sulla valutazione degli accordi verticali nel settore dell'automobile e l'attuazione della volontà del Parlamento svizzero. L'UPSA ha sostenuto la mozione Pfister in collaborazione con le associazioni partner: l'Associazione svizzera dei commercianti indipendenti di autoveicoli (VFAS), Carrosserie Suisse, Swiss Automotive Aftermarket (SAA), l'Associazione dell'industria svizzera dei lubrificanti (VSS), l'Associazione del commercio delle due ruote 2roues Suisse, l'Automobile Club Svizzero (ACS) e i sindacati Syna e Unia. <

Evoluzione dei premi

La riduzione dei premi AIP prosegue anche nel 2024

Nonostante un anno 2022 difficile sul fronte degli investimenti e un risultato annuale negativo, la Suva sarà in grado di ridurre nuovamente i premi per il 2024 nella maggior parte delle classi tariffali, grazie al buon risultato tecnico e alle eccedenze di reddito da capitale realizzate negli anni precedenti. **Arabelle Frey (Suva)**

L'andamento favorevole dei rischi e, in particolare, la stabilizzazione del numero di rendite a un livello basso, hanno permesso alla Suva di sciogliere le riserve tecniche non più necessarie.

Eccedenze di reddito da capitale

Anche se il difficile anno borsistico ha generato perdite, il quoziente di solvibilità, pari al 151%, rimane nella metà superiore della fascia obiettivo prescritta (100-180%). Di conseguenza, il Consiglio della Suva ha deciso di restituire le eccedenze generate negli anni precedenti. Ciò significa che in tutti i rami è prevista una riduzione sui premi netti del 20% anche per il 2024, sia nell'assicurazione infortuni professionali (AIP) che in quella non professionali (AINP), con un rimborso agli assicurati di circa 800 milioni di franchi svizzeri.

Riduzioni medie dei premi

Nel 2024, le aziende assicurate beneficeranno di rimborsi dalle riserve di compensazione tecnico-assicurative (50 milioni di franchi) e di circa 850 milioni di franchi da riserve di fluttuazione tecnico-allocative. Questo corrisponde a una riduzione media dei premi lordi del -5,9% nell'assicurazione contro gli infortuni professionali e del -1,0% nell'assicurazione contro gli infortuni non professionali. Si tratta del livello più basso mai registrato, in media, dall'introduzione della LAINF nel 1984. .

La Suva restituisce le eccedenze alle persone assicurate	**Ristorno delle eccedenze nell'anno dei premi 2024** **850 milioni di franchi** provenienti dai fondi di compensazione e di riserve da fluttuazione del valore	
Le persone assicurate ne beneficiano sotto forma di premi più	**Riduzioni di premio medio nel 2024** **-5.9%** Assicurazione contro gli infortuni professionali	**-1.0%** Assicurazione contro gli infortuni non professionali

Contatto diretto

I tassi di premio individuali per le diverse aziende possono differire dalla media della classe, in quanto dipendono dall'attività, dall'andamento del rischio e dal modello di premio individuale. La vostra agenzia di riferimento Suva sarà lieta di rispondere a tutte le vostre domande.

Maggiori informazioni su :
suva.ch/it-ch

Foto: Istock / Fonte grafica: Suva

Supplemento per i costi amministrativi dall'1.1.2024
Nell'assicurazione contro gli infortuni non professionali, è stato abbassato di 0,25 punti percentuali, passando al 13,75%. Nell'assicurazione contro gli infortuni professionali è rimasto invariato al 12,5%. Attualmente la Suva riversa agli assicurati le riserve in eccedenza e i proventi in eccesso da investimenti, motivo per il quale i premi sono eccezionalmente bassi. Una volta esaurite le eccedenze destinate ai rimborsi, i premi torneranno a livelli normali.

Evoluzione dei premi per la classe (13D)
Riduzione dei premi per l'assicurazione contro gli infortuni professionali (AIP) a partire dal 1° gennaio 2024. Grazie alla buona salute finanziaria della classe 13D (Veicoli terrestri e macchine per cantieri «manutenzione»), il tasso di premio medio netto (TPM) sarà ridotto del 13,6% per il 2024. Per consentire la riduzione dei fondi di compensazione in eccesso, i tassi di premio fissati per la classe 13D dell'AIP sono attualmente inferiori al rischio di incidente. I tassi di premio medi netti (TPM) applicati nel 2024 alle due sottoclassi rappresentate da UPSA 13D A0 (manutenzione di veicoli leggeri) e 13D B0 (manutenzione di veicoli pesanti e carrelli elevatori) diminuiranno in media di circa il 14% rispetto all'anno precedente, il che rappresenta una riduzione del tasso di base di tre gradi base in entrambe le sottoclassi rispetto all'anno precedente. A seconda dell'andamento individuale dei rischi, i premi netti di alcune aziende saranno adeguati al rialzo o al ribasso. Senza considerare la distribuzione delle riserve in eccesso e delle maggiori entrate da investimento, circa il 98% delle quasi 8'300 aziende assicurate nelle due sottoclassi A0 e B0 vedrà diminuire i propri tassi di premio per il 2024 (stato: luglio 2023).

Classe	Parti di sottoclassi	Descrizione	TPM* netto 2024 [%MS]	Delta TPM* netto
13D	A0	Manutenzione di autoveicoli leggeri	0.5566	-13.2%
13D	AK	Stazioni di servizio, impianti di lavaggio e parcheggi senza personale compresi eventuali negozi o luoghi di ristorazione affiliati	0.6066	-2.5%
13D	B0	Manutenzione di autoveicoli pesanti e carrelli elevatori	0.7211	-14.4%
13D	C0	Manutenzione di macchine e apparecchi agricoli e per cantieri	0.8665	-20.5%
13D	D0	Manutenzione di moto	0.7503	-5.1%
13D	DF	Manutenzione di biciclette, motorini e sedie a rotelle	0.4279	-9.9%
				-13.6%

Riduzione dei premi dell'assicurazione contro gli infortuni non professionali (AINP) a partire dal 1° gennaio 2024
Nell'AINP, il rischio collettivo per la classe 13D (manutenzione di veicoli) è rimasto praticamente stabile. Tuttavia, dato il leggero miglioramento della situazione finanziaria dell'AINP, il tasso di premio medio netto (TPN) può essere abbassato del 3,8%, il che rappresenta una riduzione del tasso di premio base di un grado di base.

Classe	Descrizione	TPM* netto 2024 [%MS]	Delta TPM* netto
13D	Veicoli terrestri e macchine per cantieri «manutenzione»	1.6396	-3.8%

**Tasso di premio netto medio TPM*

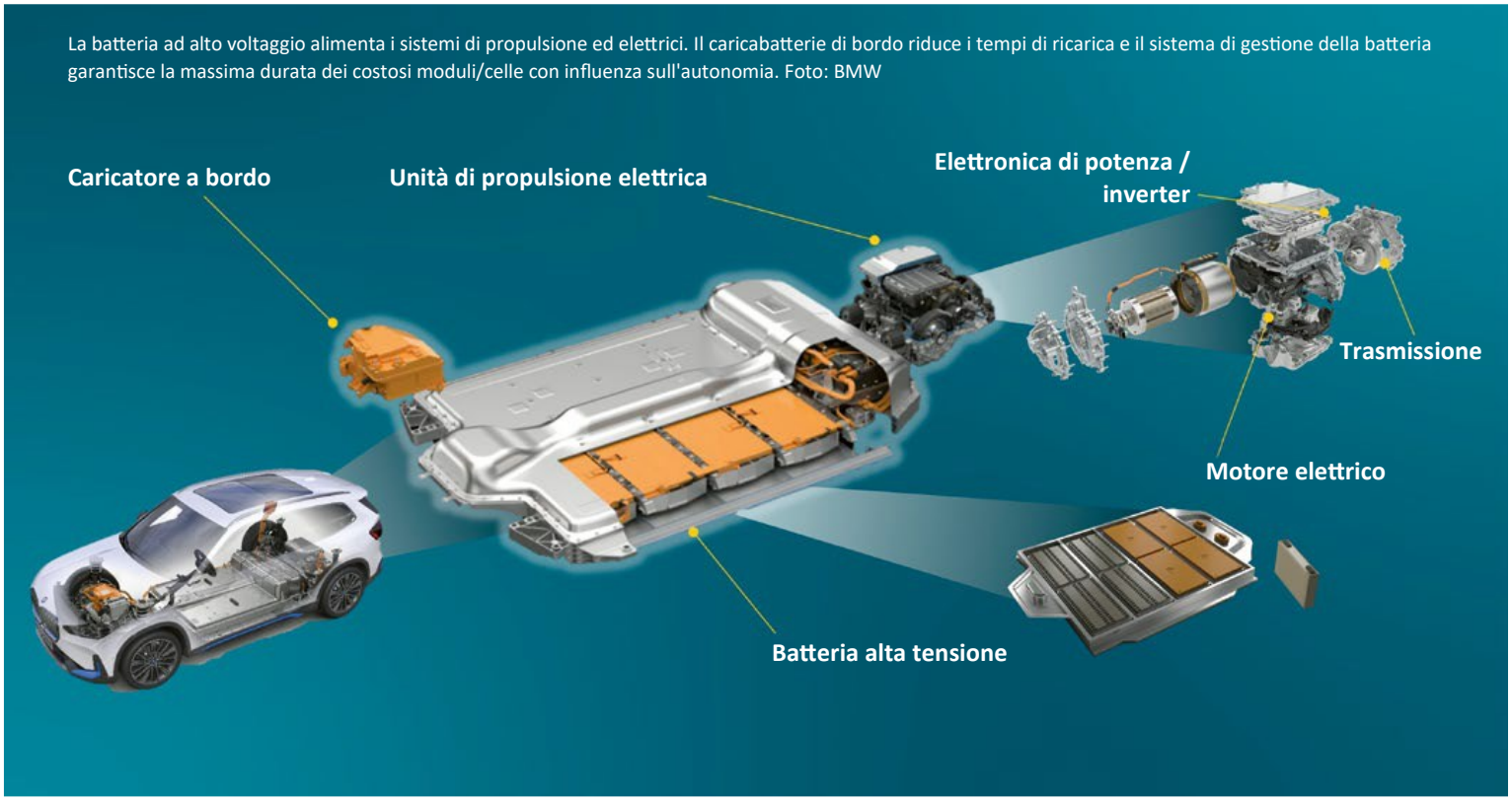
Senza tenere conto della distribuzione delle riserve in eccesso e dei proventi in eccesso da investimento, quasi il 90% di tutte le imprese assicurate nella classe 13D beneficerà nel 2024 di una diminuzione dei premi netti per l'AINP. (Stato: luglio 2023) . <

Possibilità di verifica e riparazione

Competenze di base sulle batterie HV

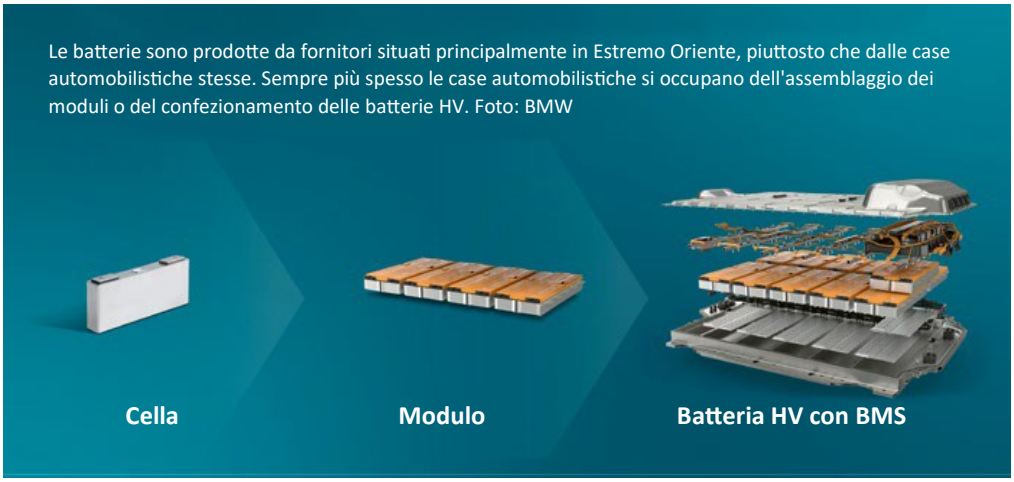
La batteria ad alta tensione funge da serbatoio di energia in un BEV o in un veicolo ibrido o ibrido plug-in per massimizzare l'autonomia e/o il recupero. La sua durata di vita è una caratteristica saliente per un sistema di propulsione, questo evita di doverla sostituire anche nei veicoli di seconda mano. Di tanto in tanto, tuttavia, le batterie ad alta tensione devono essere sostituite in blocco, o per singolo modulo nei sistemi di servizio avanzati.

Andreas Senger



La batteria ad alto voltaggio alimenta i sistemi di propulsione ed elettrici. Il caricabatterie di bordo riduce i tempi di ricarica e il sistema di gestione della batteria garantisce la massima durata dei costosi moduli/celle con influenza sull'autonomia. Foto: BMW

La categoria dei veicoli plug-in è in piena espansione. Sempre più acquirenti di auto nuove optano per la propulsione elettrica o assistita elettricamente. Il numero di batterie ad alto voltaggio utilizzate su strada è in aumento. Questa nuova tecnologia non pone problemi ai possessori di auto nuove, almeno finché la garanzia del produttore è ancora valida. In caso di problemi, spesso vengono sostituiti interi componenti, come mostrato nella foto principale. Per le case automobilistiche la curva di apprendimento nello sviluppo di sistemi di propulsione elettrificati è molto ripida. Mentre inizialmente software e hardware hanno spesso dovuto subire miglioramenti, i guasti per le auto dei clienti stanno diventando sempre più rari.



Le batterie sono prodotte da fornitori situati principalmente in Estremo Oriente, piuttosto che dalle case automobilistiche stesse. Sempre più spesso le case automobilistiche si occupano dell'assemblaggio dei moduli o del confezionamento delle batterie HV. Foto: BMW

I primi contratti di leasing stanno giungendo a scadenza e quindi anche i veicoli a propulsione alternativa stanno arrivando sul mercato dell'usato ed è più difficile esportare i veicoli usati nei paesi meno ricchi. I commercianti/esportatori non sono interessati ai veicoli ibridi, ibridi plug-in o elettrici a batteria, perché nei paesi di destinazione non ci sono le competenze tecniche o i ricambi per le riparazioni, per non parlare della difficoltà di gestione della

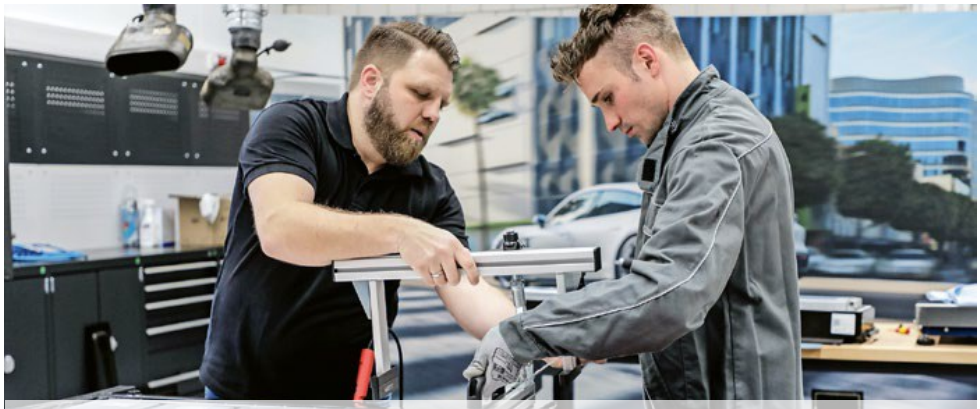
mobilità elettrica a causa della mancanza di infrastrutture di ricarica. I veicoli ibridi di Toyota, la cui durata di vita ha permesso la rivendita anche al difuori dall'Europa, rappresentano un'eccezione. Tutti gli altri veicoli invece devono essere ricondizioni con un impatto positivo sulle emissioni di carbonio su tutto il ciclo di vita nel lungo periodo, oppure smaltiti e i loro componenti riciclati. La durata di vita, e quindi l'approccio " cradle to grave ", deve diventare la priorità. Da un punto di vista ecologico ed economico, è impensabile pensare di smaltire i BEV, che anche con 10-15 anni di vita sono significativamente più costosi, solo perché l'autonomia non è più sufficiente o perché i guasti ai componenti costano più del valore attuale del veicolo stesso.

L'importanza della formazione

Il ricondizionamento deve diventare l'opzione preferita. Per testare, rimettere a nuovo e riparare un componente del gruppo di propulsione elettrificato in modo economico e sostenibile, i meccanici devono essere formati e avere a disposizione i pezzi di ricambio necessari forniti dai produttori e dai fornitori di componenti. Fin dalla fase di sviluppo di un veicolo BEV, occorre tenere presente che le schede dei circuiti delle unità di controllo o i componenti soggetti a usura (come i vari contatti elettrici) siano facilmente accessibili e che non sia necessario smontare l'intero veicolo per sostituire le singole componenti.

La strategia di formazione di UPSA ne tiene conto e ha inserito diversi obiettivi di prestazione e contenuti formativi nei corsi di formazione professionale di base e nella formazione tecnica continua per i meccanici diagnostici d'automobili. La pianificazione continua, l'approfondita revisione e la veloce reazione alle nuove esigenze dei garage stimolano il cambiamento.

Lavorare sulle batterie HV richiede molte conoscenze, attrezzature di protezione e umiltà. Finora le batterie HV difettose venivano generalmente sostituite completamente. Le officine devono però essere in grado di riparare componenti più costosi, hanno quindi bisogno di pezzi di ricambio, apparecchiature di test e strumenti speciali. Dopo aver testato la batteria e averla controllata in varie condizioni con gli strumenti di misura adeguati, si smontano e sostituiscono i moduli difettosi.



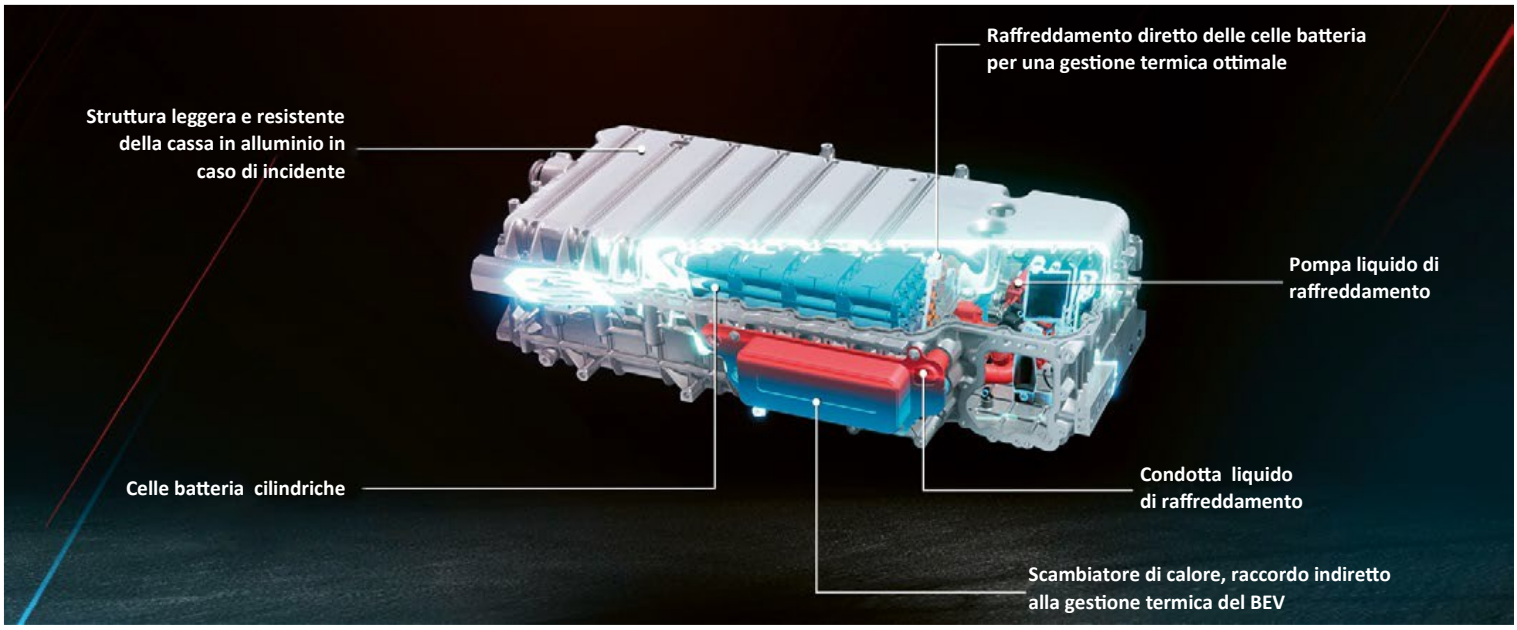
I moduli della batteria sono spesso montati nell'alloggiamento della batteria utilizzando una pasta termica per ottimizzare il trasferimento di calore durante l'utilizzo della vettura. Un modulo difettoso deve quindi essere rimosso meccanicamente utilizzando un apposito telaio.

Prima di installare un nuovo modulo batteria, è necessario rimuovere ogni residuo di pasta termica e applicarne della nuova. Durante il dosaggio, utilizzare solo la quantità necessaria di questo costoso prodotto e assicurarsi che la parte inferiore della batteria sia completamente coperta. Foto: Porsche

Lo spettro delle conoscenze si sta tuttavia ampliando così da seguire l'apertura verso le nuove tecnologie. La paletta delle formazioni parte dal modernissimo motore a combustione interna con complessi sistemi di post-trattamento dei gas di scarico, passando per la gestione elettronica del motore tecnologicamente molto avanzata, proseguendo per la complessa gestione termica, per terminare con la propulsione elettrica che necessita di approcci e sfide tecnologiche completamente diverse. In futuro si porrà la questione se la formazione di base e continua debbano essere specializzate o frazionate.

Nel frattempo, le case automobilistiche dovranno affrontare questo enorme divario di requisiti formando i concessionari e concentrandosi sulla facilità di riparazione dei veicoli. I primi approcci in questo senso si stanno già evidenziando. I BEV BMW di quinta generazione sono già in circolazione. La modularizzazione dei componenti, l'importante quantità di produzione interna e l'approccio alla riparazione di motori elettrici, inverter e batterie HV, sono sviluppi interessanti per il futuro. Altri fabbricanti, come Porsche, si stanno rendendo conto che devono dare la possibilità di riparare anche il componente più costoso di un veicolo elettrico a batteria. Nelle concessionarie, sempre più professionisti dell'officina vengono formati per analizzare e riparare i componenti HV e in particolare le batterie.

Continua a pagina 16



La densità di stoccaggio e quindi il numero di kWh di energia elettrica che possono essere immagazzinati in relazione alla massa della batteria aumenteranno in futuro grazie a nuove combinazioni di materiali o soluzioni di elettrolita. Per migliorare la capacità di ricarica rapida e le prestazioni, il liquido di raffreddamento del veicolo raffredderà direttamente le celle (cilindriche) della batteria. Foto: Mercedes AMG

Finora, in caso di problemi, le batterie HV venivano sostituite in blocco. Fabbricanti e fornitori hanno dovuto comportarsi in questa maniera così da avere la possibilità di analizzare i guasti direttamente in fabbrica e ottimizzare hardware e software nel processo di produzione in serie, consentendo anche ai fornitori di celle e agli stessi fabbricanti di veicoli di interagire tra loro sempre meglio. Per questo motivo alcune case automobilistiche vogliono mantenere le proprie competenze di sviluppo e produzione all'interno dell'azienda in modo da poter progettare autonomamente i componenti e assemblarli direttamente nelle proprie linee di montaggio. Sono finiti i tempi in cui i componenti dei fornitori esterni venivano montati su un BEV basato su una piattaforma progettata per ospitare un motore a combustione interna. La progettazione dei nuovi veicoli inizia con un progetto specifico adatto al sistema di propulsione alle diverse versioni di un sistema modulare. La standardizzazione dei componenti HV consente anche di migliorare la logistica dei ricambi per il post-vendita in modo che le riparazioni siano economicamente sopportabili e facili da pianificare per il cliente.

Strumenti di test e di diagnosi avanzati

Per quanto riguarda la batteria ad alta tensione, i fabbricanti devono perfezionare i loro strumenti di test e diagnosi in modo da poter registrare informazioni importanti sulla gestione della batteria stessa e analizzare fino in profondità le celle e i moduli. Tutto ciò consentirà di individuare le celle difettose o non equilibrate e di sostituire quindi i moduli difettosi in modo efficiente. Affinché la tensione sia elevata, è necessario che un gran numero di singole celle sia collegato in serie. Se le celle perdono la loro capacità di accumulo perché la chimica delle stesse cambia, l'intera batteria ad alta tensione ne risente. Una diminuzione della capacità significa una diminuzione dell'autonomia. Oltre all'invecchiamento naturale (calendario), le celle perdono anche la loro capacità di memoria a causa il numero di cicli di carica/scarica.

Sono inoltre necessari strumenti specifici. Lo smontaggio della batteria HV richiede ad esempio una piattaforma di sollevamento così da rimuovere in sicurezza i pesanti pacchi. Una volta rimossi i connettori e i sensori del modulo, la difficoltà sta nell'estrarre un eventuale modulo difettoso. Poiché i moduli sono generalmente collegati all'involucro della batteria tramite una pasta termica, solo con uno strumento appropriato (telaio di sollevamento) si può esercitare la forza necessaria al suo distacco.

Prima di inserire il nuovo modulo HV, è necessario applicare in modo uniforme la giusta quantità di pasta termica. Questo costoso prodotto deve garantire il contatto con la superficie per favorire il trasferimento di calore durante l'utilizzo. Non è quindi necessaria né una quantità eccessiva né una quantità insufficiente di pasta. Le batterie a celle cilindriche, che vengono raffreddate direttamente dal liquido di raffreddamento del veicolo, sono generalmente installate nei veicoli ad alte prestazioni, che necessitano di essere ricaricati rapidamente.

I diversi tipi di celle richiedono anche metodi di riparazione diversi. La batteria smontata viene poi riassemblata seguendo l'ordine inverso. Controllare la BMS, con i suoi numerosi cavi dei sensori, prima di sigillare il contenitore, è indispensabile come controllare la tenuta delle condotte del liquido refrigerante e del liquido di raffreddamento. Le valvole di sovrapressione e di depressione devono essere controllate prima di essere montate sul veicolo.

Una volta che il sistema di gestione termica è riempito e spurgato, operazione a volte noiosa, il meccanico deve eseguire un controllo finale del veicolo prima di restituirlo al cliente dopo la riparazione. La riparazione della batteria è costosa, poiché lo smontaggio, il montaggio e il lavoro stesso di ripristino richiedono molto tempo. Ecco perché alcuni produttori affidano queste riparazioni a officine specializzate piuttosto che alle loro concessionarie. Galliker ha creato un centro di riparazione a Nebikon (LU), che opera già dal 2020. In questa sede ricondiziona le batterie HV di Renault. <

ELEZIONI FEDERALI: SOSTENIAMOLO

SIMONE GIANINI

in Consiglio Nazionale

per un Ticino competente a Berna

Presidente ACS
sezione Ticino

simonegianini.ch

Lista 15

PLR
I Liberali Radicali

Presa di posizione del Presidente di UPSA Thomas Hurter

"I teorici sono attualmente sovra rappresentati"

Tra meno di due mesi la Svizzera eleggerà il nuovo Parlamento. In un'intervista, Thomas Hurter, Presidente centrale di UPSA, si esprime su di chi veramente ha bisogno la politica oggi, su come valuta il futuro del motore a combustione interna e su cosa oggi lo infastidisce. **Yves Schott**

Signor Hurter, come è percepita in generale l'automobile in Svizzera?

Thomas Hurter: Nel nostro Paese, quasi ogni famiglia possiede un'automobile. Da qualche tempo a questa parte, l'automobile viene denigrata dai media e, secondo la mia opinione, troppo spesso a torto.

I giornalisti di radio, giornali e televisione la infastidiscono?

Sì, le informazioni catastrofiche dominano sui media. Si ha spesso la sensazione che il mondo stia per finire.

Ancor di più, il trasporto individuale motorizzato (TIM) è stato ed è tuttora considerato il capro espiatorio del clima.

È chiaro che il traffico motorizzato contribuisce alle emissioni inquinanti. Ma questo è dovuto principalmente alla costante crescita della popolazione e dell'economia. Allo stesso tempo, tutti vogliono avere la libertà di spostarsi individualmente, quando e dove vogliono. Può sembrare un po' banale, ma: l'automobile è un bisogno fondamentale.

Tuttavia, in alcuni casi il settore si è messo nei guai da solo.

Si riferisce allo scandalo del diesel. Sono d'accordo con lei: non è stato certo un bene per l'immagine del settore. Ma nel complesso, l'industria reagisce sempre in modo molto rapido e innovativo alle debolezze del momento. Prendiamo i motori: oggi quasi tutti i marchi offrono un veicolo elettrico, e questo sviluppo è stato molto rapido. C'è però ancora una cosa che mi infastidisce veramente.

Cosa?

Quando la politica pensa di essere più intelligente della ricerca. Ci vogliono alcuni anni perché una legge entri in vigore. La politica farebbe meglio a stabilire condizioni quadro piuttosto che dire cosa è bene e cosa è male.

La progressione di motori alternativi e la situazione politica generale suggeriscono che il motore a combustione interna è sul punto di sparire.

Sono contrario. E non lo dico perché mi piacciono i motori. Per ridurre i combustibili fossili, bisogna considerare la situazione a livello globale. L'UE vieterà i motori diesel e a benzina convenzionali entro il 2035, ma l'India e la Cina difficilmente saranno neutrali dal punto di vista climatico nei prossimi anni e decenni. Personalmente, ritengo che sia un errore smettere di contare sui motori a combustione.

Perché?

Perché gli stessi veicoli, le stesse infrastrutture e gli stessi depositi di benzina potrebbero continuare a essere utilizzati nello stesso modo. Ma i veicoli sarebbero alimentati in

Thomas Hurter è chiaro: "L'auto è una necessità fondamentale". Foto: media UPSA

modo diverso: con carburanti sintetici. Gli ostacoli alla mobilità elettrica sono già visibili: ci vorranno anni prima che venga realizzata un'infrastruttura degna di questo nome. Per quanto riguarda i carburanti sintetici, i principali argomenti di discussione sono il prezzo e gli scarsi volumi disponibili. Vorrei però aggiungere qualche parola in più sul "ciclo di vita di un'automobile".

Certo.

Le auto nuove vengono mediamente utilizzate in Europa per sette o otto anni prima di essere esportate verso i paesi dell'Est. Da lì proseguono verso l'Africa, dove vengono utilizzate fino alla fine del ciclo di vita. Se nell'UE saranno ammessi sulle strade solo motori alternativi, cosa succederà in Africa? A causa delle sue condizioni economiche, ci vorranno decenni prima che questo mercato possa funzionare con la sola elettricità. Una catena ben oliata si è spezzerà.

Cosa ne pensa dei motori a idrogeno?

Amo le nuove tecnologie e sono totalmente aperto a queste. Ma non tutte le tecnologie sono ugualmente adatte in ogni dove. Ogni motore deve essere utilizzato dove è più adatto. L'idrogeno ha un enorme potenziale, in parte per la sua efficienza e in parte per la velocità con cui può essere "caricato". Anche in questo caso, però, mancano le infrastrutture, anche se sicuramente in un prossimo futuro arriveranno.

Secondo lei, cosa è cambiato in meglio e in peggio nel settore dei trasporti?

Per quanto riguarda le strade, poco è cambiato negli ultimi anni. Per quanto riguarda i programmi di agglomerazione e la mobilità lenta, ci sono stati effettivamente dei progressi. Ma a parte questo, poco o nulla è stato fatto. Questo vale in particolare per le autostrade, anche se hanno chiaramente registrato la crescita maggiore. I cinque progetti approvati dal Parlamento nella sessione estiva (tra cui l'estensione dell'A1 a sei corsie tra Schönbühl e Kirchberg) rappresentano il primo grande sviluppo da diversi anni a questa parte, anche se la maggior parte del budget viene speso per la manutenzione. Il trasporto pubblico, invece, può beneficiare da tempo di un sostegno politico mirato.

Quali sono, a suo avviso, le sfide principali?

L'automobile esisterà per sempre. Sarà sicuramente affascinante osservare l'evoluzione della tecnologia e dell'automazione. Ecco perché l'automobile è probabilmente alla vigilia del periodo più interessante dalla sua invenzione.

Cosa la rende fiducioso e cosa invece pessimista?

La retorica negativa dei media mi irrita. Certo, ci sono problemi in tutto il mondo, ma gli esseri umani sono sempre stati in grado di adattarsi e trovare soluzioni. Non c'è bisogno di farsi prendere dal panico. Per quanto riguarda le infrastrutture, invece, sono necessarie nuove soluzioni. Finora gli ingorghi stradali erano appannaggio dei paesi densamente popolati, ma ora fanno parte della nostra vita quotidiana. Ecco perché dobbiamo pensare a come utilizzare meglio le infrastrutture pubbliche. Alcuni treni circolano ogni 15 minuti indipendentemente dal numero di persone che li utilizzano. Le varie opzioni di mobilità devono essere meglio coordinate e spesso la capacità non viene sfruttata appieno. La semplice espansione non è sufficiente.

"L'automobile è all'alba del periodo più interessante dalla sua invenzione".

Thomas Hurter,
Presidente centrale UPSA

Cosa significano per lei parole chiave come "modello di agenzia" o "legge sulla protezione dei dati"?

Vedo solo opportunità. Se si è flessibili, se si cercano e si sperimentano alternative, si è quasi certi di sopravvivere. Se ci si ferma, si rischia invece di affondare.

Molti ritengono che il dibattito politico pubblico sia diventato più duro. Lei è d'accordo?

Infatti, vedo fronti molto più rigidi e meno disponibilità al compromesso. Invito anche i politici ad assumersi le proprie responsabilità: chi rimane al 100% sulle proprie posizioni difficilmente troverà soluzioni.

Cosa raccomanda in vista delle elezioni di quest'autunno?

Logicamente, mi auguro una maggiore rappresentanza borghese in Consiglio nazionale e in Consiglio degli Stati. Ma soprattutto la presenza di più persone provenienti dall'industria e dagli imprenditori. Al momento, i teorici sono un po' sovra rappresentati. Sono molto deluso dai Verdi liberali: pensano e agiscono quasi come il PS e non sono né liberali né verdi. Molti membri del PVL si puliscono la coscienza per mezzo del loro partito. Hanno guadagnato un sacco di soldi nel corso degli anni e ora fanno sentire in colpa tutti gli altri.

Quanto spesso si mette al volante?

Ho un legame emotivo con le auto e mi piacciono sia i veicoli d'epoca che quelli nuovi. Anche per motivi professionali, mi piace usare le tecnologie più recenti. Per il mio lavoro di politico a Berna, il treno è il mezzo di trasporto più comodo, e questo anche per spostarmi da una città all'altra. Nella vita privata, alterno i trasporti pubblici al TMI. Apprezzo lo spazio personale di cui si può godere in auto, in particolare dopo un volo di 14 ore. Penso, ascolto musica e mi rilasso prima di tornare alla vita quotidiana a casa. <

ELEZIONI FEDERALI: SOSTENIAMOLO

pieromarchesi.ch

Piero Marchesi

100% VALORI SVIZZERI

Contaci ANCORA

Lista nr. 33
al Consiglio nazionale

ticino UDC
I Liberalconservatori

INFO ESA

Il protagonista della stagione invernale: perché un detergente invernale lavavetri è assolutamente indispensabile

Più sicurezza grazie a una visuale chiara

Con l'arrivo della stagione fredda, le automobiliste e gli automobilisti sono confrontati con sfide particolari. Strade scivolose, neve e parabrezza ghiacciati sono solo alcuni dei problemi che devono affrontare.
Scoprite perché un efficiente detergente invernale lavavetri è indispensabile.

Una chiara visuale per una guida sicura
Nei mesi freddi, la visibilità sulle strade è spesso fortemente limitata da neve, spruzzi d'acqua e sporcizia. È qui che entra in gioco il detergente invernale per lavavetri. Grazie alla sua formula speciale, è progettato per rimuovere rapidamente ed efficacemente neve, sale e particelle di sporco dal parabrezza. In questo modo, il conducente può vedere chiaramente e guidare in sicurezza.

Protezione dell'impianto lavavetri
L'impianto lavavetri è un altro componente essenziale dell'auto che è particolarmente sollecitato in inverno. Le basse temperature possono causare il congelamento dell'acqua nei tubi e negli ugelli dell'impianto, danneggiandoli. Un detergente invernale contiene additivi speciali che impediscono il congelamento del sistema e ne garantiscono il corretto funzionamento. Questo non solo migliora la visibilità, ma previene anche guasti ed evita costose riparazioni.

Riassunto: un detergente per lavavetri invernale è un compagno irrinunciabile per gli automobilisti durante la stagione fredda. Garantisce una chiara visuale e protegge l'impianto lavavetri da eventuali danni.

Buono a sapersi!
Al momento dell'acquisto, non lasciatevi ingannare da dichiarazioni sulle proprietà antigelo come «fino a -60 gradi». Questi prodotti, spesso molto economici, di solito si limitano ad imbrattare il parabrezza a causa dell'elevato contenuto di glicole etilenico, ma senza però pulirlo bene. Mentre i detergenti lavavetri di alta qualità, che costano un po' di più, grazie alle loro proprietà possono essere utilizzati con maggiore parsimonia. Ciò automaticamente porta ad un minor fabbisogno durante l'utilizzo.

NESSUNA «GUIDA ALLA CIECA» in autostrada
Un secondo con il parabrezza imbrattato a 120 km/h corrisponde a 33 metri di «GUIDA ALLA CIECA»!

Intervista a Peter Grünenfelder, Presidente di Auto-Suisse

La prosperità non si raggiunge con le cargo-bike

In occasione dell'Assemblea generale dell'Associazione svizzera degli importatori di automobili, tenutasi lo scorso maggio, Peter Grünenfelder è stato eletto quale successore di Albert Rösti che ha dovuto rinunciare al suo mandato in seguito all'elezione in Consiglio federale. I media di UPSA hanno incontrato questo dottore in economia aziendale e hanno discusso delle sfide che dovrà affrontare quale Presidente di auto-suisse. **Jürg A. Stettler**

Peter Grünenfelder, presidente di Auto-Suisse.
Foto: media UPSA

Signor Grünenfelder, è contento del suo garagista?

Peter Grünenfelder, Presidente di Auto-Suisse: Assolutamente sì! È un'azienda familiare a Oberburg (BE). L'ultima volta sono stato accolto con un grande sorriso e un "Sei tu il successore di Albert" detto in dialetto bernese. Alla fine, il cambio degli pneumatici, la visita e la consulenza inclusa, è durata quasi due ore, ciò che mi ha permesso di capire meglio dove sono i punti dolenti.

Gli importatori e i garagisti non sempre tirano dalla stessa parte ...

Ne sono ben consapevole. Ma non dobbiamo mai perdere di vista il nostro obiettivo comune: "preservare e sviluppare la mobilità individuale". Ho voluto assumere la presidenza di Auto-Suisse anche per dimostrare chiaramente quanto la mobilità sia un fattore economico importante per la Svizzera. Dobbiamo andare tutti nella stessa direzione, assolutamente! Abbiamo abbastanza opposizione da parte delle città e del centro-sinistra.

Cosa deve cambiare?

Il diffuso feticismo per lo status quo che contrasta sul nascere ogni possibile novità e ostacola così lo sviluppo del nostro Paese. È per questo che tutte le associazioni stradali, automobilistiche e della mobilità, devono unirsi e riportare in primo piano nell'opinione pubblica l'importanza della mobilità come fattore economico. Ho anche una grande ammirazione per il lavoro dei garagisti nel campo della formazione. Il settore delle autofficine è da sempre pioniere nella formazione degli apprendisti. Qui si formano grandi valori professionali. È necessario sensibilizzare l'opinione pubblica anche su questo aspetto oltre che sul ruolo di precursore tecnologico del settore automobilistico.

I contratti di agenzia sono attualmente oggetto di grandi discussioni all'interno della vostra associazione?

Le discussioni all'interno della nostra associazione non sono certo così vivaci come lo sono tra i proprietari di garage. Qualunque sia il modello di agenzia, se ci sarà, l'importante è che la concorrenza rimanga sana e che l'attenzione al cliente funzioni perfettamente. Questo è anche nell'interesse di tutte le case automobilistiche.

Qual è il livello di collaborazione del nuovo polo dell'automobile con Thierry Burkart, suo collega del PLR e presidente di ASTAG, e Thomas Hurter, presidente di UPSA?

Lavoriamo molto bene insieme. Conosco bene Thierry Burkart dai tempi in cui era Cancelliere di Stato del Canton Argovia, quando era anche sia Presidente del partito cantonale che deputato. E conosco anche Thomas Hurter da molto tempo. A livello umano andiamo d'accordo, il che è sempre un vantaggio. Il nostro obiettivo è lavorare insieme per riportare la forza economica del

settore in primo piano. Una mobilità funzionale è semplicemente un'esigenza economica fondamentale per la Svizzera.

Da direttore di un think tank a responsabile di un'associazione di lobbying, quali sono le principali sfide legate a questo cambiamento?

Sono fermamente convinto che un think tank abbia bisogno di una rotazione regolare del personale per far emergere nuove idee. Per questo motivo, quando ho assunto il mio incarico otto anni fa, ho detto che avrei voluto passare all'economia reale e realizzare il mio sogno d'infanzia di assumere la presidenza di un'associazione. Con Auto-Suisse è stato molto più rapido di quanto mi aspettassi. Finora ho lavorato sulle condizioni quadro strategiche dell'economia di mercato. Oggi, in un'associazione forte, vedo quali sono i problemi quando queste condizioni quadro non vengono adattate e l'attività commerciale viene resa politicamente difficile. Per pagare gli stipendi del personale alla fine del mese bisogna vendere automobili. E nell'economia reale il denaro non viene speso così facilmente come a livello governativo. Non vedo quindi l'ora di prendere in mano le redini di Auto-Suisse.

Lei gode di una reputazione di modernizzatore lungimirante. Cosa vorrebbe cambiare in Auto-Suisse?

Auto-Suisse occupa già una posizione molto forte nella Berna federale e nel panorama associativo. Per questo sarebbe pretenzioso da parte mia voler cambiare tutto. Vorrei dare maggiore priorità ad alcuni punti, coinvolgendo naturalmente il Comitato, i soci e i responsabili operativi.

A cosa pensa?

Da un lato, ripeto, si tratta di sensibilizzare l'opinione pubblica sul valore economico della mobilità. La gente, non solo il centro-sinistra, ma un'intera fascia della popolazione, pensa che sia sufficiente bloccare il traffico e che non ci sia più bisogno di investire nelle strade. Tuttavia, bloccando il traffico, blocchiamo anche il motore dell'economia globale e incidiamo direttamente sulla nostra prosperità. Con l'elettrificazione delle flotte di veicoli, il nostro settore sta facendo passi da gigante e sta svolgendo un ruolo pionieristico nella lotta al cambiamento climatico. Per raggiungere questo obiettivo, tuttavia, è necessario adattare le condizioni quadro, ad esempio, con una rete nazionale di stazioni di ricarica. Ma se l'opposizione impedisce la realizzazione di progetti di costruzione nel settore delle infrastrutture energetiche, mettendo così a rischio la sicurezza dell'approvvigionamento o l'apertura tecnologica, Auto-Suisse farà sentire la sua voce forte e chiara.

"L'obiettivo è quello di sensibilizzare l'opinione pubblica sul valore economico della mobilità".

Peter Grünenfelder,
Presidente di Auto-Suisse

Qualcos'altro?

Se manteniamo una dipendenza unilaterale dall'estero per le nostre forniture energetiche, o se mettiamo in atto strutture teoriche come la Strategia energetica 2050, che semplicemente non funzionano e non garantiscono la sicurezza dell'approvvigionamento, dovremo rispondere a un'industria che ha già investito miliardi per trasformarsi in tecnologie rispettose dell'ambiente. Mi opporrò con decisione anche alla vera e propria ostilità dimostrata da alcune amministrazioni comunali nei confronti di qualsiasi forma di mobilità individuale. Si tratta di una politica perseguita dalla comodità di un nido accogliente che non tiene conto del contesto economico. È questo feticismo per lo status quo che vuole limitare l'attività economica e frenare il commercio in città (dove io stesso vivo), così come le opportunità di consumo e i trasporti logistici.

Sembra che Auto-Suisse stia per aumentare la pressione sulla politica ...

L'elettrificazione della mobilità è importante, ma con utopie politiche come la Strategia energetica 2050, non garantisce la sicurezza dell'approvvigionamento, che è un aspetto che deve essere riproposto a livello politico! Posso capire l'abbandono del nucleare dopo l'incidente di Fukushima, ma avremo problemi reali se continuiamo sulla strada dei divieti tecnologici e ci affidiamo quasi esclusivamente alla dipendenza dall'estero. La nostra politica è spesso troppo concentrata sul breve termine, con obiettivi simbolici e normativi che devono essere attuati dall'economia, anche se non hanno senso dal suo punto di vista. Le città, anche se sono governate dalla sinistra, sono i motori economici del nostro Paese, non per la loro politica urbana, ma per le imprese che vi operano. Se le città vogliono limitare l'attività economica attraverso la mobilità individuale, la Svizzera, paese di pendolari, deve opporsi! Non tutti possono raggiungere l'ufficio in treno o in tram, per non parlare poi della logistica e delle consegne. La mobilità individuale è la linfa vitale dell'economia svizzera. La prosperità e il valore aggiunto non si ottengono con le cargo bike.

Come UPSA, anche Auto-Suisse ha aderito alla "Roadmap della mobilità elettrica 2025". Siete sulla buona strada? E cosa ne pensate dell'intenzione del Consiglio federale di porre fine all'esenzione dalla tassa d'importazione per le auto elettriche?

Siamo sulla strada giusta in termini di elettrificazione, nonostante le condizioni quadro siano diventate difficili. Ma questa è la contraddizione della nostra politica odierna: chiediamo all'industria automobilistica una mobilità più rispettosa dell'ambiente, ma allo stesso tempo creiamo incentivi negativi con l'imposizione di tasse. Come persona critica nei confronti dello Stato, trovo complicata l'introduzione di qualsiasi nuova tassa, a maggior ragione se compromette l'obiettivo ecologico di ridurre le emissioni di carbonio. Sono quindi decisamente contrario all'abolizione dell'esenzione fiscale sulle importazioni. Nel frattempo, la nostra imposizione fiscale è diventata pari a quella della Germania e dell'Austria.

Andreas Burgener, il vostro direttore, andrà in pensione nel gennaio 2024 dopo oltre 20 anni di servizio. A che punto è la ricerca del suo successore?

Attualmente è la mia priorità assoluta. Stiamo ricevendo candidature di prim'ordine, il che ci fa molto piacere e depone a favore della reputazione dell'associazione. Il nuovo direttore seguirà le orme del suo predecessore. Andreas Burgener gode di un'ottima reputazione nel settore e nel Parlamento federale. <

È inoltre possibile leggere ciò che Peter Grünenfelder ha da dire sull'UE, sull'approvvigionamento energetico e sullo smaltimento delle batterie su:
agvs-upsa.ch/it/news-it/non-si-puo-mantenere-il-benessere-con-le-biciclette-da-carico

Nuova legge sulla protezione dei dati

Ultima occasione per allacciare le cinture

La nuova Legge sulla protezione dei dati è entrata in vigore il 1° settembre 2023. In linea di principio, la non conformità sarà punibile già a partire da questa data. È quindi importante agire per tempo, in modo da essere pronti quando sarà il momento. Le eventuali violazioni potranno essere molto care. **Sascha Rhyner**

Non allacciare la cintura di sicurezza può comportare una multa se si viene fermati. E in caso di incidente, si perdono le coperture assicurative, per non parlare poi del rischio di rimanere gravemente feriti. Per la legge sulla protezione dei dati è un po' la stessa cosa: si può anche ignorare. Ma in caso di incidente con i dati o di reclamo da parte dei clienti, questo costa caro. Molto caro. Le multe possono arrivare a CHF 250'000. Le multe non sono a carico dell'azienda, ma del responsabile della protezione dei dati. Comportano inoltre l'iscrizione nel casellario giudiziario. Occorre quindi prendere le misure necessarie per proteggersi dalle conseguenze penali. Oppure, per usare ancora una volta l'esempio della cintura di sicurezza: è meglio allacciare la cintura di sicurezza prima di immettersi sulla strada principale.

Gli specialisti della protezione dei dati del partner UPSA Impunix hanno stilato una lista con i dieci passi relativi alla nuova legge sulla protezione dei dati personali. Qualsiasi violazione intenzionale degli articoli contrassegnati in rosso è passibile di sanzioni. Le altre disposizioni possono essere invece oggetto di un'azione civile.

1. **Elenco delle elaborazioni dei dati**
   Art. 12 Creare un elenco dei processi e delle attività in cui la vostra organizzazione tratta i dati personali (ad es. vendite, cookie, marketing, post-vendita, noleggio, assistenza stradale, contabilità, risorse umane, e-shop, videosorveglianza). L'elenco contiene: trattamento minimo, finalità, categoria di persone, categoria di dati, destina-tari/elaboratori degli ordini, durata della conservazione. Eventualmente, ulteriori informazioni se richieste.

2. **Informativa sulla privacy - DSE**
   Art. 19 Ogni volta che raccogliete o trattate dati personali che non sono richiesti dalla legge, dovete informare in modo trasparente nel DSE prima del trattamento. È preferibile inserire il DSE sul sito web, i link ad esso sulle videocamere, nei contratti (riferimento al DSE), i candidati, il DSE separato nel regolamento del personale.
   Il DSE contiene: I vostri dati di contatto, le finalità del trattamento dei dati, le categorie di destinatari, il trasferimento all'estero (paesi), i diritti degli interessati.

3. **Contratto di elaborazione ordini - CST**
   Art. 9 La maggior parte delle aziende fornisce o dà accesso ai dati anche a terzi, ad esempio fornitori di servizi in-formatici, marketing, ecc. Il responsabile del contratto può fare solo ciò che anche noi possiamo fare. Pertanto, è necessario stipulare un "ABV" con i terzi, un contratto che sancisce la sovranità dei vostri dati e obbliga i terzi alla protezione e alla sicurezza dei dati. È sufficiente un ABV conforme al diritto dell'UE con un riferimento alla DPA. (Modello: ad es. dell'autorità di protezione dei dati del Liechtenstein).

4. **Sicurezza dei dati - TOM e DSFA**
   Art. 8 Proteggiamo i dati personali attraverso misure tecniche e organizzative. Tecniche: accesso solo con account personale e "MFA", accesso da parte di terzi solo su richiesta e con audit trail, firewall, software antivirus, backup. Organizzative: clean desk, necessità di sapere, impegno per la protezione dei dati e formazione, distruzione, ecc. Obbligo di notifica: art. 24, in caso di perdita di dati è necessario verificare la notifica all'IFPDT, edoeb.admin.ch. e verificare anche la notifica agli interessati.
   Art. 22 Se l'organizzazione tratta molti dati personali, dati personali molto sensibili o dati personali che richiedono una protezione speciale e se errori o altri rischi possono rappresentare un pericolo per l'interessato, è necessario prepara-re e documentare una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati (DSFA). Con il DSFA, le misure adottate per proteggere i dati personali devono essere verificate in modo approfondito per verificarne l'effettiva idoneità.

5. **Trasmissione estera**
   Art. 16 Nessun paese estero e quindi paesi verso i quali possono essere tra-sferiti i dati personali: UE, Regno Unito, SEE e singoli altri paesi dell'elenco dei paesi. Ricordiamo che i Paesi devono es-sere indicati nel DSE.
   In altri Paesi, i dati possono essere trattati se ciò è richiesto e specificato in un contratto nel singolo caso. L'interessato ha rinunciato a una protezione separata, oppure esistono le cosiddette SCC, ovvero le clausole contrattuali standard dell'UE con riferimento alla Svizzera.

6. **Diritti interessati**
   Art. 25 e segg. Gli interessati hanno il diritto di ottenere informazioni sui propri dati personali (non sui documenti) menzionati nel DSE e ulteriori informa-zioni su richiesta. La legge prevede un periodo di 30 giorni per il libero accesso. Prima di ciò, dobbiamo identificare la persona che richiede le informazioni. Si noti che informazioni false o incomplete sono punibili per legge. Lo scopo dell'in-formazione deve essere la protezione della personalità. Ulteriori diritti sono: Autorizzazione di dati falsi. La cancella-zione può essere richiesta solo se non abbiamo un motivo migliore o un obbligo legale. Nel caso di una decisione completamente automatizzata, art. 21, un essere umano decide comunque su richiesta.

7. **Principi di protezione dei dati**
   Art. 6 Nei nostri processi all'interno dell'organizzazione attuiamo i principi della protezione dei dati: liceità, buona fede, limitazione delle finalità, obbligo di cancellazione, accuratezza, trasparenza e sicurezza dei dati. L'organizzazione documenta questi principi e le procedure per il rispetto dei re-quisiti di due diligence.

8. **Privacy per impostazione predefinita**
   Art. 7 Quando diamo all'interessato la possibilità di scegliere, le impostazioni di privacy e sicurezza di un sistema, di un'applicazione o di un prodotto devono esse-re impostate sulle opzioni più sicure o più rispettose della privacy.

9. **Piccolo segreto professionale**
   Art. 62 I dati personali forniti all'organizzazione saranno man-tenuti riservati, salvo diversa comunicazione all'interessato.

10. **Formazione dei dipendenti**
    I dipendenti sono molto impor-tanti per l'attuazione e il rispetto della protezione dei dati. Ci sono molte ragioni per cui i dipendenti devono essere formati sulla protezione dei dati:
    Evitare le sanzioni: Le violazioni delle leggi sulla protezione dei dati possono portare a multe personali significative, fino a 250.000 franchi svizzeri. Sicurezza dei dati: il personale formato è più preparato a identificare ed evitare potenziali rischi per la sicurezza, come attacchi di phishing, password insicure e altri problemi di sicurezza.
    Fiducia dei clienti: I clienti sono più propensi a fidarsi delle aziende che proteggono i loro dati. Buone pratiche di protezione dei dati possono contribuire alla soddisfazione dei clienti. <

UPSA Business Academy—Ticino

Ottobre 2023

Lavorare in sicurezza sugli impianti ad alto voltaggio nella tecnica automobilistica con certificazione HV1 e HV2 - 2giorni

Data: 27.09.2023 — 28.09.2023 (ancora pochissimi posti)

Data: 02.10.2023—03.10.2023 e 05.10.2023 — 06.10.2023 (completi)

Novembre 2023

Salute & sicurezza nelle officine di autoriparazione - 2 giorni

Data: 11.10.2023—18.11.2023

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:* 07.12.2023 (lista d'attesa)

Maggiori informazioni e iscrizioni su:

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

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

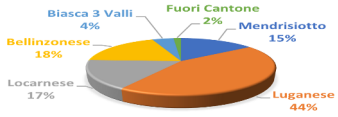
Immatricolazioni cumulative Gennaio - Luglio 2023 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca																Imm. cum. Gen. - Lug. CH		
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		*F.cant.*	∑ Tot.	% Quota		∑ Totale	% Quota	Rango
1	VW	175	14.45%	512	13.32%	255	17.84%	281	21.18%	87	18.47%	*25*	1'335	15.88%		15'285	10.74%	1
2	AUDI	150	12.39%	472	12.28%	155	10.85%	138	10.40%	23	4.88%	*9*	947	11.26%		11'698	8.22%	3
3	MERCEDES-BENZ	112	9.25%	425	11.05%	113	7.91%	90	6.78%	29	6.16%	*10*	779	9.26%		11'513	8.09%	5
4	SKODA	107	8.84%	279	7.26%	157	10.99%	83	6.25%	39	8.28%	*27*	692	8.23%		12'265	8.62%	2
5	TOYOTA	108	8.92%	271	7.05%	120	8.40%	74	5.58%	28	5.94%	*2*	603	7.17%		7'854	5.52%	6
6	BMW	87	7.18%	255	6.63%	118	8.26%	59	4.45%	19	4.03%	*14*	552	6.56%		11'542	8.11%	4
7	SEAT / CUPRA	62	5.12%	161	4.19%	61	4.27%	35	2.64%	35	7.43%	*6*	360	4.28%		7'037	4.94%	7
8	DACIA	32	2.64%	123	3.20%	51	3.57%	34	2.56%	35	7.43%	*0*	275	3.27%		4'318	3.03%	13
9	PORSCHE	15	1.24%	173	4.50%	18	1.26%	45	3.39%	4	0.85%	*1*	256	3.04%		2'955	2.08%	16
10	RENAULT	31	2.56%	106	2.76%	50	3.50%	42	3.17%	23	4.88%	*0*	252	3.00%		4'932	3.46%	9
11	SUZUKI	35	2.89%	99	2.57%	27	1.89%	50	3.77%	33	7.01%	*0*	244	2.90%		2'587	1.82%	17
12	FORD	34	2.81%	102	2.65%	43	3.01%	36	2.71%	8	1.70%	*7*	230	2.74%		6'067	4.26%	8
13	TESLA	33	2.73%	100	2.60%	27	1.89%	35	2.64%	11	2.34%	*0*	206	2.45%		4'783	3.36%	10
14	MINI	25	2.06%	92	2.39%	34	2.38%	13	0.98%	4	0.85%	*1*	169	2.01%		2'311	1.62%	20
15	KIA	14	1.16%	77	2.00%	24	1.68%	34	2.56%	12	2.55%	*0*	161	1.91%		3'735	2.62%	14
16	HYUNDAI	21	1.73%	49	1.27%	40	2.80%	32	2.41%	7	1.49%	*5*	154	1.83%		4'762	3.35%	11
17	FIAT	36	2.97%	59	1.53%	9	0.63%	22	1.66%	3	0.64%	*1*	130	1.55%		2'317	1.63%	19
18	NISSAN	17	1.40%	59	1.53%	15	1.05%	22	1.66%	6	1.27%	*1*	120	1.43%		1'791	1.26%	23
19	VOLVO	29	2.39%	47	1.22%	7	0.49%	6	0.45%	5	1.06%	*4*	98	1.17%		4'503	3.16%	12
20	PEUGEOT	11	0.91%	29	0.75%	18	1.26%	18	1.36%	3	0.64%	*2*	81	0.96%		3'211	2.26%	15
21	MAZDA	5	0.41%	27	0.70%	15	1.05%	30	2.26%	3	0.64%	*0*	80	0.95%		2'544	1.79%	18
22	JEEP	12	0.99%	40	1.04%	7	0.49%	16	1.21%	3	0.64%	*1*	79	0.94%		1'385	0.97%	24
23	MITSUBISHI	4	0.33%	25	0.65%	18	1.26%	20	1.51%	7	1.49%	*2*	76	0.90%		1'084	0.76%	27
24	LAND ROVER	5	0.41%	49	1.27%	2	0.14%	4	0.30%	1	0.21%	*2*	63	0.75%		1'142	0.80%	26
25	HONDA	10	0.83%	21	0.55%	3	0.21%	25	1.88%	0	0.00%	*1*	60	0.71%		1'204	0.85%	25
26	CITROEN / DS	5	0.41%	19	0.49%	6	0.42%	24	1.81%	0	0.00%	*0*	54	0.64%		1'945	1.37%	22
27	OPEL	3	0.25%	16	0.42%	7	0.49%	24	1.81%	2	0.42%	*0*	52	0.62%		2'240	1.57%	21
27	SUBARU	9	0.74%	16	0.42%	7	0.49%	9	0.68%	11	2.34%	*0*	52	0.62%		948	0.67%	28
29	ALFA ROMEO	8	0.66%	29	0.75%	5	0.35%	2	0.15%	0	0.00%	*1*	45	0.54%		928	0.65%	29
30	MASERATI	3	0.25%	34	0.88%	3	0.21%	3	0.23%	0	0.00%	*0*	43	0.51%		383	0.27%	32
31	LEXUS	6	0.50%	23	0.60%	1	0.07%	0	0.00%	0	0.00%	*0*	30	0.36%		415	0.29%	31
31	SMART	4	0.33%	13	0.34%	9	0.63%	4	0.30%	0	0.00%	*0*	30	0.36%		184	0.13%	35
33	FERRARI	2	0.17%	22	0.57%	1	0.07%	1	0.08%	0	0.00%	*1*	27	0.32%		330	0.23%	33
34	JAGUAR	1	0.08%	8	0.21%	2	0.14%	1	0.08%	0	0.00%	*0*	12	0.14%		236	0.17%	34
35	SSANGYONG	0	0.00%	3	0.08%	1	0.07%	4	0.30%	1	0.21%	*0*	9	0.11%		145	0.10%	36
36	ALPINE	0	0.00%	3	0.08%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	*0*	3	0.04%		70	0.05%	38
36	ASTON MARTIN	0	0.00%	2	0.05%	0	0.00%	1	0.08%	0	0.00%	*0*	3	0.04%		91	0.06%	37
36	GENESIS	0	0.00%	1	0.03%	0	0.00%	2	0.15%	0	0.00%	*0*	3	0.04%		416	0.29%	30
	Diverse	*0*	0.00%	*4*	0.10%	*0*	0.00%	*8*	0.60%	*29*	6.16%	*3*	*44*			1'195	*0.84%*	
	∑ Totale	1'211		3'845		1'429		1'327		471		*126*	8'409			142'351		

Immatricolazioni VU Luglio e cumulativo 2023 per distretto con quota di mercato per marca																	
Gene-re	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		*Fuori cantone*		∑ Totale TI		Quota % Cum.	Rango Cum.
		Lug.	Cum.	Lug.	Cum.	Lug.	Cum.	Lug.	Cum.	Lug.	Cum.	*Lug.*	*Cum.*	Lug.	Cum.		
Autofurgone e Minibus	VW	3	11	15	72	14	42	5	33	3	12	*1*	*3*	41	173	23.86%	1
	FORD	2	22	3	49	1	8	2	8	0	1	*2*	*5*	10	93	12.83%	2
	RENAULT	2	10	7	34	3	30	2	10	1	5	*0*	*2*	15	91	12.55%	3
	MERCEDES-BENZ	0	3	2	26	0	23	1	3	0	4	*1*	*3*	4	62	8.55%	4
	ISUZU	1	3	2	21	0	9	1	10	1	7	*0*	*0*	5	50	6.90%	5
	TOYOTA	1	8	2	20	1	8	0	2	1	8	*0*	*0*	5	46	6.34%	6
	CITROEN	0	3	0	11	1	9	2	12	0	1	*0*	*0*	3	36	4.97%	7
	PEUGEOT	0	5	4	12	1	2	1	15	0	0	*0*	*0*	6	34	4.69%	8
	FIAT	1	5	2	12	0	5	0	2	0	5	*0*	*0*	3	29	4.00%	9
	OPEL	0	1	0	7	1	6	0	6	0	0	*0*	*0*	1	20	2.76%	10
	NISSAN	0	2	0	11	0	1	0	4	0	1	*0*	*0*	0	19	2.62%	11
	IVECO	0	3	2	8	0	2	0	1	0	2	*0*	*0*	2	16	2.21%	12
	SUZUKI	0	1	0	6	0	1	0	3	0	0	*0*	*0*	0	11	1.52%	13
	MAN	0	0	0	2	0	4	0	5	0	0	*0*	*0*	0	11	1.52%	13
	MAXUS	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	*0*	*0*	0	1	0.14%	15
	DIVERSE	1	*2*	2	*13*	0	*2*	1	*12*	1	*4*	*0*	*0*	*5*	*33*	*4.55%*	
	∑ Totale	11	79	41	305	22	152	15	126	7	50	*4*	*13*	100	725		
Autocarro	MERCEDES-BENZ	0	3	0	0	1	4	0	2	1	3	*0*	*0*	2	12	21.82%	1
	VOLVO	2	3	0	2	0	4	0	0	0	1	*0*	*0*	2	10	18.18%	2
	RENAULT	0	1	0	3	0	1	0	0	0	0	*0*	*0*	0	5	9.09%	3
	SCANIA	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	*0*	*0*	0	4	7.27%	4
	ISUZU	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	*0*	*0*	0	3	5.45%	5
	MEILI	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	*0*	*0*	0	2	3.64%	6
	DIVERSE	*1*	*3*	*3*	*12*	*1*	*1*	*0*	*3*	*0*	*0*	*0*	*0*	*5*	*19*	*34.55%*	
	∑ Totale	3	13	3	20	2	12	0	6	1	4	*0*	*0*	9	55		
Trattore a sella	VOLVO	2	8	0	0	2	5	0	0	0	2	*0*	*0*	4	15	57.69%	1
	SCANIA	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	*0*	*0*	0	4	15.38%	2
	MERCEDES-BENZ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	*0*	*0*	0	1	3.85%	3
	DIVERSE	*0*	*3*	*0*	*0*	*0*	*3*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*6*	*23.08%*	
	∑ Totale	2	12	0	1	2	11	0	0	0	2	*0*	*0*	4	26		

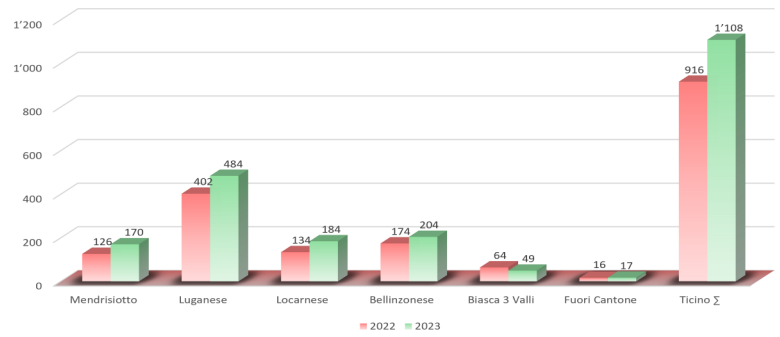
	Luglio						Gennaio - Luglio					
	2022		2023		2022 - 2023		2022		2023		2022 - 2023	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	126	13.76%	170	15.34%	44	34.92%	1’018	13.80%	1’214	14.44%	196	19.25%
Luganese	402	43.89%	484	43.68%	82	20.40%	3’502	47.48%	3’870	46.02%	368	10.51%
Locarnese	134	14.63%	184	16.61%	50	37.31%	1’167	15.82%	1’327	15.78%	160	13.71%
Bellinzonese	174	19.00%	204	18.41%	30	17.24%	1’188	16.11%	1’433	17.04%	245	20.62%
Biasca 3 Valli	64	6.99%	49	4.42%	-15	-23.44%	403	5.46%	442	5.26%	39	9.68%
Fuori Cantone	*16*	*1.75%*	*17*	*1.53%*	*1*	*6.25%*	*97*	*1.32%*	*123*	*1.46%*	*26*	*26.80%*
Ticino ∑	**916**	100%	**1’108**	100%	**192**	**20.96%**	**7’375**	100%	**8’409**	100%	**1’034**	**14.02%**
Svizzera	**15’656**		**18’599**		**2’943**	**18.80%**	**125’256**		**142’351**		**17’095**	**13.65%**

	Movimenti - ≈occasioni		
	2022	2023	Delta %
Gen. - Giu.	25’064	26’626	6.23%
Luglio	3’883	4’231	8.96%
Gen. - Lug.	**28’947**	**30’857**	**6.60%**

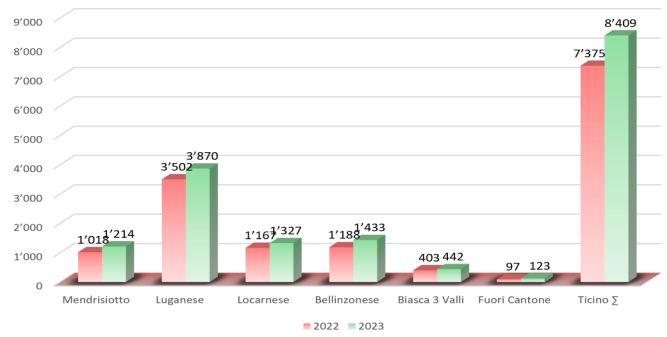
Quota di mercato luglio 2023



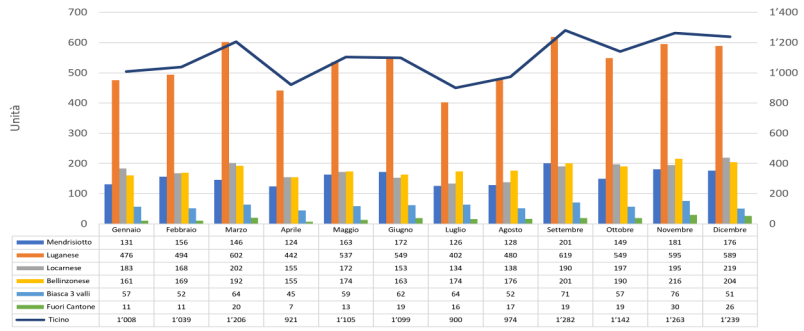
Immatricolazioni unità Luglio



Immatricolazioni unità Gennaio - Luglio

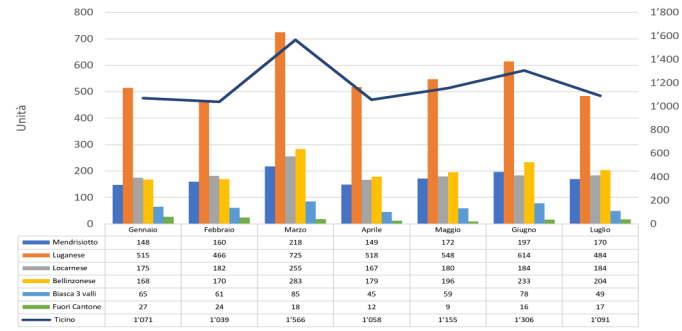


Immatricolazioni unità mensile 2022



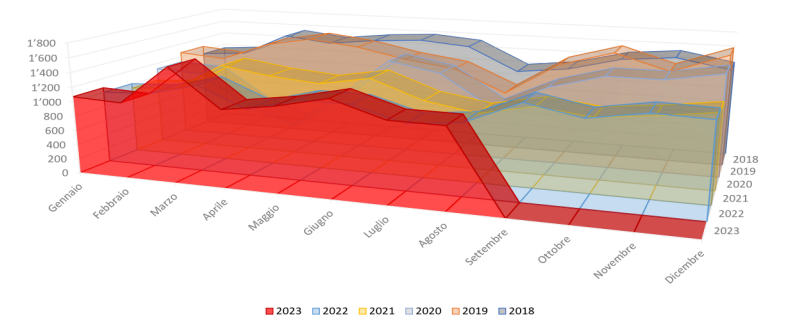
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Mendrisiotto	131	156	146	124	163	172	126	128	201	149	181	176
Luganese	476	494	602	442	537	549	402	480	619	549	595	589
Locarnese	183	168	202	155	172	153	134	138	190	197	195	219
Bellinzonese	161	169	192	155	174	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

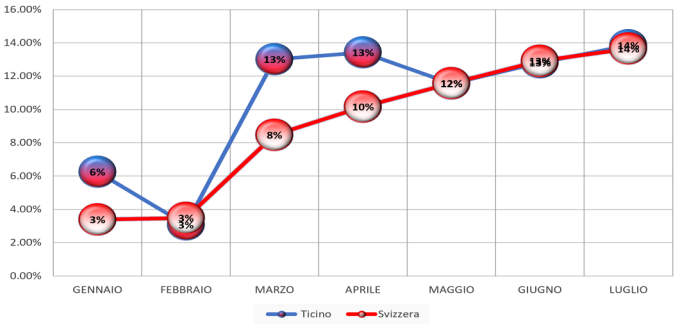


	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio
Mendrisiotto	148	160	218	149	172	197	170
Luganese	515	466	725	518	548	614	484
Locarnese	175	182	255	167	180	184	184
Bellinzonese	168	170	283	179	196	233	204
Biasca 3 valli	65	61	85	45	59	78	49
Fuori Cantone	27	24	18	12	9	16	17
Ticino	1’071	1’039	1’566	1’058	1’155	1’306	1’091

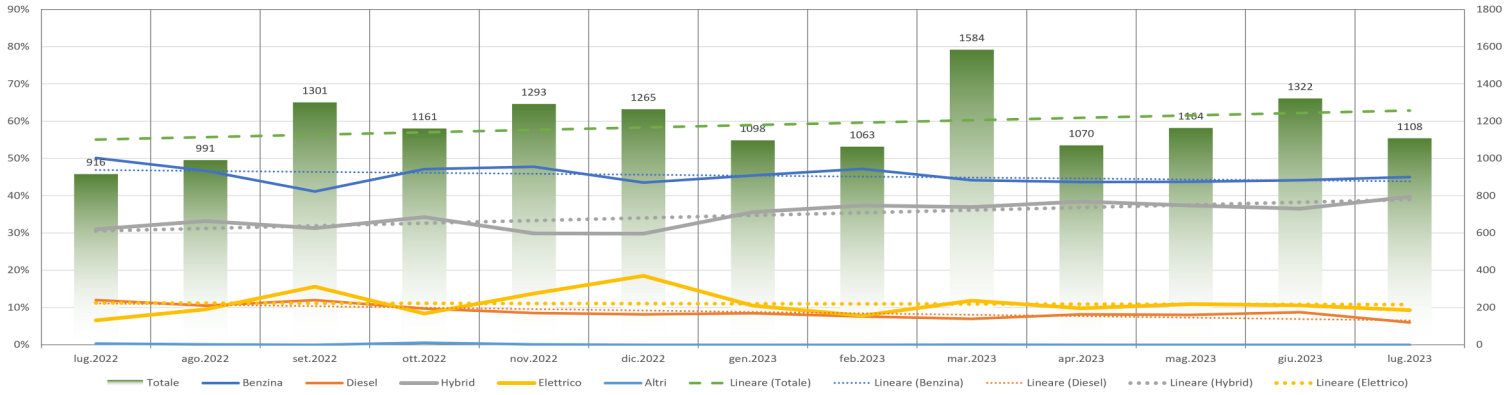
Immatricolazioni unità Ticino 2018 -2019 - 2020 -2021-2022-2023



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	103	9.3%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio automatico	1019	92.0%

Colore	Unità	Quota
grigio	393	35.5%
bianco	265	23.9%
nero	234	21.1%
blu	93	8.4%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	11	1.0%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	775	69.9%

	Marca	Unità	%		Marca	Unità	%
1°	VW	194	18%	6°	BMW	78	7%
2°	AUDI	108	10%	7°	PORSCHE	32	3%
3°	SKODA	92	8%	7°	SEAT	31	3%
4°	TOYOTA	86	8%	9°	FORD	30	3%
5°	MERCEDES	84	8%	10°	CUPRA/FIAT	29	3%

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

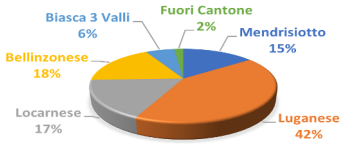
Immatricolazioni cumulative Gennaio - Agosto 2023 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca																Imm. cum. Gen. - Ago. CH		
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		F.cant.	∑ Tot.	% Quota		∑ Totale	% Quota	Rango
1	VW	191	13.90%	567	13.16%	292	17.99%	322	21.20%	100	18.52%	34	1'506	15.83%		17'262	10.70%	1
2	AUDI	168	12.23%	518	12.03%	175	10.78%	153	10.07%	26	4.81%	10	1'050	11.04%		13'175	8.17%	4
3	MERCEDES-BENZ	119	8.66%	471	10.94%	132	8.13%	112	7.37%	31	5.74%	13	878	9.23%		12'846	7.96%	5
4	SKODA	114	8.30%	305	7.08%	170	10.47%	93	6.12%	48	8.89%	29	759	7.98%		13'594	8.43%	2
5	TOYOTA	118	8.59%	309	7.17%	140	8.63%	87	5.73%	34	6.30%	3	691	7.26%		9'073	5.62%	6
6	BMW	100	7.28%	303	7.04%	139	8.56%	66	4.34%	21	3.89%	15	644	6.77%		13'259	8.22%	3
7	SEAT/CUPRA	68	4.95%	179	4.16%	69	4.25%	38	2.50%	38	7.04%	7	399	4.19%		7'939	4.92%	7
8	DACIA	39	2.84%	140	3.25%	57	3.51%	41	2.70%	40	7.41%	0	317	3.33%		5'004	3.10%	12
9	RENAULT	52	3.78%	119	2.76%	54	3.33%	47	3.09%	26	4.81%	1	299	3.14%		5'596	3.47%	9
10	PORSCHE	19	1.38%	192	4.46%	19	1.17%	49	3.23%	4	0.74%	1	284	2.99%		3'285	2.04%	16
11	FORD	58	4.22%	112	2.60%	47	2.90%	44	2.90%	8	1.48%	7	276	2.90%		6'919	4.29%	8
12	SUZUKI	37	2.69%	107	2.48%	31	1.91%	52	3.42%	34	6.30%	1	262	2.75%		2'816	1.75%	18
13	TESLA	39	2.84%	121	2.81%	30	1.85%	37	2.44%	11	2.04%	0	238	2.50%		5'578	3.46%	10
14	MINI	30	2.18%	106	2.46%	38	2.34%	13	0.86%	5	0.93%	1	193	2.03%		2'595	1.61%	20
15	KIA	15	1.09%	87	2.02%	26	1.60%	38	2.50%	16	2.96%	0	182	1.91%		4'349	2.70%	14
16	HYUNDAI	22	1.60%	55	1.28%	46	2.83%	41	2.70%	11	2.04%	5	180	1.89%		5'478	3.40%	11
17	FIAT	39	2.84%	66	1.53%	9	0.55%	27	1.78%	4	0.74%	1	146	1.53%		2'625	1.63%	19
18	NISSAN	18	1.31%	65	1.51%	20	1.23%	29	1.91%	7	1.30%	1	140	1.47%		2'101	1.30%	23
19	VOLVO	29	2.11%	54	1.25%	8	0.49%	6	0.39%	5	0.93%	5	107	1.12%		4'996	3.10%	13
20	PEUGEOT	14	1.02%	35	0.81%	20	1.23%	22	1.45%	3	0.56%	2	96	1.01%		3'637	2.25%	15
21	MAZDA	6	0.44%	32	0.74%	16	0.99%	36	2.37%	3	0.56%	0	93	0.98%		2'861	1.77%	17
22	JEEP	12	0.87%	41	0.95%	8	0.49%	17	1.12%	5	0.93%	1	84	0.88%		1'510	0.94%	24
22	MITSUBISHI	4	0.29%	27	0.63%	20	1.23%	22	1.45%	9	1.67%	2	84	0.88%		1'225	0.76%	27
24	HONDA	13	0.95%	25	0.58%	4	0.25%	30	1.97%	1	0.19%	1	74	0.78%		1'409	0.87%	25
25	LAND ROVER	5	0.36%	57	1.32%	2	0.12%	4	0.26%	1	0.19%	2	71	0.75%		1'300	0.81%	26
26	CITROEN/DS	6	0.44%	20	0.46%	9	0.55%	29	1.91%	3	0.56%	0	67	0.70%		2'176	1.35%	22
27	SUBARU	10	0.73%	18	0.42%	8	0.49%	9	0.59%	11	2.04%	0	56	0.59%		1'046	0.65%	28
28	OPEL	3	0.22%	16	0.37%	7	0.43%	25	1.65%	2	0.37%	0	53	0.56%		2'542	1.58%	21
29	ALFA ROMEO	8	0.58%	32	0.74%	5	0.31%	3	0.20%	0	0.00%	1	49	0.52%		1'034	0.64%	29
30	MASERATI	3	0.22%	35	0.81%	3	0.18%	3	0.20%	0	0.00%	0	44	0.46%		413	0.26%	32
30	SMART	6	0.44%	19	0.44%	13	0.80%	6	0.39%	0	0.00%	0	44	0.46%		344	0.21%	34
32	LEXUS	6	0.44%	26	0.60%	1	0.06%	0	0.00%	0	0.00%	0	33	0.35%		498	0.31%	30
33	FERRARI	2	0.15%	25	0.58%	1	0.06%	1	0.07%	0	0.00%	1	30	0.32%		371	0.23%	33
34	JAGUAR	1	0.07%	8	0.19%	2	0.12%	1	0.07%	0	0.00%	0	12	0.13%		257	0.16%	35
35	SSANGYONG	0	0.00%	3	0.07%	1	0.06%	4	0.26%	1	0.19%	0	9	0.09%		169	0.10%	36
36	ALPINE	0	0.00%	3	0.07%	1	0.06%	0	0.00%	0	0.00%	0	4	0.04%		87	0.05%	38
36	ASTON MARTIN	0	0.00%	3	0.07%	0	0.00%	1	0.07%	0	0.00%	0	4	0.04%		106	0.07%	37
38	GENESIS	0	0.00%	1	0.02%	0	0.00%	2	0.13%	0	0.00%	0	3	0.03%		468	0.29%	31
	Diverse	0	0.00%	5	0.12%	0	0.00%	9	0.59%	32	5.93%	5	51			1'385	0.86%	
	∑ Totale	1'374		4'307		1'623		1'519		540		149	9'512			161'328		

Immatricolazioni VU Agosto 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.
		Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	*Ago.*	*Cum.*	Ago.	Cum.		
Autofurgone e Minibus	VW	1	12	11	83	7	49	1	34	4	16	0	3	24	197	24.44%	1
	RENAULT	0	10	4	38	18	48	1	11	1	6	0	2	24	115	14.27%	2
	FORD	0	22	1	50	0	8	0	8	0	1	0	5	1	94	11.66%	3
	MERCEDES-BENZ	0	3	2	28	0	23	0	3	0	4	0	3	2	64	7.94%	4
	ISUZU	2	5	3	24	0	9	0	10	2	9	0	0	7	57	7.07%	5
	TOYOTA	1	9	3	23	2	10	1	3	1	9	1	1	9	55	6.82%	6
	CITROEN	0	3	0	11	0	9	1	13	0	1	0	0	1	37	4.59%	7
	FIAT	1	6	3	15	1	6	1	3	0	5	0	0	6	35	4.34%	8
	PEUGEOT	0	5	0	12	0	2	1	16	0	0	0	0	1	35	4.34%	8
	OPEL	0	1	1	8	0	6	0	6	0	0	0	0	1	21	2.61%	10
	NISSAN	0	2	0	11	0	1	0	4	1	2	0	0	1	20	2.48%	11
	IVECO	0	3	2	10	0	2	0	1	0	2	0	0	2	18	2.23%	12
	SUZUKI	0	1	0	6	0	1	0	3	0	0	0	0	0	11	1.36%	13
	MAN	0	0	0	2	0	4	0	5	0	0	0	0	0	11	1.36%	13
	MAXUS	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.12%	15
	DIVERSE	0	2	1	14	0	2	0	12	1	5	0	0	2	35	4.34%	
	∑ Totale	5	84	31	336	28	180	6	132	10	60	1	14	81	806		
Autocarro	VOLVO	2	5	0	2	0	4	0	0	1	2	0	0	3	13	18.84%	1
	MERCEDES-BENZ	0	3	0	0	0	4	0	2	0	3	0	0	0	12	17.39%	2
	RENAULT	0	1	1	4	0	1	0	0	0	0	0	0	1	6	8.70%	3
	SCANIA	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	5.80%	4
	ISUZU	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4.35%	5
	MEILI	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2.90%	6
	DIVERSE	0	3	9	21	1	2	0	3	0	0	0	0	10	29	42.03%	
	∑ Totale	2	15	10	30	1	13	0	6	1	5	0	0	14	69		
Trattore a sella	VOLVO	2	10	0	0	0	5	0	0	0	2	0	0	2	17	56.67%	1
	SCANIA	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	13.33%	2
	MERCEDES-BENZ	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	6.67%	3
	DIVERSE	1	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	7	23.33%	
	∑ Totale	4	16	0	1	0	11	0	0	0	2	0	0	4	30		

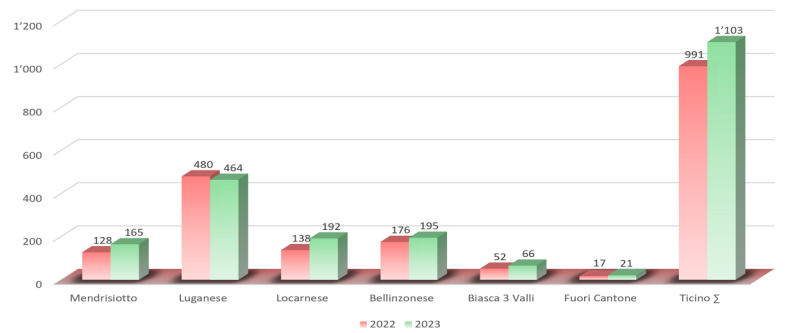
	Agosto						Gennaio - Agosto					
	2022		2023		2022 - 2023		2022		2023		2022 - 2023	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	128	12.92%	165	14.96%	37	28.91%	1'146	13.70%	1'379	14.50%	233	20.33%
Luganese	480	48.44%	464	42.07%	-16	-3.33%	3'982	47.60%	4'334	45.56%	352	8.84%
Locarnese	138	13.93%	192	17.41%	54	39.13%	1'305	15.60%	1'519	15.97%	214	16.40%
Bellinzonese	176	17.76%	195	17.68%	19	10.80%	1'364	16.30%	1'628	17.12%	264	19.35%
Biasca 3 Valli	52	5.25%	66	5.98%	14	26.92%	455	5.44%	508	5.34%	53	11.65%
Fuori Cantone	*17*	*1.72%*	*21*	*1.90%*	*4*	*23.53%*	*114*	*1.36%*	*144*	*1.51%*	*30*	*26.32%*
Ticino ∑	**991**	100%	**1'103**	100%	**112**	**11.30%**	**8'366**	100%	**9'512**	100%	**1'146**	**13.70%**
Svizzera	**16'384**		**18'977**		**2'593**	**15.83%**	**141'659**		**161'328**		**19'669**	**13.88%**

	Movimenti - ≈occasioni		
	2022	2023	Delta %
Gen. - Lug.	28'947	30'857	6.60%
Agosto	3'665	3'984	8.70%
Gen. - Ago.	**32'612**	**34'841**	**6.83%**

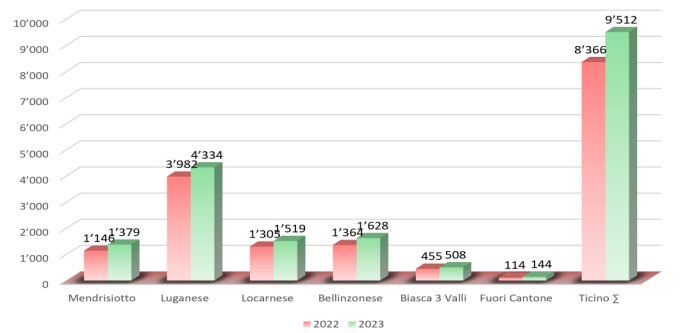
Quota di mercato Agosto 2023



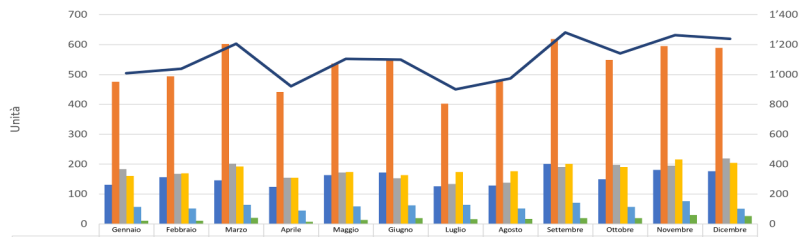
Immatricolazioni unità Agosto



Immatricolazioni unità Gennaio - Agosto

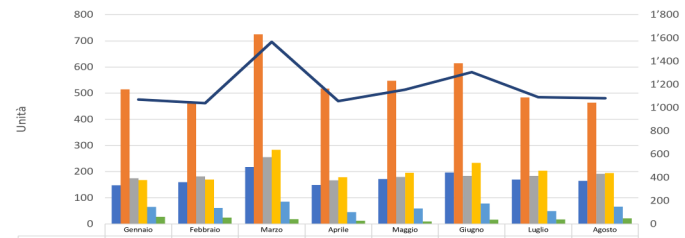


Immatricolazioni unità mensile 2022



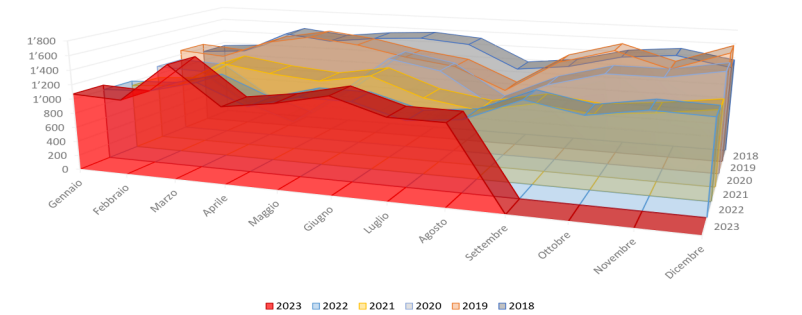
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Mendrisiotto	131	156	146	124	163	172	126	128	201	149	181	176
Luganese	476	494	602	442	537	549	402	480	619	549	595	589
Locarnese	183	168	202	155	172	153	134	138	190	197	195	219
Bellinzonese	161	169	192	155	174	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

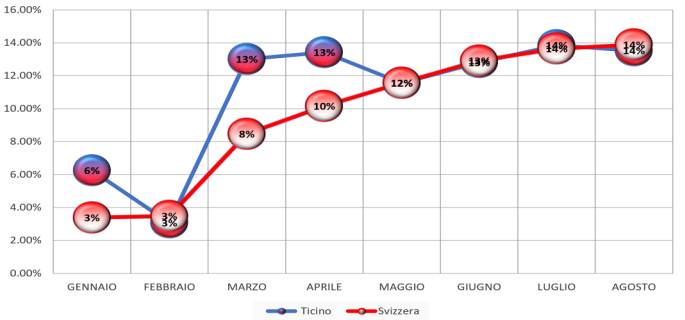


	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto
Mendrisiotto	148	160	218	149	172	197	170	165
Luganese	515	466	725	518	548	614	484	464
Locarnese	175	182	255	167	180	184	184	192
Bellinzonese	168	170	283	179	196	233	204	195
Biasca 3 valli	65	61	85	45	59	78	49	66
Fuori Cantone	27	24	18	12	9	16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

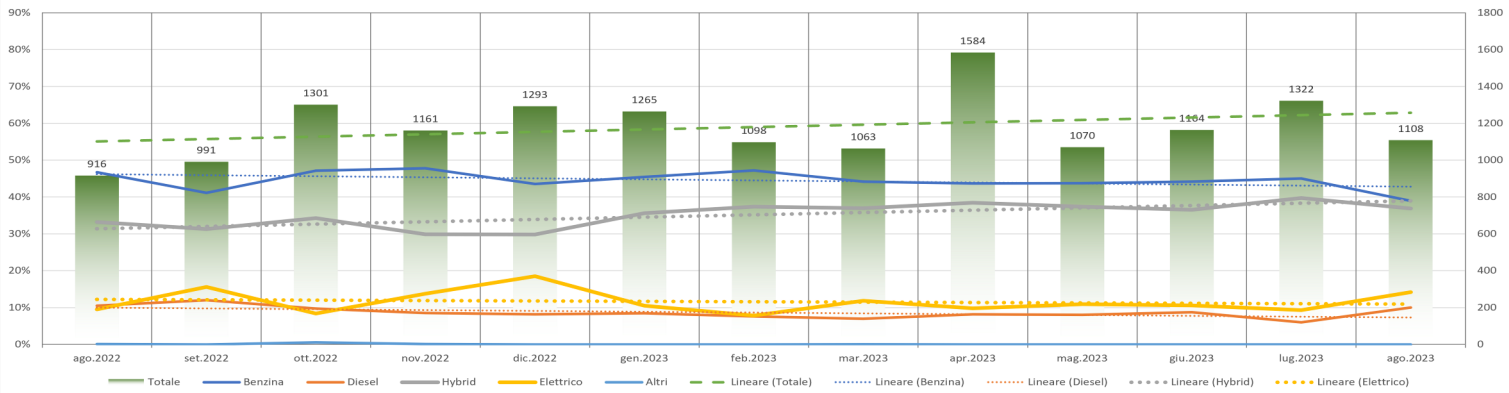
Immatricolazioni unità Ticino 2018 -2019 - 2020 -2021-2022-2023



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	156	14.1%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio automatico	961	87.1%

Colore	Unità	Quota
grigio	362	32.8%
bianco	288	26.1%
nero	226	20.5%
blu	94	8.5%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	4	0.4%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	764	69.3%

	Marca	Unità	%		Marca	Unità	%
1°	VW	171	16%	6°	SKODA	67	6%
2°	AUDI	103	9%	7°	RENAULT	47	4%
3°	MERCEDES	96	9%	8°	FORD	46	4%
4°	BMW	92	8%	9°	DACIA	42	4%
5°	TOYOTA	88	8%	10°	TESLA	32	3%

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