

Pag. 1	Editoriale - Ecco come ci arriveremo	Pag. 20	Smaltire gli pneumatici in modo ecologico e sostenibile
Pag. 2	Ecco come rispondere alle obiezioni sull'impatto ambientale delle auto elettriche	Pag. 22	"Vediamo il maggior potenziale di redditività nel dopo-vendita"
Pag. 4	Tutto il mondo del lavaggio veicoli presso ESA	Pag. 24	Acquistare n'auto nel 2040 - come la tecnologia cambia
Pag. 6	Attualità per la sicurezza in caso di collisione	Pag. 26	Un'opportunità dalla Cina
Pag. 10	Aumenta la consapevolezza della sicurezza sul posto di lavoro	Pag. 27	"Apprezzo molto i piccoli garage"
Pag. 12	Una seconda vita per le batterie	Pag. 28	Il Consiglio federale ha deciso, ma...
Pag. 14	Chi è responsabile dei danni causati sul posto di lavoro?	Pag. 29	In buona salute nella vita professionale di tutti i giorni
Pag. 16	"Sono fedele a me stesso"	Pag. 31	Corsi di formazione continua
Pag. 18	Qual è la prossima tappa?	Pag. 32	Statistiche immatricolazioni Ticino - aprile 2025

## EDITORIALE

# Ecco come ci arriveremo



«La flessibilità e la capacità di adattamento ai cambiamenti non sono mai stati così importanti. Dobbiamo prendere in mano la situazione, passare all'azione e restare uniti»

Cara lettrice, Caro lettore,

i dati chiave della gestione aziendale sono una misura importante del successo di un'azienda. A prima vista, le cifre non sono molto favorevoli: nel 2024, il numero di auto nuove messe in circolazione è diminuito del 5% e il margine lordo medio dei concessionari è sceso dello 0,7% per le auto d'occasione. L'elenco potrebbe continuare all'infinito. Lo specchio del settore FIUSGA dell'anno scorso, appena pubblicato, riflette fedelmente ciò che non solo sentiamo, ma che sappiamo da tempo: il nostro settore sta subendo una grande trasformazione, per non dire uno smembramento. Probabilmente la più violenta da diverso tempo a questa parte.

Naturalmente, devo anche sottolineare alcuni segnali positivi: l'utile lordo dei ricambi è leggermente migliorato, così come il livello di autofinanziamento. L'importante fattore SAF è cresciuto dell'1,5%. Come potete vedere, non tutto è negativo, ma l'impressione generale è piuttosto contrastante.

Raramente è stato così importante come oggi pensare in modo flessibile, mettere in discussione le nostre strategie e adattarci a circostanze in rapida evoluzione. Ora dobbiamo prendere in mano la situazione, agire e rimanere uniti. È solo così che potremo e che avremo successo. I nostri garage hanno spesso dimostrato di essere resilienti e capaci di adattarsi. L'imprenditorialità e l'azione creativa e impegnata hanno sempre un futuro. Auguro a tutti voi buoni affari e tanto successo.

Cordiali saluti.

Markus Hesse  
Membro del Comitato centrale di UPSA,  
settore commercio



# Ecco come rispondere alle obiezioni sull'impatto ambientale delle auto elettriche

Sull'intero ciclo di vita, l'auto elettrica ha un bilancio ambientale circa due volte migliore di un'analogia a benzina o diesel. Quali argomentazioni usare per dimostrarlo e come rispondere alle obiezioni basate su falsi pregiudizi che lo negano. La campagna federale "[Segui la corrente](#)" vi consiglia e sostiene.

Chi è scettico nei confronti delle tecnologie non tradizionali e, in particolare, delle auto elettriche, cerca di chiudere in partenza ogni discorso in merito proclamando pregiudizi che ritiene incontestabili. Uno di questi è che le auto elettriche "inquinano" più di quelle a combustione. In realtà vari studi hanno dimostrato che è vero il contrario (ad esempio lo [studio del nostro Ufficio federale dell'ambiente](#) del 2023 o quello (in tedesco) del Ministero federale tedesco dell'economia e la protezione del clima appena pubblicato): considerando ogni singolo aspetto del ciclo di vita di un'automobile, dall'estrazione delle materie prime alla produzione, dal trasporto all'utilizzo, fino allo smaltimento, a parità di tipologia di automobile, le elettriche hanno un impatto ambientale circa due volte minore rispetto alle auto a benzina o diesel e, quindi, sono due volte migliori!

Questo aspetto si affianca ai numerosi altri vantaggi delle elettriche, che vanno da costi energetici fino a due volte inferiori, alla minore manutenzione e molto altro. Ecco perché, a giusta ragione, anche la politica energetica e climatica della Svizzera punta molto su questa tecnologia e consigliarne l'acquisto ai propri clienti è più che sensato.

Quali argomentazioni usare di fronte ai pregiudizi più classici sul presunto maggiore impatto ambientale delle auto elettriche rispetto a quelle termiche? Scopriamolo insieme.

***"Le elettriche non migliorano l'impatto dei trasporti perché sono comunque inquinanti!"***

Bisogna innanzitutto ricordare che l'unico mezzo di trasporto con impatto ambientale nullo o quasi sono le nostre gambe o le biciclette, che chiaramente non sono adatte a tutte le tipologie di spostamento. I trasporti pubblici hanno un impatto minore rispetto al trasporto individuale motorizzato (il treno è 6 volte più efficiente delle automobili elettriche), ma non sempre è possibile utilizzarli. Le automobili condivise in carsharing o carpooling riducono l'impatto ambientale e del traffico, ma in molti casi non è possibile usufruirne e l'automobile privata rimane un'esigenza. Quando questo è il caso, a parità di tipologia e prestazioni, le elettriche sono la soluzione migliore.

***"La mancanza di emissioni nocive locali è irrilevante"***

A livello locale, durante il loro funzionamento, le elettriche (a batteria o a celle a combustibile) sono le uniche a non emettere alcuna sostanza nociva di scarico. Questo dato è fondamentale nel confronto dell'impatto ambientale. Un'auto termica media per ogni km percorso emette infatti ben 600 litri di gas di scarico, cioè il contenuto di una vasca idromassaggio per quattro persone. L'inquinamento atmosferico causa 2200 decessi prematuri all'anno in Svizzera!

***"Se l'elettricità per la ricarica è prodotta da fonti non rinnovabili, il beneficio delle elettriche è irrilevante"***

Va premesso che in Svizzera l'elettricità consumata annualmente proviene per circa l'80% da fonti rinnovabili e che per le economie domestiche ticinesi questa quota si attesta al 100%. Inoltre, molti possessori di auto elettriche ricaricano a casa anche tramite il proprio impianto fotovoltaico, mentre le colonnine pubbliche in Ticino sono per lo più alimentate solo con elettricità idroelettrica locale. È tuttavia stato dimostrato che anche in nazioni dove la quota di energia fossile per la produzione di elettricità è elevata e genera quindi maggiori emissioni di CO<sub>2</sub>, le elettriche hanno comunque un bilancio ambientale complessivo molto migliore delle termiche. Benzina, diesel e gas naturale generano inoltre più emissioni dell'elettricità non solo durante il funzionamento del veicolo, ma anche sull'intera catena di approvvigionamento del carburante. Ciò vale anche per i [carburanti sintetici e l'idrogeno](#), considerato da molti una soluzione migliore dell'elettrico.

***"Le elettriche aumentano il consumo energetico"***

È chiaro che anche le auto elettriche consumano energia, ma in misura minore rispetto alle altre tipologie di veicolo. Il motore elettrico è infatti altamente efficiente: a parità di energia consumata, può percorrere un tragitto di quasi 4 volte più lungo rispetto a un'auto termica, di 5 volte rispetto a una alimentata con carburanti sintetici



(e-fuels) e di 2.5 volte rispetto a un'auto ad idrogeno. Chiaramente, come per le automobili termiche, non tutte le elettriche hanno lo stesso consumo energetico ed ecco perché non tutte appartengono alla categoria A dell'etichetta energia. Quando si propone un'auto elettrica, in funzione della sensibilità del cliente, è quindi importante prestare attenzione al consumo del singolo modello. Si può consigliare un confronto tra i vari modelli online, tramite il [catalogo dei consumi](#).

**“Lo smaltimento delle batterie usate è molto inquinante”**

I produttori offrono una garanzia che varia tra 8 e 10 anni, ma la durata di vita stimata è tra i 12 e i 20 anni. Le prestazioni delle batterie rimangono generalmente superiori all'80% per tutta la durata. Quando non sono più utilizzabili per le auto, almeno il 20% delle batterie smesse può essere rigenerato ed impiegato ad esempio come batterie di accumulo per gli impianti fotovoltaici. Le batterie totalmente dismesse, invece, vengono smantellate in apposite strutture e riciclate: ben oltre il 90% del materiale viene reimesso nel ciclo produttivo,

contribuendo a ridurre la necessità di nuove materie prime. In ogni caso, il quantitativo di materie prime pregiate che le costituisce non è così elevato come forse si pensa: in una batteria agli ioni di litio, questa materia prima costituisce solo il 2% circa della massa totale della batteria (8 kg su 400 kg di peso totale). Il resto è costituito principalmente da alluminio, rame, acciaio e plastica.

**“La produzione delle auto elettriche è più inquinante e perciò ha un impatto maggiore”**

Questa obiezione è l'unica vera, perché la produzione di un veicolo elettrico genera effettivamente più emissioni di gas serra, dovute alla batteria. Tuttavia, la tecnologia già è migliorata e continua ad evolvere, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> in fase di produzione fino al 75% entro pochi

anni. Inoltre, già oggi dopo soli 2-3 anni di utilizzo, l'impatto ambientale complessivo di un'auto elettrica media e di una analoga a combustione interna si pareggiano e, da quel momento in avanti, l'elettrica ha un impatto ambientale talmente minore che, smaltimento incluso, sull'intero ciclo di vita emette la metà delle emissioni di CO<sub>2</sub>!

Proponendo un'elettrica ai vostri clienti, offrite loro l'efficienza, il risparmio economico e un veicolo moderno e sicuro, proteggendo al contempo il clima e la qualità di vita loro e di tutti. La campagna «Segui la corrente» di SvizzeraEnergia vi aiuta a sfatare i pregiudizi, fornendovi informazioni e risposte a 360° gradi sulla mobilità elettrica. [www.segui-la-corrente.ch](http://www.segui-la-corrente.ch). <

**Centro di coordinamento di SvizzeraEnergia per la Svizzera di lingua italiana (CCSI)**

[svizzeraenergia@enermi.ch](mailto:svizzeraenergia@enermi.ch) | +41 91 224 64 71 | [svizzeraenergia.ch](http://svizzeraenergia.ch)

ESA

# Tutto il mondo del lavaggio veicoli presso ESA

Oltre agli impianti di autolavaggio WashTec, ESA dispone con Sonax e Auwa degli articoli di due produttori di detergenti chimici di qualità. Una combinazione unica di macchinari, detergenti e know-how: tutto da un unico fornitore!



Fin dallo sviluppo del primo impianto di lavaggio a portale nel 1962, WashTec ha ispirato il settore con le sue innovazioni. Tutti gli impianti definiscono continuamente i parametri di riferimento ottimizzandone al meglio l'utilizzo, riducendo i costi operativi e garantendo la migliore qualità possibile di lavaggio e asciugatura. Il portale di lavaggio SmartCare, ad esempio, grazie alle tecnologie più recenti e alle numerose possibilità di configurazione può essere adattato in modo personalizzato e flessibile alla rispettiva attività di autolavaggio. Oppure il nuovo impianto di lavaggio a portale SoftCare SE, sviluppato appositamente per le sedi con investimenti ridotti o come sistema interno. Da WashTec troverete l'impianto giusto per ogni esigenza. Questo vale anche per le postazioni self service, gli autolavaggi a tunnel e gli impianti per veicoli commerciali leggeri e pesanti. Grazie a soluzioni innovative, come il sistema di riciclo dell'acqua AquaPur Modular, il consumo di acqua dolce durante il lavaggio dei veicoli è notevolmente ridotto

attraverso il recupero dell'acqua usata. In questo modo a ogni lavaggio si abbassano i costi e si contribuisce attivamente alla tutela dell'ambiente. Per completare la sua gamma di tecnologie per il lavaggio delle auto, ESA offre prodotti chimici per la pulizia di due rinomati marchi tedeschi: Auwa come filiale di WashTec e Sonax come pioniere nella cura dell'auto. La vicinanza al produttore dell'autolavaggio garantisce la massima integrazione ed efficienza dei prodotti chimici nei processi di lavaggio. L'utilizzo di ingredienti facilmente degradabili garantisce un'elevata compatibilità con l'acqua industriale. Come partner di questi produttori, l'ESA vanta una fortissima esperienza, essendo attiva ormai da quasi 50 anni nel campo della tecnologia dell'autolavaggio. I team dedicati alle vendite, alla pianificazione e al servizio clienti garantiscono una consulenza impeccabile e un funzionamento economico a lungo termine. Gli stessi esperti tecnici dell'assistenza regolano sia gli impianti sia il dosaggio dei prodotti chimici. <



 **UPSA | AGVS**

Unione professionale svizzera dell'automobile  
**SEZIONE TICINO**

UPSA sezione Ticino, organizza **TEST ATTITUDINALI**, per conoscere la reale predisposizione dei giovani che intendono intraprendere un **TIROCCINIO** in una delle seguenti professioni:

- **Assistente di manutenzione per automobili**
- **Meccanico/a di manutenzione per automobili**
- **Meccatronico/a d'automobili**

# TEST ATTITUDINALI

I test avranno luogo i giorni: **06/11 e 4/12/2024**  
**15/01, 12/02, 16/04, 21/05, 18/06 e 02/07/2025**

dalle **14:00** alle **17:00**

**Centro di Formazione Professionale UPSA-TI (Blocco-C) del CPTBiasca**  
Stradone Vecchio Sud 29 - Tel. 091 911 51 14 - Email: [info@upsa-ti.ch](mailto:info@upsa-ti.ch)

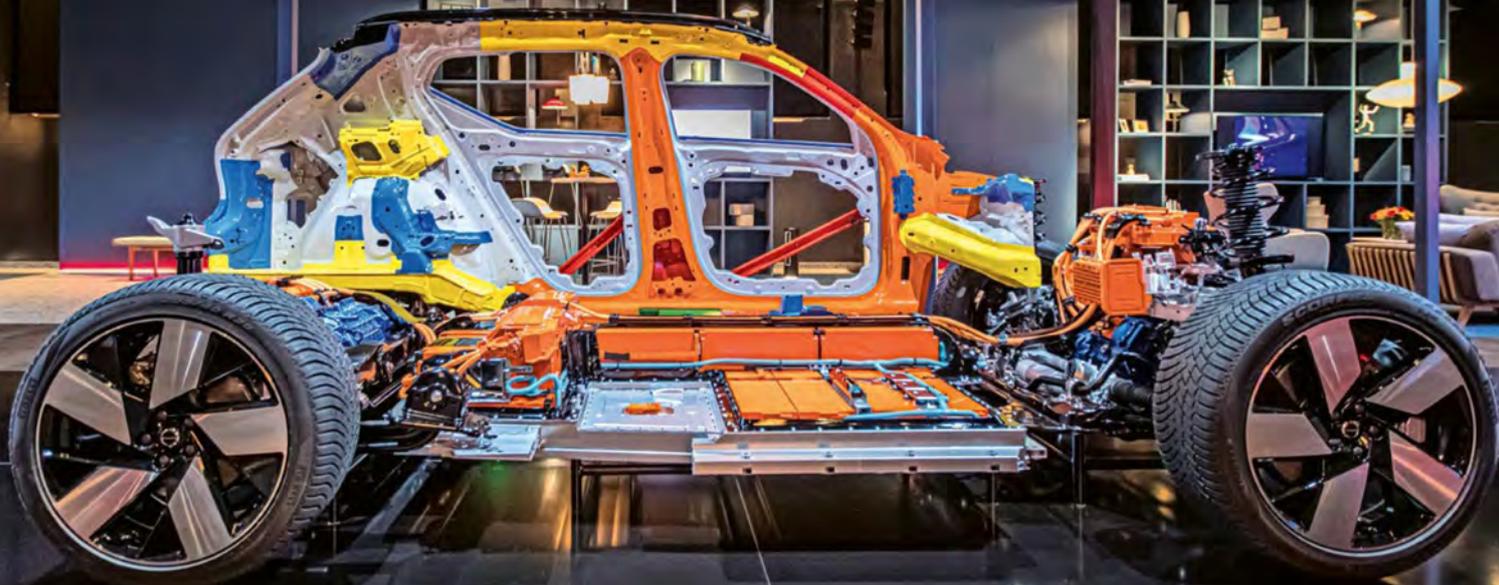
**Il risultato positivo del test darà la possibilità di intraprendere un periodo di formazione.**

Le iscrizioni dovranno essere effettuate al seguente link:



Il costo del test è di CHF 40.- IVA inclusa. LA QUOTA DEVE ESSERE VERSATA PRIMA DEL GIORNO STABILITO. Si prega di indicare nome, cognome e data del test al momento del pagamento. È NECESSARIO PRESENTARSI CON LA RICEVUTA DELL'AVVENUTO VERSAMENTO, PENA L'ANNULLAMENTO DEL TEST. Chi non si dovesse presentare il giorno del test senza una giustificazione valida, inoltrata con almeno 2 giorni di preavviso, sarà soggetto a una penale di CHF 40.-.





I veicoli elettrici a batteria offrono anche un elevato livello di sicurezza passiva. L'uso di diversi materiali ad alta resistenza per l'abitacolo di sicurezza e il vano batteria impedisce al veicolo di crollare. Le strutture di redistribuzione delle forze nella zona di deformazione controllata anteriore e posteriore convertono l'energia cinetica in calore attraverso la loro deformazione. Foto: Volvo

IA e altre tecnologie per una maggiore sicurezza passiva

## Attualità per la sicurezza in caso di collisione

Lo sviluppo dei veicoli è in gran parte digitale. Dalla progettazione statica ai test dinamici e virtuali, un nuovo modello passa attraverso molte fasi digitali di costruzione dei prototipi e dell'avvio della produzione di serie. Per migliorare la sicurezza passiva, vengono utilizzate nuove tecnologie come gli strumenti di intelligenza artificiale, i raggi X e altro ancora, così come moderni abbinamenti di materiali diversi. **Andreas Senger**

Le automobili diventano sempre più sicure. Grazie a un'ampia gamma di sistemi di assistenza alla guida, come l'avviso di superamento della corsia, l'avviso di cambio corsia, la frenata d'emergenza, l'avviso di traffico trasversale, l'avviso di svolta a sinistra, il rilevamento del superamento della corsia, l'assistenza per l'illuminazione e altri ancora, il numero di incidenti gravi è di conseguenza molto più basso. I sistemi attivi aiutano il conducente a evitare gli incidenti. Se malgrado ciò si verifica un incidente, i sistemi di sicurezza passiva assicurano che le conseguenze dell'incidente, come le lesioni agli occupanti o alle persone coinvolte all'esterno del veicolo, siano ridotte al minimo. Le auto moderne combinano sistemi attivi e passivi per migliorare l'efficacia del comportamento prima della collisione.

Il software, e quindi l'interconnessione dei sistemi, non può sostituire l'hardware, cioè la carrozzeria, che è attentamente progettata per garantire la massima sicurezza. Durante lo sviluppo, i componenti della carrozzeria - la cellula di sicurezza dei passeggeri - sono progettati per essere il più

rigidi possibile, mentre le zone di deformazione nella parte anteriore e posteriore sono progettate per assorbire l'energia e quindi essere giustamente deformabili. La redistribuzione del carico implementata nella parte anteriore e posteriore del veicolo convertono l'energia cinetica in calore attraverso la loro deformazione. In questo modo, gli occupanti vengono rallentati con decelerazioni compatibili alla struttura biologica del corpo, con il minor rischio possibile di lesioni. Ciò avviene in combinazione con i sistemi di ritenuta (cinture di sicurezza, pretensionatori e airbag), con conseguente interazione tra i diversi sistemi. A sopportare queste forze sono materiali diversi, come acciai ad alta resistenza nell'abitacolo e materiali più deformabili come l'alluminio nella parte anteriore e posteriore. Si fa sempre più ricorso anche ai materiali compositi, che hanno un peso specifico inferiore e quindi una massa ridotta, pur offrendo la massima resistenza.

Gli impatti laterali restano sempre una grande sfida: per convertire l'energia cinetica laterale in calore, sono neces-

sarie parti deformabili. Per questo motivo, negli ultimi anni i veicoli sono cresciuti in dimensioni per includere parti che assorbono l'energia nei pannelli laterali e nelle portiere. La protezione della batteria ad alta tensione è pure una sfida, soprattutto per i veicoli totalmente elettrici. Oltre alle intrusioni, l'involucro deve essere sufficientemente rigido per evitare che i pacchi di celle vengano danneggiati dalla deformazione, che scatenerrebbe il temuto "Thermal Runaway". I migliori sistemi passivi sono inutili se gli occupanti, che possono essere incoscienti anche se solo leggermente feriti, sono a loro volta minacciati da un incendio della batteria dopo l'incidente.

**Analisi strutturale dettagliata fin sotto la lamiera**

Il passaggio da parti deformabili a parti il più rigide possibili e la decelerazione più dolce possibile degli occupanti grazie a trasferimenti del carico definiti e a strutture deformabili su tutti i lati del veicolo, rappresentano una sfida per i progettisti dei nuovi veicoli. Quello che viene gradualmente migliorato al computer attraverso simulazioni di incidenti e correzioni di progettazione, costa molto tempo e richiede potenze di calcolo importanti. Ecco perché l'intelligenza artificiale sta diventando una parte sempre più importante del processo di sviluppo. Grazie all'intelligenza artificiale, le applicazioni corrispondenti sono in grado di ottimizzare autonomamente le costruzioni a livello geometrico, lo spessore e il materiale ottimali, completando il processo di sviluppo con un'iterazione automatizzata (ripetizione per correzione). L'obiettivo è combinare decenni di esperienza nello sviluppo di veicoli con strumenti di progettazione dinamici e automatizzati per migliorare la struttura del veicolo per la sicurezza passiva, evitando che la massa del veicolo diventi insostenibile. Alla fine, la simulazione viene

sempre convalidata per mezzo di prototipi, che vengono assemblati in modo completo, ma pur sempre a mano. Anche i primi prototipi dei fabbricanti entrano a far parte di questi veicoli di prova, così come le parti di auto prodotte con la stampa 3D. I prototipi, molto costosi, vengono testati a fondo su strada e in diverse parti del mondo per valutare anche le influenze delle escursioni termiche, le diverse condizioni stradali e l'interazione dei sistemi del veicolo. Per la sicurezza passiva, i prototipi sono pure sottoposti a crash test. Ciò consente di testare parti di un veicolo in diverse condizioni d'incidente. Il test, che si conclude in pochi millisecondi, utilizza manichini per rilevare l'entità delle sollecitazioni subite dagli occupanti del veicolo e le lesioni che ne possono derivare. Ma per identificare le parti che possono ancora essere ottimizzate per una messa a punto finale, sono necessarie nuove tecnologie. In collaborazione con l'Istituto Fraunhofer, ad esempio, Mercedes-Benz ha sviluppato un dispositivo a raggi X che "scansiona" il veicolo a una velocità di 1'000 immagini al secondo durante la fase di collisione. Questa nuova tecnologia consente per la prima volta di utilizzare immagini di strutture nascoste del veicolo (sotto la scocca esterna) e di corpi di manichini in dettaglio e al rallentatore. Oltre alle telecamere ad alta velocità che permettono di vedere l'esterno, la tecnologia radar consente di visualizzare i processi in rapido movimento, anche nelle aree non visibili. Per i non addetti ai lavori, le immagini non significano nulla (si veda la parte superiore dell'immagine in basso a sinistra). Ma grazie a queste immagini, gli sviluppatori possono convalidare i crash virtuali in modo più ottimale e adattare così la loro programmazione.

Continua a pagina 8





La famiglia di manichini consente di registrare innumerevoli parametri durante un incidente e di ottimizzare i sistemi di ritenuta, per i più piccoli e per i più grandi. Foto: Audi



Un membro del personale colora le aree dei manichini per rendere maggiormente visibili all'interno dell'abitacolo i punti di impatto durante il crash test. Foto: Audi

### Si adoperano ancora per la nostra sicurezza

Anche se oggi è possibile testare e controllare molte cose al computer, i crash test reali con l'inserimento di parametri specifici sono indispensabili. Oltre all'analisi delle immagini di cui abbiamo parlato poc'anzi, i sensori forniscono i valori di accelerazione e imbardata (forze g) rispetto a tutti e tre gli assi del veicolo. Per determinare gli effetti sugli occupanti, vengono posizionati dei manichini che simulano biomeccanicamente la struttura corporea di un essere umano. I manichini sono inoltre dotati di un gran numero di sensori, che possono essere utilizzati per trarre conclusioni sulla gravità delle lesioni e sulle sollecitazioni subite da scheletro, muscoli e organi interni. Per rilevare le lesioni esterne e, ad esempio, i punti di contatto con parti del veicolo come il volante, il cruscotto o le portiere, viene applicata una vernice speciale sulle parti del corpo che lasciano poi tracce colorate sul veicolo a seguito dell'incidente. Per poter rappresentare il maggior numero possibile di persone, le case automobilistiche hanno a disposizione un'ampia gamma di manichini, di tutte le forme e dimensioni. I sistemi di ritenuta devono essere in grado di proteggere persone sia minute che obese e sia basse che alte. Per garantire una simulazione il più possibile realistica, si utilizzano pure bambole per bambini di vario tipo.

I manichini hanno anche colleghi virtuali. Replicare la struttura corporea di un essere umano è costoso, sia per la produzione dei manichini sia per la programmazione delle simulazioni di incidente. Per questo motivo le applicazioni e gli sforzi necessari per migliorare i crash test virtuali sono costosi. Ma la simulazione è in definitiva più interessante, soprattutto per i nuovi sviluppi, poiché aumenta la precisione e si possono testare i più diversi concetti e sviluppi di veicoli senza costruire prototipi.

### Far interagire i diversi sistemi di sicurezza

L'interconnessione dei sistemi di sicurezza attiva e passiva, menzionata all'inizio di questo articolo, riduce notevolmente il rischio di lesioni, in particolare per gli utenti della strada non protetti. L'analisi dell'ambiente svolge un ruolo centrale. Ad esempio, se la telecamera anteriore rileva un conducente di scooter elettrico che si muove lateralmente davanti al proprio veicolo, un'auto moderna reagisce azionando la frenata di emergenza. L'utente della strada viene

rilevato dalla telecamera anteriore, viene poi stabilito il profilo di movimento e viene quindi attivato il sistema di frenata d'emergenza poiché è possibile un rischio di collisione. Se la distanza è troppo breve per evitare un incidente, l'attivazione di attuatori pirotecnici per sollevare il cofano e il frontale deformabile del veicolo imposto dalla legge garantiscono un impatto da collisione meno invadente.

Il collegamento in rete dei sistemi di sicurezza attiva e passiva vedrà ulteriori significativi miglioramenti grazie al monitoraggio dell'ambiente da parte dei sensori e le previsioni di movimento renderanno anche gli eventi del traffico interpretabili per i sistemi. È inimmaginabile che l'hardware e il software del veicolo non percepiscano gli altri utenti della strada, come invece può accadere agli esseri umani a causa della loro limitata frequenza di percezione. Gli esseri umani percepiscono circa tre situazioni di traffico al secondo. I sistemi di assistenza alla guida sono in costante funzionamento, quasi in tutto il veicolo, e sono ridondanti grazie alla condivisione dei dati dei sensori.

La fisica dimostra che esiste ancora un potenziale di ottimizzazione dei nuovi sistemi di propulsione: maggiore è il peso del veicolo e maggiore è la massa della batteria, maggiore è l'autonomia, ma pure maggiore è l'energia cinetica. L'equilibrio tra la sicurezza passiva delle batterie ad alta tensione e la riduzione della massa dell'accumulatore di energia offre ancora un grande potenziale di sviluppo. Per questo motivo, il settore delle batterie ad alta tensione, in particolare, è un tema interessante di ricerca e sviluppo per la sicurezza passiva: i contenitori delle batterie devono essere il più rigidi possibile e proteggere le celle, pur avendo una massa ridotta. <



**UPSA | AGVS**

Unione professionale svizzera dell'automobile  
SEZIONE TICINO

**UPSA sezione Ticino invita I RAGAZZI e LE RAGAZZE di 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> MEDIA e i loro genitori a visitare il Centro di Formazione Professionale di Biasca in occasione delle**

# PORTE APERTE

**Per 5 MERCOLEDÌ POMERIGGIO + UN SABATO MATTINA**  
forniremo tutte le informazioni sui seguenti profili professionali:

- **Assistente di manutenzione CFP**
- **Meccanico/a di manutenzione AFC veicoli leggeri - veicoli utilitari**
- **Meccatronico/a d'automobili AFC veicoli leggeri - veicoli utilitari**
- **Assistente del commercio al dettaglio CFP After Sales Automobili**
- **Impiegato/a del commercio al dettaglio AFC Sales Automobili - After Sales Automobili**
- **Assistente di manutenzione per veicoli a due ruote CFP**
- **Meccanico/a di biciclette AFC - motoveicoli AFC**

**Gli incontri del mercoledì avranno luogo i seguenti giorni:**  
11/12/2024, 19/02, 26/03, 30/04, 04/06/2025 dalle 14:00 alle 17:00

Sabato 15/03/2025, l'incontro avrà luogo dalle 9:00 alle 12:00

**Centro di Formazione Professionale UPSA-TI (Blocco-C) del CPTBiasca**  
Stradone Vecchio Sud 29 - Tel. 091 911 51 14 - Email: info@upsa-ti.ch

**Per iscrizioni o informazioni:**





Fabrice Prieto, consulente alla clientela di UPSA, nell'estate 2024 ha seguito una formazione per diventare assistente alla sicurezza. Foto: media UPSA

SAD - Soluzioni settoriali per la sicurezza e la salute sul posto lavoro

# Aumenta la consapevolezza della sicurezza sul posto di lavoro

Con le sue solide conoscenze specialistiche e il suo grande impegno, il consulente clienti UPSA Fabrice Prieto porta il tema della sicurezza sul posto di lavoro nei garage della Svizzera francese e dimostra perché un concetto di sicurezza non è solo obbligatorio, ma anche sensato. **Iir Pinto**

Fabrice Prieto, che vive nel Giura bernese, lavora come consulente alla clientela dell'UPSA dal 2019. Nell'estate del 2024 è stato l'unico dei cinque consulenti alla clientela di UPSA a seguire la formazione di assistente alla sicurezza. Da allora, Prieto è il punto di contatto bilingue per le officine della Svizzera francese in materia di salute e sicurezza sul lavoro. La sua missione è aiutare le persone a comprendere i vantaggi e la necessità di un concetto di sicurezza.

In Svizzera, tutti gli operatori sono tenuti per legge a dotarsi di un concetto di sicurezza. Secondo Prieto, però, c'è ancora spazio per migliorare, soprattutto nella Svizzera francese. Molti garage non dispongono di tale concetto, spesso con il pretesto che negli ultimi decenni non si sono verificati incidenti gravi. Ma è qui che entra in gioco il SAD (soluzione settoriale per la sicurezza sul posto di lavoro e la protezione della salute nel settore dell'automobile e delle due ruote): è conveniente, progettato specificamente per il

settore e soddisfa tutti i requisiti della Commissione federale per la sicurezza e la salute sul lavoro (CFST).

La direttiva CFST definisce dieci elementi fondamentali che devono essere presi in considerazione in un concetto di sicurezza, tra cui la definizione degli obiettivi di sicurezza, l'organizzazione della protezione sul lavoro, i corsi di formazione, le misure in caso di particolari pericoli e la regolamentazione dell'organizzazione delle situazioni di emergenza. La soluzione settoriale SAD aiuta le aziende associate ad mettere in pratica queste direttive in modo strutturato e conforme alla legge.

## Sensibilizzazione con conoscenze specialistiche

Prieto ha deciso con cognizione di causa di frequentare il corso di assistente alla sicurezza della Suva. Il corso, della durata di tre settimane, gli ha insegnato metodi pratici per individuare e valutare i pericoli. "Volevo saperne di più sulla sicurezza sul posto di lavoro per poterla cos`spiegare me-

glio", spiega Prieto. Ora utilizza queste conoscenze in modo mirato per fornire una consulenza competente agli operatori, che siano o meno membri di UPSA

"Quando visito un'azienda, ora posso individuare le potenziali carenze in materia di sicurezza e richiamare l'attenzione sulla necessità di un concetto di sicurezza", spiega l'assistente alla sicurezza. Il consulente viene ascoltato, in modo particolare, dai giovani garagisti. D'altra parte, i proprietari di garage più anziani, che lavorano da decenni senza aver subito incidenti, spesso non percepiscono la necessità di un concetto di sicurezza. Una volta convinti, Prieto li guida in tutte le fasi dell'implementazione, spiega loro gli strumenti digitali come il programma online "asa-control" sviluppato per SAD, e offre supporto durante il processo di registrazione. Un altro aspetto del lavoro di Fabrice Prieto è lo scambio regolare con il team SAD guidato da Lukas Grossenbacher di UPSA e con gli ispettorati del lavoro cantonali. In cantoni come il Giura, ad esempio, Prieto ha già avuto contatti diretti con gli ispettori per spiegare il funzionamento della soluzione settoriale. "Il feedback è stato molto positivo: la soluzione è strutturata in modo chiaro ed è una delle migliori nel suo genere", afferma Prieto. È ancora più incomprensibile che molti operatori non facciano ancora parte del SAD, ha concluso un ispettore cantonale.

Questi contatti con l'ispettorato del lavoro non solo portano ad un'accettazione reciproca, ma anche ad ulteriori richieste. Secondo Prieto, da quando l'anno scorso gli ispet-

torati del lavoro cantonali hanno effettuato un maggior numero di controlli, l'interesse per la soluzione SAD è aumentato notevolmente.

**Rischi reali senza un concetto**

I rischi associati alla mancanza di sicurezza sul posto di lavoro sono notevoli. Un incidente grave può avere conseguenze legali e finanziarie. Nel peggiore dei casi, le compagnie di assicurazione potrebbero rifiutarsi di pagare, soprattutto se si scopre che non esiste un PERCO (referente per la sicurezza sul lavoro) o un concetto di sicurezza. Nei casi più gravi, possono essere comminate anche sanzioni penali.

Un concetto di sicurezza completo può quindi non solo salvare vite umane, ma anche proteggere gli operatori da conseguenze di vasta portata. La soluzione specifica di UPSA per il settore offre uno strumento pratico e molto apprezzato a questo scopo. Con la nomina di Fabrice Prieto a mediatore per la sicurezza sul lavoro, sia l'UPSA che SAD possono contare su un intermediario visibilmente motivato tra loro e i garage e le carrozzerie della Svizzera francese. <



La vostra ESA: unica e a vostro completo vantaggio!

Tutto da un unico fornitore. Gli impianti di autolavaggio WashTec, i depuratori per acque reflue e i prodotti per la pulizia di due produttori leader: AUWA e SONAX. A ciò si aggiunge la competenza dell'ESA in materia di servizi.



Librec apre un impianto per il riciclaggio delle batterie

# Una seconda vita per le batterie

Sul sito dell'ex cartiera a Biberist (SO), oggi si può ammirare il futuro del riciclaggio industriale delle batterie: con l'apertura ufficiale del suo impianto per il recupero delle materie prime dalle batterie da trazione agli ioni di litio, Librec AG fa un passo avanti a livello Europeo. Ilir Pinto



Dove viene raccolta la materia nera: il cuore dell'impianto di riciclaggio delle batterie da trazione al Li-Io di Librec.

L'innovativo modello di business è nato al tavolo della cucina: in occasione dell'inaugurazione della prima azienda industriale svizzera per il riciclaggio di grandi batterie da trazione agli ioni di litio provenienti dalla mobilità elettrica, Jodok Reinhardt, CEO di Librec AG, ha spiegato agli ospiti provenienti dal mondo dell'economia, della politica e della scienza in aprile come da un "lampo di creatività" scaturito da una discussione al tavolo della cucina con la moglie sia nato un modello di business per un futuro della mobilità più sostenibile.

Con questo nuovo impianto, Librec ha completato la prima delle quattro fasi necessarie per il riciclaggio industriale delle batterie: lo smontaggio delle batterie e la produzione della cosiddetta

massa nera, con tasso di recupero di oltre il 97% di materie prime ricercate come cobalto, nichel, rame e alluminio - un tasso mai raggiunto prima - utilizzando esclusivamente energia rinnovabile. I materiali riciclabili vengono poi recuperati da questa massa in ulteriori fasi di processo in impianti specializzati di altre aziende con cui Librec collabora.

Le fondamenta del progetto sono state gettate nel 2020, in collaborazione con partner come Auto-Suisse, la Fondazione Auto Recycling Svizzera e l'Empa. Dopo la fondazione della società Librec nel 2021, la struttura produttiva di 4.000 metri quadrati è stata messa in funzione nell'autunno del 2024 e inaugurata ufficialmente. Secondo Jodok Reinhardt, l'obiettivo

operativo è stato raggiunto. "Qui produciamo probabilmente la migliore massa nera d'Europa. Sebbene in Europa esistano già altri impianti di riciclaggio di batterie Li-Io, l'impianto di Librec si distingue per la sua particolare tecnologia: il suo processo non richiede la fusione o l'incenerimento.

## Un ambiente ideale

Non è un caso che Librec abbia scelto Biberist (SO) come sede. L'ex sito di una cartiera è una delle più grandi zone di ristrutturazione del cantone di Soletta. Nel suo discorso di apertura, Stefan Hug-Portmann, presidente del comune di Biberist, ha ricordato la storia industriale del sito e si è rallegrato del fatto che, con aziende come Librec e la vicina Libattion, questa tradizione venga portata avanti in for-

ma moderna. Le due aziende condividono l'edificio e il sito. Questa vicinanza geografica apre opportunità di cooperazione: Libattion AG è specializzata nella seconda vita e nel riciclaggio delle batterie. Può riutilizzare direttamente i moduli o le celle delle batterie che le vengono consegnati, purché siano tecnicamente idonei, e trasformarli in nuovi sistemi di accumulo di energia stazionari.

Dopo il taglio del nastro rosso, il tour dell'azienda che segue mostra quanto sia ben congegnato il concetto di sicurezza. La visita inizia con la consegna delle batterie, la maggior parte delle quali sono ancora cariche (Librec utilizza l'energia residua), e con un controllo completo al ricevimento della merce. Per prima cosa, le batterie stoccate in sicurezza in un capannone ben ventilato. Segue lo scarico, una fase importante per evitare rischi. Dopo un periodo di riposo di 24 ore, le batterie vengono tagliate. Ciò richiede un know-how tecnico e precauzioni speciali, ad esempio per la manipolazione del refrigerante. Negli altri capannoni, i moduli vengono triturati, essiccati e separati in componenti. Infine, la massa nera viene raccolta nel rispetto delle più severe misure di sicurezza, trattandosi di rifiuti pericolosi.

**Un segnale politico ed ecologico**

Il progetto è apprezzato anche a livello cantonale. Sul posto, il Consigliere di Stato Peter Hodel ha parlato di un "capolavoro imponente" e ha sottoli-



(da sinistra a destra): Jürg Steiger, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Librec AG, Andrea Vezzini, progetto di ricerca Circubat/iBAT, Christian Imark, Consigliere nazionale, Presidente della VSMR e Presidente del CEATE, Peter Grünenfelder, Presidente di Auto-Suisse, Peter Hodel, Consigliere del Cantone di Soletta, Rahel Galliker, Vicedirettrice dell'UFAM, Stefan Hug-Portmann, Sindaco del Comune di Biberist SO, e Jodok Reinhardt, Amministratore delegato di Librec AG. Foto: Librec AG

neato l'importanza del progetto per la mobilità sostenibile. Rahel Galliker, vicedirettrice dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), ha sottolineato l'importanza ecologica del ciclo chiuso dei materiali: "Ci rende più indipendenti - e questa non è certo una cattiva idea oggi". Peter Grünenfelder, presidente di Auto-Suisse, descrive Librec come un esempio di forza innovativa in un clima economico difficile. Nonostante le cupe prospettive economiche e le incertezze geopolitiche, Librec sta investendo in modo mirato nella mobilità elettrica", afferma Grünenfelder, sottolineando che l'industria automobilistica deve dare un chiaro contributo alla decarbonizzazione e che Librec sta fornendo un elemento importante in tal senso.

**Verso un'economia circolare**

Intervenendo all'inaugurazione, Andrea Vezzini, del progetto di ricerca Circubat/iBAT, lo ha definito un passo decisivo nella transizione da un'economia lineare a un'economia circolare. Dato che il settore dei trasporti svizzero è responsabile di oltre un terzo del consumo energetico e di una quota significativa delle emissioni di CO2, il ruolo di progetti come Librec non va sottovalutato. Con una capacità di trattamento futura di 12.000 tonnellate all'anno e un risparmio di CO2 fino a 38.100 tonnellate all'anno a pieno carico, Librec sta indubbiamente lanciando un segnale chiaro. <

**Invito alla serata  
informativa per il corso con APF\* di  
Meccanico/a Diagnostico/a d'Automobili  
2025 - 2028**

\*APF: Attestato  
Professionale  
Federale

**Giovedì 22 maggio 2025 | ore 18:30 Hotel La Perla | St. Antonino**

**Iscrizione alla serata obbligatoria:**

<https://forms.office.com/e/MSYhGfjv1d>

o scansionando il codice QR:



Maggiori informazioni: [marco.doninelli@upsa-ti.ch](mailto:marco.doninelli@upsa-ti.ch)



**Centro di Formazione Professionale AGVS/UPSA - Biasca**





Cosa dicono gli esperti

§

Guida giuridica

# Chi è responsabile dei danni causati sul posto di lavoro?

Dopo il lavoro in officina, è consuetudine fare un giro di prova. Ma cosa succede se i dipendenti causano danni durante questi viaggi? Chi è responsabile: la persona che ha causato il danno o il datore di lavoro? **Sarina Zürcher e Tahir Pardhan**



I lavoratori possono essere ritenuti responsabili dei danni causati intenzionalmente o per negligenza ai veicoli dei clienti.  
Foto: iStock



Sarina Zürcher, collaboratrice giuridica del servizio giuridico.



Tahir Pardhan, responsabile del servizio giuridico e politico.

I lavoratori possono essere ritenuti responsabili dei danni causati intenzionalmente o per negligenza al datore di lavoro (art. 321 e paragrafo 1 CO). Tuttavia, essi sono responsabili solo per la diligenza di cui all'art. 321 e paragrafo 2 CO.

Affinché i lavoratori siano ritenuti responsabili, devono essere soddisfatte quattro condizioni:

1. Deve essersi verificato un danno. Spesso si tratta di danni alla proprietà, come danni a veicoli, macchinari o edifici.
2. Inoltre, il contratto deve essere

violato, ossia il lavoratore non rispetta un obbligo previsto dal contratto di lavoro. Il mancato rispetto della diligenza in caso di sinistro costituisce già una violazione degli obblighi di legge in materia di lavoro.

3. Deve esistere un legame diretto tra la violazione del contratto e il danno. Il danno deve quindi essere stato cagionato causalmente dall'azione o dall'inazione del lavoratore.
4. Infine, è necessario dimostrare la colpa della persona che ha causato il danno. Il danno deve essere stato causato intenzionalmente o

per negligenza. Si distingue tra negligenza lieve e negligenza grave. La negligenza lieve si presume quando una persona viola il proprio dovere di diligenza in misura minima, ad esempio con una lieve perdita di attenzione. I lavoratori sono gravemente negligenti se commettono una grave violazione del loro dovere di diligenza, che avrebbe potuto essere evitata prestando maggiore attenzione.

Se tutte e quattro le condizioni sono soddisfatte, la persona che ha causato il danno può essere ritenuta responsabile. Per determinare l'ammontare



dei danni e degli interessi che possono essere dovuti in un caso specifico, la giurisprudenza adotta i seguenti approcci:

- In caso di negligenza lieve, la regola generale è che il danno può essere imputato alla persona che lo ha causato, fino a un massimo di circa un mese di stipendio. Tuttavia, se si può dimostrare che le circostanze del danno sono tali che il danno può normalmente verificarsi rapidamente, la responsabilità del lavoratore è di fatto esclusa.
- Se il danno è stato causato da negligenza grave, può essere riconosciuto un risarcimento fino a tre mesi di stipendio. Si presume che il dipendente non abbia rispettato importanti doveri di diligenza che una persona ragionevole avrebbe osservato.
- Se l'atto è stato commesso intenzionalmente, in linea di principio è

possibile richiedere l'intero ammontare del danno.

Possono essere rilevanti anche altri fattori, come il tipo di attività o la corresponsabilità del datore di lavoro, ad esempio a causa di istruzioni insufficienti, cosa che può ridurre l'importo dovuto. È importante notare che un lavoro di scarsa qualità non costituisce una violazione del contratto, a meno che non vi sia stata una violazione del dovere di diligenza.

Se le condizioni di responsabilità sono soddisfatte, il datore di lavoro può compensare la sua richiesta di risarcimento con il salario dovuto, ai sensi dell'art. 120 del Codice delle Obbligazioni svizzero. In ogni caso, questo deve avvenire il prima possibile dopo la conferma della responsabilità (con il successivo versamento del salario) e il lavoratore deve esserne informato per iscritto. Una attesa più lunga può essere interpretata come una rinuncia

al risarcimento, con conseguente decadenza della responsabilità. In linea di principio, con l'importo detratto dal salario per il risarcimento, il versamento non deve essere inferiore al minimo vitale. Il minimo vitale consiste nella parte del salario necessaria per la vita dei lavoratori e delle loro famiglie. Per conoscere le aliquote corrispondenti, è sempre necessario consultare l'ufficio esecuzioni del luogo di residenza della persona interessata. Inoltre, ai sensi dell'art. 93 della LP, il salario deve essere comunque pignorabile. Per contro, il requisito del minimo vitale può essere derogato se il danno è stato causato intenzionalmente (art. 323b CO).

Per evitare di rimanere soperti in caso di sinistro, è essenziale agire correttamente e il più rapidamente possibile. Questo articolo vi fornisce la sicurezza necessaria per far valere i vostri diritti. <



**UPSA | AGVS**  
Unione professionale svizzera dell'automobile  
Con noi sulla buona strada.

# ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

## Martedì 20 maggio 2025 | ore 17:00

### Hotel Belvedere, Locarno

**TRUMP E NON SOLO**  
IL NOSTRO MONDO TRA SPERANZE E RICATTI  
con **Marcello Foa**

Iscrizione entro il 9 maggio:

<https://forms.office.com/e/QtgwzMkghA>

o con codice QR





Il nuovo direttore di UPSA, Christian Wyssmann, in un'intervista a tutto campo

# "Sono fedele a me stesso"

Dal 1° maggio Christian Wyssmann è alla guida di UPSA. Perché il 42 enne considera questo cambio di lavoro un'opportunità unica, dove intende impegnarsi e cosa pensa di sé? **Yves Schott**

## **Christian Wyssmann, cosa l'ha spinto a diventare direttore dell'UPSA?**

**Christian Wyssmann, direttore di UPSA:** Ripeto volentieri ciò che ho detto a Walter Frey, proprietario del Gruppo Emil Frey: non ho deciso contro Emil Frey, ma a favore di UPSA. Ci sono molti progetti in cantiere, quindi questa situazione rappresenta per me un'opportunità unica.

## **Ritiene che il futuro del nostro settore sia più interessante di quello di una grande concessionaria automobilistica?**

No, intendo dire che in UPSA posso fare di più per il settore dell'auto. Mia moglie ha sintetizzato molto bene il concetto.

## **Sentiamo.**

Ha detto che non sono un tipo da vendite aggressive, ma più da networking. E ha perfettamente ragione.

## **Quindi alla Emil Frey ha lavorato spesso come venditore?**

Sì. In aziende di queste dimensioni non è insolito ricoprire, oltre alla direzione commerciale, anche quella delle vendite; di conseguenza si lavora in entrambi i settori e si interviene dove c'è necessità.

## **In generale le piace stare con le persone. Lo ha spiegato lei stesso quando è stato comunicato il suo ingresso in UPSA.**

Questa è una delle grandi motivazioni del mio nuovo lavoro: collaborare con i più svariati attori, clienti, collaboratori, organizzazioni partner. Mi piace. Non sono uno che lavora da solo nel suo angolo.

## **Attori molto diversi, caratteri diversi: come gestisce questa situazione?**

Cerco sempre di entrare in sintonia con i singoli individui. Come ragionano, quali sono le loro motivazioni? Voglio motivare e sostenere le persone. In senso lato si potrebbe parlare di coaching.

## **Per fare coaching con i collaboratori è necessario conoscere molto bene i loro punti di forza e di debolezza.**

Per impiegarli dove danno il meglio di sé, più precisamente. Ciò significa anche responsabilizzare le persone e ridurre al minimo le loro debolezze.

## **Quali altre competenze intende portare a UPSA?**

Non ho mai fatto altro che lavorare nel settore automobilistico, dove ho ricoperto diverse funzioni: fornitore, garagista, importatore. Questo mi permette di avere una visione globale del settore. Inoltre, so come funziona il lavoro associativo e sono attivo nella formazione. Il mio bagaglio di esperienze è sicuramente un vantaggio. Tra i miei punti di forza annovererei anche l'empatia. E, cosa molto importante: sono autentico. L'immagine che do di me corrisponde a ciò che effettivamente sono.

## **Essendo una persona che cerca piuttosto l'equilibrio, come risolve le situazioni conflittuali?**

Non mi limito a sbattere i pugni sul tavolo, ma preferisco cercare soluzioni bilaterali attraverso il dialogo. Tuttavia, a volte sono necessarie delle linee guida. A nessuno piacciono i conflitti personali, ma ogni tanto è necessario intervenire con decisione.

## **Quali sono secondo lei gli aspetti più urgenti da affrontare?**

Il mio predecessore Andri Zisler ha affermato che fortunatamente non ci sono situazioni critiche. Questo mi fa sentire tranquillo e mi dà la possibilità di conoscere l'associazione e soprattutto le

sezioni e i loro membri. All'inizio, uno dei compiti più importanti sarà quello di costruire ponti.

## **Non ci sono situazioni critiche, ma si avverte una certa inquietudine, soprattutto per quanto riguarda l'attuazione retroattiva della revisione dell'ordinanza sulla CO<sub>2</sub> e le possibili sanzioni che ne derivano.**

Assolutamente sì. Molti garage si chiedono giustamente cosa fare ora e in quale direzione si svilupperà la mobilità elettrica. A ciò si aggiungono questioni spesso poco considerate dalla politica, come ad esempio il tema del valore residuo delle auto elettriche usate. In questo contesto, i garagisti si trovano alla fine della catena e possono quindi esercitare solo un'influenza limitata.

**"Una delle grandi motivazioni del mio nuovo lavoro è la collaborazione con un'ampia varietà di persone: clienti, personale e organizzazioni partner".**

**Christian Wyssmann, direttore UPSA**

**Continua a pagina 18**



Tutta una vita nel settore:  
Christian Wyssmann è il nuovo  
direttore di UPSA dal 1° maggio.  
Foto: media UPSA



**Andri Zisler, direttore ad interim di UPSA, scrive al suo successore.**



Caro Christian,

dopo 19 mesi emozionanti e intensi come direttore ad interim di UPSA, è con grande piacere che passo il testimone. In questo periodo ho avuto modo di imparare, plasmare e vivere molte cose, sempre nell'interesse della nostra associazione. Ora è giunto il momento di consegnarti le chiavi, caro Christian. Ti auguro di cuore tanto successo, gioia e soddisfazione nella tua nuova sfida. Che tu possa portare avanti l'UPSA con vento nuovo, tanta energia, una visione chiara e un team forte al tuo fianco. Sei pronto e noi siamo tutti con te.

Cordiali saluti  
Andri



**Cosa la spaventa di più del suo nuovo lavoro e cosa la rende più felice?**

Sono molto felice di conoscere i miei nuovi colleghi di lavoro. Ho rispetto per la situazione generale. Ci sono molte aspettative da parte dei diversi gruppi di interesse.

**Ha organizzato un aperitivo di addio?**

Sì, in forma ristretta. Si trattava di ringraziare il personale e i partner invitati. L'evento è stato pensato anche come una sorta di motivazione per il futuro.

**Quanto è stato difficile per lei dire addio?**

Anche se può sembrare un po' banale, me ne sono andato con un sorriso e una lacrima. Lasciare andare ciò che avevo costruito presso Emil Frey non mi ha lasciato indifferente. Mi mancheranno soprattutto le persone dell'azienda, ma gli aspetti positivi della nuova sfida hanno prevalso.

**Quale sarà il ruolo di UPSA sotto la sua guida?**

Dovrà continuare a fornire un forte sostegno al settore dell'auto e impegnarsi ancora di più in suo favore. Voglia-



mo lavorare in sintonia con i garage e diventare più agili in determinati ambiti. <

**Cosa dicono i collaboratori della Emil Frey AG Zuchwil del loro ex capo**



Sandra Wittwer, addetta all'accoglienza e all'amministrazione, lavora a Zuchwil dal 1995



Sandra Lemp, verniciatrice di carrozzeria



Abraham Gomez, responsabile del servizio clienti

**Che tipo di capo è Christian Wyssmann?**

**Sandra Wittwer**, reception e amministrazione, lavora a Zuchwil dal 1995: Molto cordiale. Prende molte decisioni con il cuore.

**Sandra Lemp**, carrozziere verniciatrice: Molto simpatico. Molto gentile: se qualcuno ha un problema, la sua porta è sempre aperta.

**Abraham Gomez**, responsabile del servizio clienti: Ottimo!

**Siete un po' tristi che lasci l'azienda?**

**Sandra Wittwer**: Non solo un po', anche se gli auguro con tutto il cuore di cambiare (sorride).

**Sandra Lemp**: Sì, naturalmente. Non ne siamo felici (sorride), ma glielo auguro di cuore. Ci mancherà.

**Abraham Gomez**: Molto. Probabilmente non ci apprezza, altrimenti non ci lascerebbe (ride di cuore).

**Quali sono i suoi punti di forza e di debolezza?**

**Sandra Wittwer**: È molto vicino alle persone e tuttavia deciso. Punti deboli (riflette a lungo)? Forse a volte vuole fare troppo in una volta sola.

**Sandra Lemp**: Che vorrebbe fare tante cose e non ha quasi mai tempo per farle, perché vuole fare tutto bene. Il suo punto di forza più grande è la sua personalità.

**Abraham Gomez**: Forse a volte gli manca un po' di durezza per portare avanti una certa linea. È quasi troppo gentile. Per il resto è un capo eccellente: aiuta e fa tutto quello che può.



11

## domande personali al nuovo direttore di UPSA

1

**Christian Wyssmann, quale oggetto personale porterà con sé dal suo vecchio posto di lavoro?**

Le foto e i disegni dei miei figli. Probabilmente anche la mia tazza da tè.

2

**Cosa ha di così speciale?**

Niente di particolare (ride). Me l'ha regalata mia suocera.

3

**A proposito: quanto caffè beve al giorno?**

Da una a tre tazze, dovrebbe bastare .

4

**Come si rilassa dopo una settimana intensa?**

Trascorro del tempo con la mia famiglia. Le mie figlie gemelle, entrambe di sette anni, mi tengono molto occupato. Inoltre faccio sport: gioco ancora a pallamano in seconda lega. Gli sport di squadra mi aiutano a staccare la spina, decisamente meglio che correre da solo.

5

**Cosa non deve mai mancare nel suo frigorifero?**

Carne e formaggio.

6

**Cosa ascolta in auto?**

Virgin Radio e podcast, ad esempio quelli della NZZ o «Eine Stunde History» di Deutschlandfunk Nova.

7

**Quante multe ha collezionato negli ultimi due anni?**

In media circa due o quattro all'anno: per lo più multe per divieto di sosta, ogni tanto per eccesso di velocità. Una volta ho persino dovuto consegnare la patente (ride).

8

**Cosa è successo?**

Mancato rispetto della distanza di sicurezza.

9

**Cosa ascolta in auto?**

I bambini vogliono tornare presto all'Europa-Park. E quest'estate probabilmente andremo in Spagna in un hotel all-inclusive. Anche per via dei bambini (sorride). . .

10

**Qual è stata l'ultima cosa che l'ha fatta arrabbiare?**

Che i bambini, ancora una volta, non mi hanno ascoltato.

11

**Chi lava i piatti a casa sua?**

La lavastoviglie (ride). E io la svuoto ogni mattina.



Aziende di smaltimento affidabili

# Smaltire gli pneumatici in modo ecologico e sostenibile

Smaltire correttamente i vecchi pneumatici richiede tempo, denaro e conoscenze specifiche. Lo smaltimento non corretto è punibile dalla legge, poiché i vecchi pneumatici rientrano nella categoria dei «rifiuti soggetti a controllo». Per semplificare l'applicazione delle norme, l'UPSA ha stilato un elenco delle aziende consigliate per lo smaltimento dei vecchi pneumatici. **Sara Brantschen**

Lo smaltimento dei vecchi pneumatici richiede alcune precauzioni, poiché questi rientrano nella categoria dei rifiuti soggetti a controllo. Lo smaltimento corretto comporta un costo di circa tre franchi per pneumatico. Se per contro gli pneumatici vengono smaltiti illegalmente, possono causare gravi danni all'ambiente e il comportamento è scorretto nei confronti di tutte le aziende che rispettano le norme.

Va tuttavia tenuto presente che non tutti gli pneumatici usati sono da considerarsi vecchi pneumatici e quindi rifiuti. Gli pneumatici con una carcassa in perfetto stato e un battistrada residuo di almeno 1.6 millimetri sono considerati usati e possono quindi essere riutilizzati o ricostruiti; possono anche essere esportati all'estero senza dover rispettare le norme molto più severe previste per i vecchi pneumatici dichiarati come rifiuti.

## Obbligo di controllo

Le officine di riparazione auto conservano solitamente tutti gli pneumatici in un deposito dedicato, indipendentemente dal fatto che siano difettosi, usurati o, in teoria, ancora utilizzabili. Tuttavia, questo insieme è considerato nel suo complesso soggetto a controllo e deve quindi essere smaltito da un'azienda di smaltimento con un'autorizzazione di destinatario, obbligatoria per questo tipo di attività. La responsabilità del rispetto di questa prescrizione spetta al garagista. Il rispetto delle prescrizioni viene verificato tramite il cosiddetto numero VeVa. I numeri sono riportati in un registro online (veva-online.admin.ch) insieme

ai tipi di rifiuti autorizzati per la rispettiva azienda.

Il codice di smaltimento dei vecchi pneumatici è 16 01 03. I garage fungono da centri di raccolta dei vecchi pneumatici e devono assicurarsi che questi ultimi vengano effettivamente trasportati ad un'azienda di smaltimento autorizzata. Si consiglia di conservare i documenti relativi allo smaltimento degli pneumatici usati per cinque anni, al fine di poter documentare e dimostrare il corretto smaltimento. <

I vecchi pneumatici rientrano nella categoria dei "rifiuti controllati" e devono quindi essere trattati in modo specifico.

Foto : Shutterstock



## Le seguenti aziende sono raccomandate dall'UPSA

AABA AG  
 Agir AG  
 Eurogomma GmbH  
 ESA  
 G. Marelli AG  
 Pneuhandel Häfeli-Brügger AG  
 Jura-Cement-Fabriken AG  
 Pneu Service Rado  
 recypneu.ch SA  
 Rubbertec AG  
 Zimmermann Umweltlogistik AG



Maggiori dettagli  
e link ai contatti



Mozione Gugger approvata

# Qual è la prossima tappa?

La mozione Gugger per regolamentare il modello di agenzia nell'industria automobilistica svizzera è stata accettata e il Consiglio federale è stato incaricato di apportare le necessarie modifiche legali. Se da un lato la decisione è vista come un successo per l'industria, dall'altro non mancano le critiche.

Tahir Pardhan, responsabile di Diritto e politica



Nik Gugger, Consigliere nazionale PEV.  
Foto: media UPSA

Il Consiglio degli Stati ha approvato la mozione del Consigliere nazionale Nik Gugger "Protezione contro l'introduzione unilaterale del modello di agenzia nel mercato automobilistico". Dopo la sua adozione da parte del Consiglio nazionale nella sessione primaverile del 2024, il Consiglio federale sarà ora responsabile della creazione della relativa base legale.

La mozione Gugger chiede che tutte le forme di contratto di agenzia siano soggette alla legge sui cartelli svizzera. L'obiettivo è quello di impedire ai produttori di sciogliere semplicemente i contratti di concessionaria esistenti e di spingere i garage verso un modello di pura intermediazione senza alcuna autonomia imprenditoriale. Allo stesso tempo, la mozione permette il passaggio al modello di agenzia solo se si dimostra che è "significativamente più efficiente" del sistema di distribuzione tradizionale dei concessionari. In questo modo si vuole ga-

rantire che il modello di agenzia possa essere introdotto solo se porta effettivamente dei vantaggi economici a tutte le parti coinvolte. Tuttavia, recenti indagini preliminari della Commissione per la Concorrenza (COMCO) hanno dimostrato che la legge sulla concorrenza vigente consente anche di apportare modifiche agli accordi di agenzia concepiti in modo discriminatorio.

## Opportunità e rischi

La decisione del Parlamento è vista come un successo da molti garagisti. La legge sulla concorrenza mira a garantire che i fabbricanti non possano cambiare unilateralmente la loro strategia di distribuzione a scapito dei distributori. Questo dovrebbe proteggere i garage da un nuovo modello di distribuzione che li privi degli attuali margini di guadagno e dell'opportunità di negoziazione.

Tuttavia, ci sono anche voci critiche contro la proposta. La nuova normativa potrebbe indurre i fabbricanti a rinunciare del tutto all'introduzione di veri e propri sistemi di agenzia, optando invece per un modello di vendita diretta pura o ritirandosi del tutto dal mercato svizzero, soprattutto se le vendite sono scarse.

La mozione viene criticata anche per

quanto riguarda la valutazione dell'aumento dell'efficienza, in quanto un nuovo modello di agenzia può essere introdotto solo se vi è un aumento significativo dell'efficienza, ma non si tiene conto del cambiamento nella ripartizione del rischio. In un vero modello di agenzia, l'importatore si assume tutti i rischi finanziari, mentre l'agente (proprietario del garage) non deve più occuparsi dello stock e del relativo finanziamento. Per molti garage, un vero modello di agenzia potrebbe quindi rappresentare un'opportunità per migliorare la propria liquidità. Ora, per valutare l'efficacia, la proposta si basa esclusivamente sul margine dell'agente, che difficilmente potrà essere più elevato se l'importatore si assume i rischi finanziari. La mozione non tiene sufficientemente conto dei vari aspetti rilevanti e potrebbe quindi impedire di fatto l'introduzione di modelli di agenzia, ciò che potrebbe svantaggiare i garage che avrebbero avuto un potenziale di vendita con una vera agenzia. L'UPSA continuerà a monitorare attivamente il processo di attuazione e si adopererà per trovare una soluzione che garantisca i garage dal punto di vista legale senza bloccare completamente modelli di distribuzione economicamente sensati ed equi. <

Andrea Graber Cardinaux, vicedirettrice della COMCO, ha parlato ai titolari di autofficine l'anno scorso, in occasione del 43° Workshop sulla concorrenza, dello sviluppo dei contratti di agenzia.

# "Vediamo il maggior potenziale di redditività nel dopo-vendita"

Lo specchio del settore FIUSGA viene pubblicato annualmente ed è considerato un importante strumento di orientamento economico per il settore automobilistico. L'edizione 2025 è allegata a questo numero di AUTOINSIDE. In un'intervista, David Regli, il nuovo direttore di FIUSGA, spiega quali sono gli sviluppi più evidenti e cosa di quali i garage possono far tesoro per il loro futuro. **Ilir Pinto**

**Signor Regli, quali sono a suo avviso le principali lezioni da trarre dallo specchio del settore 2025, che riflette gli sviluppi dell'ultimo anno?**

**David Regli:** Ciò che colpisce maggiormente è il calo dei margini nel commercio di veicoli nuovi e usati e il continuo aumento della redditività nel settore post-vendita. Le perdite subite nel settore automobilistico hanno portato a un forte calo del flusso di cassa in percentuale rispetto alle vendite, che è stato in media dell'1.6% rispetto al 2.1% dell'anno precedente. Si tratta della stessa cifra registrata nel primo anno del Coronavirus nel 2020.

**Come sono cambiati i margini lordi nel commercio di veicoli nuovi e usati rispetto all'anno precedente?**

Dopo il calo di 0.4 punti percentuali dell'anno precedente, il margine sulle auto nuove è sceso di altri 0.5 punti percentuali. Gli importanti stock presenti alla fine del 2023 hanno dovuto essere smaltiti, talvolta con perdite considerevoli. In particolare, la mancanza di domanda di veicoli elettrici ha lasciato un segno profondo a livello di redditività. Anche il settore delle auto usate non è funzionato al meglio, con un calo dei margini di 0.7 punti percentuali.

**L'anno scorso la liquidità a breve termine era fonte di preoccupazione. La situazione è migliorata nel frattempo o ci sono ancora rischi?**

Gli indici di liquidità fissa hanno registrato poche variazioni, indicando che le scorte di beni e immobilizzazioni continuano a essere fortemente vincolate. Le elevate giacenze di magazzino alla fine del 2023, menzionate in precedenza, non hanno potuto essere ridotte in modo sostanziale nonostante i notevoli sforzi compiuti, il che ha portato nuovamente a un elevato finanziamento esterno a breve termine con i relativi costi di interesse.

**Come sono cambiati i costi operativi nel 2024?**

In generale, stiamo assistendo a un aumento dei costi operativi in proporzioni normali, in particolare nel settore del personale. L'aumento dei costi di locazione rispetto al fatturato non è dovuto a un aumento sostanziale degli affitti e/o dei costi accessori, ma al calo delle vendite nel settore del commercio di veicoli.

**Qual è il livello attuale della tariffa oraria - ed è ancora sufficiente a coprire i costi operativi?**

L'attuale tariffa oraria media è di 172.30 franchi, con un aumento di circa il 3%. L'aumento dei costi del personale è stato quindi compensato. Secondo lo specchio del settore, il fattore SAF - che indica in che misura le attività di dopo-vendita contribuiscono a coprire i costi operativi - è migliorato grazie alla stabilità dei costi operativi e a un margine lordo più elevato nel settore dei ricambi, che si spiega in parte con l'aumento della tariffa oraria.

**Quanto sono stabili i valori residui, in particolare per i veicoli elettrici a batteria?**

È ancora troppo presto per fare affermazioni affidabili sui valori residui dei leasing di veicoli elettrici. Tuttavia, nei prossimi anni, il numero di restituzioni dei leasing aumenterà notevolmente, ponendo una sfida importante per il mercato dell'usato in questo settore. L'entità della pressione sui valori residui dipenderà dalla domanda di veicoli elettrici usati, nonché dagli sviluppi tecnologici e dai prezzi dei nuovi modelli. I valori residui dei veicoli puramente elettrici devono essere oggetto di particolare attenzione al momento della stipula del contratto a causa della rapidità nel progresso tecnologico. Altrimenti, c'è il rischio che i veicoli rientrati a fine leasing vengano venduti con un margine basso o addirittura in perdita. Inoltre, l'aumento dei fondi impegnati a seguito della giacenza sul piazzale a lungo termine e su larga scala può portare a necessità di liquidità che minacciano l'esistenza stessa dell'azienda.

**Molti operatori si lamentano del fatto che stanno impegnando molto capitale nello stock di veicoli. Questo sviluppo si sta trasformando in un calvario finanziario?**

Situazioni simili si sono già verificate in passato. Quando la domanda è elevata e gli stock "corrono", una maggiore disponibilità grazie a un alto livello di scorte di merci è un aspetto positivo dal punto di vista della gestione aziendale. Tuttavia, nella situazione attuale, le scorte elevate di merce sono piuttosto penalizzanti, e le liquidazioni delle scorte portano a una riduzione dei prezzi e pesano sui margini. A medio termine, l'aumento della disponibilità potrebbe tornare ad avere un effetto positivo. Il mercato si aspetta un

**Continua a pagina 25**

"È ancora troppo presto per fare previsioni affidabili sui valori residui dei leasing di veicoli elettrici", afferma David Regli, direttore di FIUSGA Fiduciaire de la branche automobile suisse SA.  
Foto: FIUSGA



21° Congresso Internazionale dell'Automobile Puls

# Acquistare un'auto nel 2040 - come la tecnologia cambia

Il settore automobilistico è sull'orlo di un profondo cambiamento, condizionato dall'innovazione tecnologica e dalle mutate esigenze dei clienti. Questo è stato l'obiettivo del 21° Congresso Internazionale dell'Automobile Puls di Norimberga (D), che è giunto ad una serie di conclusioni in parte innovative. **Karin Beutler**



Maria Grazia Davino, direttrice per l'Europa di BYD, ha grandi progetti. Foto: media-UPSA

Con il motto "Buying a car in 2040 - How new technologies are transforming the motor trade", gli esperti del settore della regione DACH si sono incontrati a marzo per dare uno sguardo al futuro. Come acquisteremo e useremo le auto nel 2040? Quali sono

le opportunità e i rischi per il settore? Domande come queste sono state al centro dell'evento. Sebastian Stegmüller, responsabile del Dipartimento di ricerca sui sistemi di mobilità e dell'innovazione dell'Istituto Fraunhofer per l'economia e l'organizzazione del lavoro

(IAO), ha aperto la giornata congressuale con un discorso sulla mobilità del futuro. Ha sottolineato che in futuro i veicoli dovranno essere in grado di adattarsi individualmente alle esigenze dei clienti. Secondo Stegmüller, ciò potrebbe avvenire nel seguente modo: gli utenti acquistano una base e la modificheranno successivamente in base alle loro esigenze, fino a riprodurre i veicoli invece di ripararli.

## Aumento dei costi per i servizi

Imelda Labbé, Presidente dell'Associazione dei costruttori di automobili e veicoli commerciali VDIK, ha poi puntato i riflettori sul dopo-vendita. Ha esordito chiedendo se l'attività di assistenza continuerà come fatto finora. Attualmente i costi sono in forte aumento, in particolare per i clienti privati. Secondo Labbé, tutti i segnali vanno attualmente nella direzione sbagliata. È la prima volta che ciò accade in modo così radicale. L'età media dei veicoli sta crescendo e il numero di chilometri percorsi sta diminuendo. Il numero crescente di veicoli elettrici sta inoltre riducendo al minimo la frequenza dei guasti e la necessità di riparazioni. Il servizio del futuro deve quindi essere interconnesso, trasparente e mobile. Se si riuscirà ad implementare una tariffazione interessante, potremo continuare a soddisfare i clienti finali.

## Come acquista le automobili la Generazione Z?

Nicole e Dilara Sengül, Sales & Digitalization Manager e Operations & Marketing Manager della concessionaria DIL, hanno fatto una previsione del commercio automobilistico dal punto di vista della Generazione Z. Secondo

loro, nei prossimi 15 anni l'acquisto di automobili si evolverà in un processo completamente digitale, che culminerà con la consegna direttamente a casa. Già oggi l'80% dei clienti si informa online. Entro il 2040, i social media come Instagram e Tiktok, supportati da chatbot con intelligenza artificiale, domineranno il percorso del cliente. Inoltre, i micro-influencer potrebbero contribuire ad aumentare il tasso di conversione - dal punto di contatto all'acquisto - creando regionalità e fiducia.



Foto: Puls Marktforschung

Charles Bahr, CEO della società di consulenza ZCG, specializzata nella Generazione Z, e Florian Schmidbauer, esperto di ricerca presso Puls Marktforschung, hanno presentato lo studio "Die Generation Z verstehen und erobern" (Capire e conquistare la Generazione Z). Hanno dimostrato che, mentre le aspettative delle varie generazioni, quando si tratta di acquistare un'auto sono simili, si differenziano proprio nelle aree della connettività e dell'individualità. Mentre le generazioni più anziane utilizza-

no vari canali per ottenere informazioni, la Gen Z si affida principalmente alle borse e ai social media. E sebbene vivano "prima di tutto online", fanno visita comunque ai concessionari di auto. È quindi fondamentale che il commercio sviluppi la propria presenza sui social media e fornisca informazioni personali.

**Il commercio automobilistico ha un futuro**

La giornata della conferenza si è conclusa con Maria Grazia Davino, direttrice per l'Europa di BYD (si veda l'intervista sul lancio di BYD in Svizzera alle pagine 26/27). Ha sottolineato in particolare l'importanza del commercio in presenza e ha confermato l'impressione che siano pronti per il mercato europeo e quindi anche per la Svizzera. <

**Continua da pagina 22**

effetto di recupero, dato il basso numero di immatricolazioni di nuove auto negli ultimi anni e il conseguente "invecchiamento" del parco auto svizzero.

**Come valuta l'evoluzione del capitale proprio in vista delle future cessioni aziendali e della stabilità a lungo termine?**

Quando si tratta di cessioni aziendali, le variazioni del patrimonio netto sono di secondaria importanza. Al contrario, i rendimenti potenziali sono la chiave per il successo nella cessione dell'azienda. L'acquirente deve essere in grado di ottenere un rendimento sufficiente rispetto al capitale investito. Tuttavia, il capitale proprio non deve essere troppo elevato, in modo che l'azienda rimanga snella e il volume di investimenti per il successore resti basso.

**In quali aree vede il maggior potenziale per i garage nel medio e lungo termine e dove gli garagisti dovrebbero procedere con particolare cautela?**

Per quanto riguarda le prospettive a medio termine, vediamo il maggior potenziale di redditività nel settore del dopo-vendita: l'attuale invecchiamento del parco veicoli richiede un maggior numero di riparazioni. Lo sviluppo a lungo termine di questo settore dipenderà dalla quota di veicoli elettrici. Questo aspetto è fortemente influenzato dalla politica, il che rende difficile fare previsioni affidabili sulle tendenze a lungo termine. Particolare cautela è richiesta quando si parla di valori residui dei leasing per i veicoli elettrici, i dati

oggettivi per questo segmento sono ancora troppo pochi e i progressi tecnologici fanno scendere ulteriormente il valore dei modelli attuali. <

**David Regli in persona**

David Regli è Direttore della FIUSGA dall'ottobre 2024. Esperto contabile diplomato nato nel 1980, è bilingue in francese e tedesco. Ha oltre vent'anni di esperienza nel settore fiduciario e della revisione contabile e lavora presso FIUSGA dal 2012. David Regli è sposato, ha due figli e nel tempo libero ama andare in bicicletta e praticare lo sci di fondo.

**FIUSGA**

FIUSGA è attiva nel settore automobilistico svizzero dal 1952, con una profonda conoscenza del settore nei campi fiduciari, della revisione e della gestione aziendale. Fondata da UPSA con alcune sezioni di UPSA, oltre che da aziende del settore automobilistico, FISGA è oggi una società anonima a garanzia limitata e indipendente che offre servizi di gestione aziendale per i garage, imprese commerciali e aziende di importazione. Grazie alla sua pluriennale esperienza e agli elevati standard di discrezione, FISGA è considerata un partner affidabile per analisi neutrali e consigli di valore assoluto. Lo specchio del settore, pubblicato annualmente a maggio e sempre allegato ad AUTOINSIDE, è uno strumento fondamentale per fare il punto sulla situazione economica del settore automobilistico.

BYD amplia la sua rete di concessionari

# Un'opportunità dalla Cina

Siamo alla ricerca disperata di concessionari: seguendo le orme di altri marchi cinesi, ad aprile, il gigante BYD si è lanciato in Svizzera. Non tramite Emil Frey, ma con una propria rete di concessionari. L'obiettivo è di avere 80 rappresentanze del marchio entro tre anni: un'opportunità per i garage.

Timothy Pfannkuchen



All'inizio di aprile, centinaia di ospiti hanno affollato l'Umwelt Arena di Spreitenbach (AG) per il lancio di BYD in Svizzera. Entro la fine del prossimo anno, BYD prevede di aprire più di 30 agenzie del marchio in Svizzera.  
Foto: fornite

## Chi è BYD?

Il gruppo con sede a Shenzhen è stato fondato nel 1994 come produttore di batterie e conta 970'000 dipendenti. BYD è uno dei cinque maggiori produttori di batterie al mondo, secondo solo a CATL nel settore delle batterie per auto elettriche. La divisione automobilistica è stata creata nel 2003 attraverso l'acquisizione di un marchio in crisi. In modo insolito per la Cina dell'epoca, invece di collaborare con marchi già affermati, BYD si è subito concentrata sullo sviluppo interno. La particolarità è che BYD si affida a una base produttiva molto ancorata piuttosto che a un gran numero di subappaltatori. Nel 2024, BYD ha costruito quasi 4.3 milioni di auto, di cui 1.8 milioni di veicoli elettrici e il resto ibridi. I marchi affiliati includono il produttore di lusso Denza, che raggiungerà nel 2025.

Una nuova lezione: contrariamente all'opinione comune, BYD non era originariamente lo slogan del marchio "Costruisci i tuoi sogni". Ma è stato creato come abbreviazione del nome dell'azienda Bǐyàdí. Un aneddoto gioioso per le conversazioni con tema l'automobile, visto che il lancio del marchio svizzero all'inizio di aprile era chiaro sin dalle sue dimensioni e dalla sua lucentezza: dovremo familiarizzarci con BYD, poiché BYD è arrivata per restare.

"Il lancio in Svizzera è una pietra miliare importante per noi", ha dichiarato Stella Li, numero due del gruppo dopo il fondatore di BYD Wang Chuanfu, in occasione di un evento organizzato dalla stessa BYD a Spreitenbach (AG) davanti a centinaia di ospiti. La piccola Svizzera non è certo un mercato di volume, ma è un mercato di prestigio: in nessun altro luogo del mondo gli acquirenti sono più esigenti, più orientati alla tecnologia, e chi ha successo qui, ha successo ovunque. Contrariamente a quanto annunciato un anno fa, BYD non intende affidarsi a Emil Frey per conquistare l'Europa, ma ad una propria rete di concessionari (per maggiori dettagli, vedi l'intervista a intervista nella pagina a fianco).

## Il più grande produttore di apparecchiature elettriche al mondo

Le cifre dimostrano quanto il produttore di batterie e veicoli debba essere preso sul serio (vedi anche il riquadro): 120'000 ingegneri lavorano in undici centri di sviluppo e

depositano 45 brevetti al giorno. In Cina, BYD ha detronizzato VW come leader di mercato nel 2023, è entrata nella top-ten dei maggiori produttori di auto al mondo nel 2024 e ha superato Tesla come marchio di auto elettriche più importante al mondo nel primo trimestre del 2025: una nuova auto totalmente elettrica su cinque è una BYD. E presto verrà prodotta anche in Europa: nel 2025 verrà inaugurata una fabbrica in Ungheria.

## Ad armi pari con i grandi marchi

Al momento del lancio sono disponibili tre modelli, a cui presto ne seguiranno altri. Il SUV ibrido plug-in BYD Seal U DM-i costa 42'990 franchi, la berlina elettrica BYD Seal 48'990 franchi e il SUV coupé elettrico BYD Sealion 7 49'990 franchi. È disponibile un'ampia gamma di equipaggiamenti, tra cui la trazione integrale, una garanzia completa di sei anni e una garanzia di otto anni sulla batteria. Quando abbiamo provato il Sealion 7, abbiamo notato che la qualità è ben curata e la guida equilibrata: a differenza dei giapponesi o dei sudcoreani di versi decenni fa, BYD parte ad armi pari. Forse è per questo che i primi clienti non hanno voluto aspettare che i tre punti di vendita (Cadenazzo e Lugano in Ticino, e Zurigo) diventino 15 entro la fine di quest'anno: ancora prima dell'inizio ufficiale delle vendite, il 1° aprile, lo showroom di Zurigo ha già raccolto 20 ordini a scatola chiusa. <

Intervista alla direttrice di BYD europa

# "Apprezzo molto i piccoli garage"

Maria Grazia Davino, esperta manager del settore automobilistico, è direttore europeo di BYD dalla fine del 2024 e conosce bene la Svizzera: la 47enne italiana è stata in precedenza, tra l'altro, direttore nazionale per Germania, Gran Bretagna, Austria e Svizzera presso FCA/Stellantis e direttore marketing e vendite in Europa.

**Signora Davino, perché BYD si affida ad una propria rete di concessionari in Svizzera anziché a quella di Emil Frey?**

**Maria Grazia Davino:** Lavoriamo perfettamente con Emil Frey in tutta Europa come parte della nostra rete, ma abbiamo preso la decisione strategica di optare per una nostra soluzione di distribuzione a livello nazionale grazie alla nostra esperienza in Germania. Crediamo che questo ci permetterà di avere ancora più successo.

**Volete comunque aumentare il numero di punti vendita svizzeri a 15 entro il 2025, a più di 30 entro il 2026 e a più di 80 entro il 2028. State cercando grandi gruppi commerciali o piccoli garage e come immaginate la rete?**

Il nostro obiettivo è di avere il 30% in più di punti assistenza rispetto ai punti vendita. Per questo lancio un appello ai nostri potenziali partner: un punto vendita, più punti di assistenza. E naturalmente stiamo discutendo anche con grandi gruppi commerciali. Ma vorrei sottolineare che diamo il benvenuto anche agli "Local Heroes", e siamo felici di ricevere le candidature di qualsiasi garage che desidera impegnarsi e lavorare con noi.

**Un garage con cinque collaboratori, ad esempio, non è dunque troppo piccolo per BYD?**

Come ho detto, apprezzo molto i piccoli garage forti a livello locale. Naturalmente verificiamo se la loro struttura è adatta, se la solidità finanziaria è garantita, se il potenziale della clientela esiste e soprattutto se la passione e il loro spirito di squadra corrispondono alle nostre aspettative. In caso positivo, sarà sicuramente un percorso emozionante da percorrere assieme.

**All'inizio nessuno voleva auto giapponesi o sudcoreane. Ci sono voluti decenni per superare i pregiudizi. BYD sarà in grado di affermarsi più rapidamente come marchio cinese?**

Siamo consapevoli che, come nuovo marchio, dobbiamo prima far conoscere la nostra storia. Invito a mettere in discussione i preconcetti e mi aspetto che saremo molto più rapidi nel raggiungere il successo. Le ragioni sono tre: in primo luogo, il rapporto qualità-prezzo. In secondo luogo, l'affinità delle nuove generazioni con la tecnologia: tra dieci anni, mia nipote svizzera di tre anni la penserà in modo molto diverso da noi oggi. In terzo luogo, molti concorrenti si definiscono aziende tecnologiche. Ma noi lo siamo davvero: un terzo di ogni smartphone venduto è BYD. <



Nell'intervista, Maria Grazia Davino illustra la rete di concessionari prevista e dice di BYD: "Molti concorrenti si definiscono tecnologici. Noi lo siamo davvero: ogni smartphone è per un terzo BYD".



Domande aperte sulla legge sul CO<sub>2</sub>

# Il Consiglio federale ha deciso, ma...

Sì, è in vigore. E con effetto retroattivo: la revisione dell'Ordinanza sul CO<sub>2</sub> è entrata in vigore all'inizio di aprile con effetto retroattivo al 1° gennaio 2025. Tuttavia, per il momento sono pochi gli aspetti chiariti. **Yves Schott**



Foto: iStock

Arriverà o non arriverà? La risposta: è arrivata. Stiamo parlando dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub>, oggetto di accese discussioni nelle ultime settimane e negli ultimi mesi. Il 3 aprile il Consiglio federale l'ha definitivamente messa in vigore con effetto retroattivo al 1° gennaio. Per il settore dell'auto non è certamente un buon segnale. Infatti, l'ordinanza sulla CO<sub>2</sub> riveduta, basata sulla legge per la protezione del clima, prevede che nel 2025 in Svizzera debbano essere venduti il doppio dei veicoli elettrici rispetto al 2024. Considerando i dati di vendita stagnanti, si tratta di un obiettivo assolutamente irrealistico. Se questo obiettivo non verrà raggiunto, il settore rischia nuovamente di dover pagare sanzioni per miliardi di franchi (vedi anche AUTOINSIDE 04/25).

## Richiesta di «maggiore flessibilità»

Va comunque riconosciuto che il Consiglio federale ha fatto un piccolo passo avanti. I fabbricanti dell'UE che avranno venduto una determinata percentuale (dal 2025 inizialmente il 15 per cento, dal 2030 il 35 per cento) di veicoli a basse emissioni beneficeranno di un obiettivo leggermente meno rigoroso, come incentivo per immette-

re sul mercato un numero ancora maggiore di veicoli a basse emissioni di CO<sub>2</sub>. Questa cosiddetta regolamentazione ZLEV (ZLEV sta per «Zero and Low Emission Vehicles») sarà applicata in tutta l'Unione europea fino al 2030.

Il governo svizzero ha deciso di adottare le agevolazioni perlomeno negli anni dal 2025 al 2027 e nel 2030. Inoltre, queste si applicano anche alle autovetture con emissioni fino a 50 grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro. Il progetto di consultazione era invece molto più rigido e previsto solo per i veicoli utilitari leggeri totalmente elettrici. L'UE poi dovrebbe annunciare ulteriori adeguamenti nel prossimo futuro. All'inizio di marzo, la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha dichiarato che è necessaria «una maggiore flessibilità» in tema di obiettivi di CO<sub>2</sub>. In concreto, gli operatori del settore hanno ora tre anni di tempo per adempiere ai propri obblighi in materia di emissioni, invece di dover soddisfare tutti i requisiti entro i prossimi dodici mesi.

## Il Consiglio federale vuole «analizzare»

Non è ancora chiaro se la Svizzera adotterà queste modifiche, che devono ancora essere approvate dal Parlamento e dal Consiglio dell'UE. Il Consiglio federale «analizzerà» le proposte concrete non appena saranno disponibili e «valuterà l'eventuale necessità di adeguare le norme svizzere sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli nuovi». Se la Svizzera dovesse seguire l'esempio dell'UE, anche la legge sul CO<sub>2</sub> dovrà essere adeguata di conseguenza.

Una situazione complicata? Sicuramente! Per il momento sembra chiaro solo che l'ultima parola su questa complessa questione è ancora lontana. È ingiusto punire il settore dell'auto per manchevolezze di cui è poco responsabile. Se l'introduzione retroattiva dell'ordinanza sul CO<sub>2</sub> sia legittima è poi tutt'altro discorso. <

Anche durante la manipolazione fisica di equipaggiamenti pesanti

# In buona salute nella vita professionale di tutti i giorni

È proprio nella stagione del cambio gomme che le pesanti ruote e la pressione sul tempo, sottopongono schiena e articolazioni a sforzi oltre i limiti. Ma con i giusti accorgimenti e semplici strumenti, il cambio delle ruote può essere reso molto più ergonomico, a vantaggio della salute e di una maggiore efficienza. **Martina Frieden**

Il cambio delle ruote è uno dei compiti fisicamente più impegnativo per il personale dell'officina, soprattutto quando deve essere effettuato in fretta e in piena stagione. Sollevare e trasportare le ruote, che spesso pesano fino a 30 kg, rappresenta un notevole sforzo fisico e può, nel tempo, portare a problemi di salute come dolori alla schiena e alle articolazioni. Esistono tuttavia metodi semplici e molto efficaci per rendere il cambio delle ruote più ergonomico e ridurre al minimo i problemi di salute.

L'uso di ausili tecnici è un punto chiave. Carrelli porta-pallet, carrelli manuali o "formiche" facilitano il trasporto degli pneumatici, eliminando la necessità di sollevarli continuamente. Anche le brevi distanze di trasporto tra la macchina per il montaggio degli pneumatici e l'equilibratrice contribuiscono a ridurre al minimo lo sforzo fisico e a rendere il lavoro più efficiente.

## Sollevamento ergonomico

Ma non sono solo gli strumenti a svolgere un ruolo fondamentale: anche la corretta posizione del corpo è importante: lavorando in posizione eretta, si risparmiano la schiena e le articolazioni. Una buona tecnica e un sollevamento ergonomico non solo aumentano l'efficienza, ma aiutano anche a mantenere il benessere personale sul lungo termine.

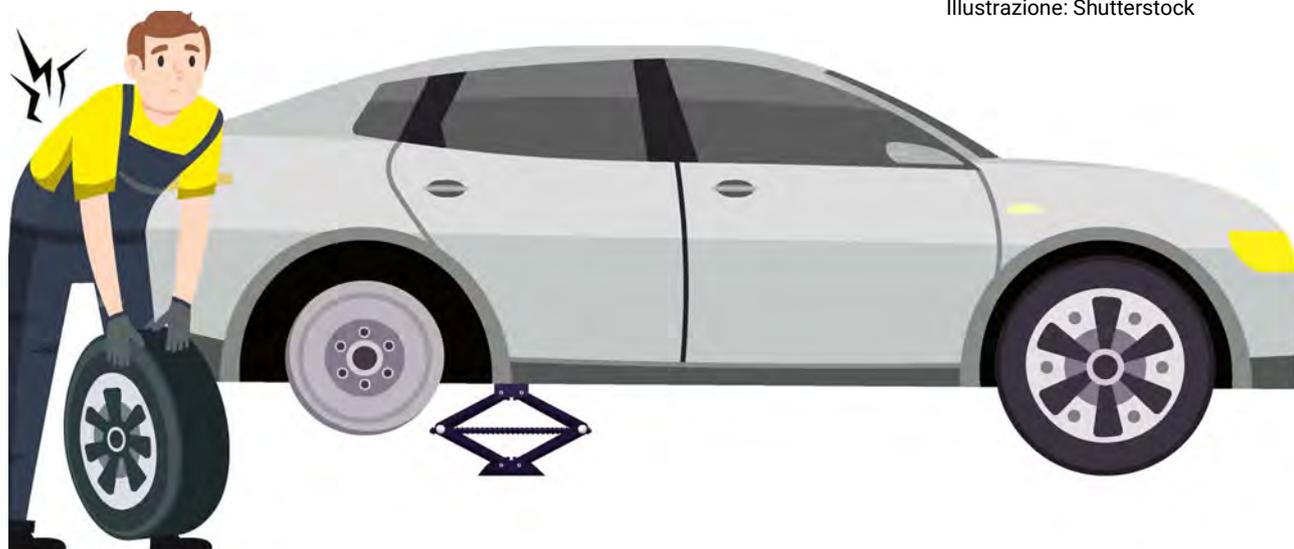
Anche il tema della tutela della salute deve essere discusso tra colleghi: pensiamo insieme a come le raccomandazioni sull'ergonomia del cambio ruote possano essere applicate nel lavoro quotidiano. Dopo tutto, il cambio delle ruote può essere gestito in modo sano a lungo termine solo se tutti i movimenti sono corretti e coordinati. <

## SCHEDA TEMATICA CAMBIO GOMME

In collaborazione con Safe at Work, Suva e UPSA, è stata realizzata una scheda tematica chiara e pratica su questo tema.



Consultare la  
scheda tematica



Cambiare una ruota è un lavoro faticoso.  
Illustrazione: Shutterstock



**UPSA | AGVS**

Unione professionale svizzera dell'automobile  
SEZIONE TICINO

Con noi sulla buona strada.



# Invito alla serata informativa per il corso con APF\* di Meccanico/a Diagnostico/a d'Automobili 2025 - 2028

\*APF: Attestato  
Professionale  
Federale

**Giovedì 22 maggio 2025 | ore 18:30  
Hotel La Perla | St. Antonino**

[www.hotelperla.ch](http://www.hotelperla.ch) - Plus code 5X4G+Q9 Sant'Antonino

**Iscrizione alla serata obbligatoria:**

<https://forms.office.com/e/MSYhGfjv1d>

o scansionando il codice QR:

Maggiori informazioni: [marco.doninelli@upsa-ti.ch](mailto:marco.doninelli@upsa-ti.ch)



**Centro di Formazione Professionale  
AGVS/UPSA - Biasca**

millestrade



**PROMUOVE**

Centro di Formazione Professionale AGVS/UPSA—Biasca

# Corsi di formazione continua

Calendario dei corsi di formazione continua organizzati da UPSA sezione Ticino.

Informazioni e dettagli su: [www.upsa-ti.ch](http://www.upsa-ti.ch) | **Formazione professionale** | **Centro UPSA Biasca** | **Formazione continua**

## Centro di Formazione Professionale UPSA TI

**Lavorare in sicurezza sugli impianti ad alto voltaggio con certificazione HV1 e HV2**

Durata: **2 giorni**

Date: **Lista d'attesa**

Iscrizione: inquadra il codice QR



**Autorizzazione alla manipolazione dei prodotti refrigeranti**

Durata: **2 giorni**

Date: **Lista d'attesa**

Iscrizione: inquadra il codice QR



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

Durata: **1 giorno**

Date: **17.10.'25 o 29.10.'25 o 14.11.'25 o 26.11.'25**

Iscrizione: inquadra il codice QR



**Formazione Nuova legge sulla protezione dei dati (nLPD)**

Durata: **1 giorno**

Date: **Lista d'attesa**

Iscrizione: inquadra il codice QR



## Business Academy UPSA CH (sede Biasca)

**Soccorritori aziendali – BLS AED SRC Komplett Plus per il settore dell'automobile**

Durata: **1 giorno**

Date: **Lista d'attesa**

Iscrizione: inquadra il codice QR



**Corso DAB+**

Durata: **1 giorno**

Date: **Lista d'attesa**

Iscrizione: inquadra il codice QR



**Spegnimento delle FM dal 31.12.24**

*Direttive generali per la formazione continua UPSA TI:*

- I corsi di formazione si tengono unicamente con un numero sufficiente di iscritti
- In caso di impedimento a partecipare è indispensabile avvisare almeno 48 ore prima dell'inizio del corso (per assenze ingiustificate verrà fatturata una tassa di CHF 150.00)
- Nel prezzo del corso sono inclusi gli eventuali pasti e pause caffè. Sono esclusi i costi di trasporto e parcheggio
- <https://www.upsa-ti.ch/it/formazione-professionale/centro-upsa-biasca/formazione-continua>



## Der AGVS Garagisten-Podcast – jetzt Reinhören!

Relevante Themen, aktuelle Fragen, kompetente Gesprächspartner

Neue Technologien, neue Vertriebsformen, politische und gesellschaftliche Veränderungen: Kaum eine Branche ist so dynamisch wie das Autogewerbe. Mit seinen eigenen Medien bildet der AGVS diese sich verändernden Realitäten ab und informiert sachlich, umfassend und auf die Bedürfnisse des Schweizer Autogewerbes ausgerichtet. Die AGVS-Medien erreichen jeden Monat rund 130 000 Online-Nutzer und Print-Leser.

Der AGVS Garagisten-Podcast rundet das Informationsangebot ab. Im Fokus stehen aktuelle Fragen zu branchenrelevanten Themen, beantwortet von kompetenten Gesprächspartnern.

**Jetzt Reinhören!**

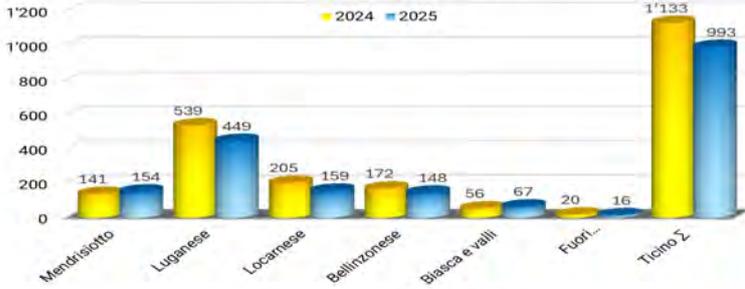


	aprile						gennaio - aprile					
	2024		2025		2024 - 2025		2024		2025		2024 - 2025	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	141	12.44%	154	15.51%	13	9.22%	597	13.56%	587	15.07%	-10	-1.68%
Luganese	539	47.57%	449	45.22%	-90	-16.70%	1'949	44.26%	1'743	44.75%	-206	-10.57%
Locarnese	205	18.09%	159	16.01%	-46	-22.44%	817	18.55%	631	16.20%	-186	-22.77%
Bellinzonese	172	15.18%	148	14.90%	-24	-13.95%	709	16.10%	646	16.59%	-63	-8.89%
Biasca e valli	56	4.94%	67	6.75%	11	19.64%	265	6.02%	230	5.91%	-35	-13.21%
Fuori Cant.	20	1.77%	16	1.61%	-4	-20.00%	67	1.52%	58	1.49%	-9	-13.43%
<b>Ticino Σ</b>	<b>1'133</b>	<b>100%</b>	<b>993</b>	<b>100%</b>	<b>-140</b>	<b>-12.36%</b>	<b>4'404</b>	<b>100%</b>	<b>3'895</b>	<b>100%</b>	<b>-509</b>	<b>-11.56%</b>
<b>Svizzera</b>	<b>20'040</b>		<b>18'664</b>		<b>-1'376</b>	<b>-6.87%</b>	<b>77'264</b>		<b>71'354</b>		<b>-5'910</b>	<b>-7.65%</b>

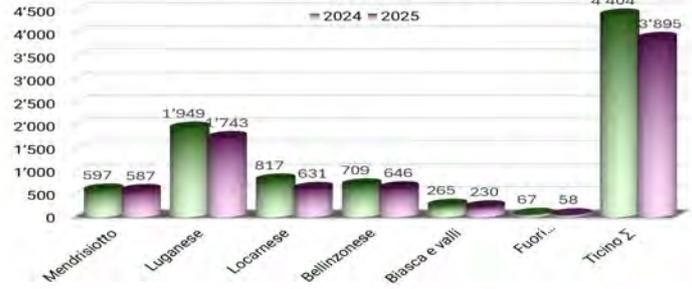
	Movimenti - ~occasioni		
	2024	2025	Delta %
	aprile	4'284	4'246
gen. - apr.	17'450	16'793	-3.77%



Immatricolazioni unità - aprile



Immatricolazioni unità - gennaio - aprile



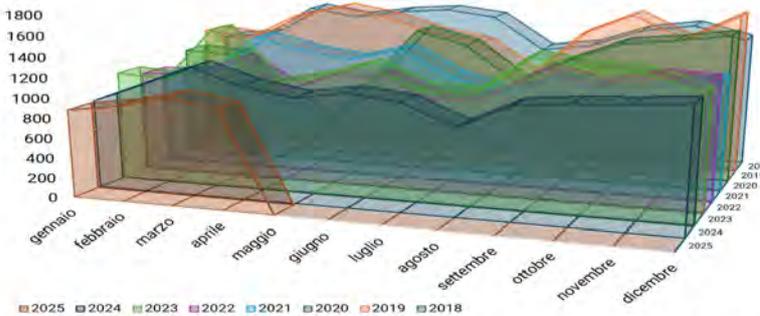
Immatricolazioni unità - 2024



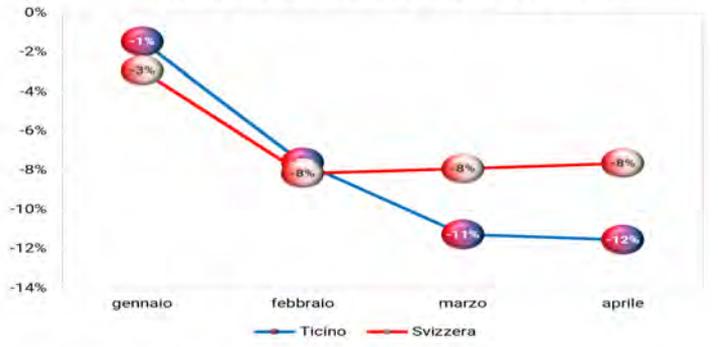
Immatricolazioni unità - 2025



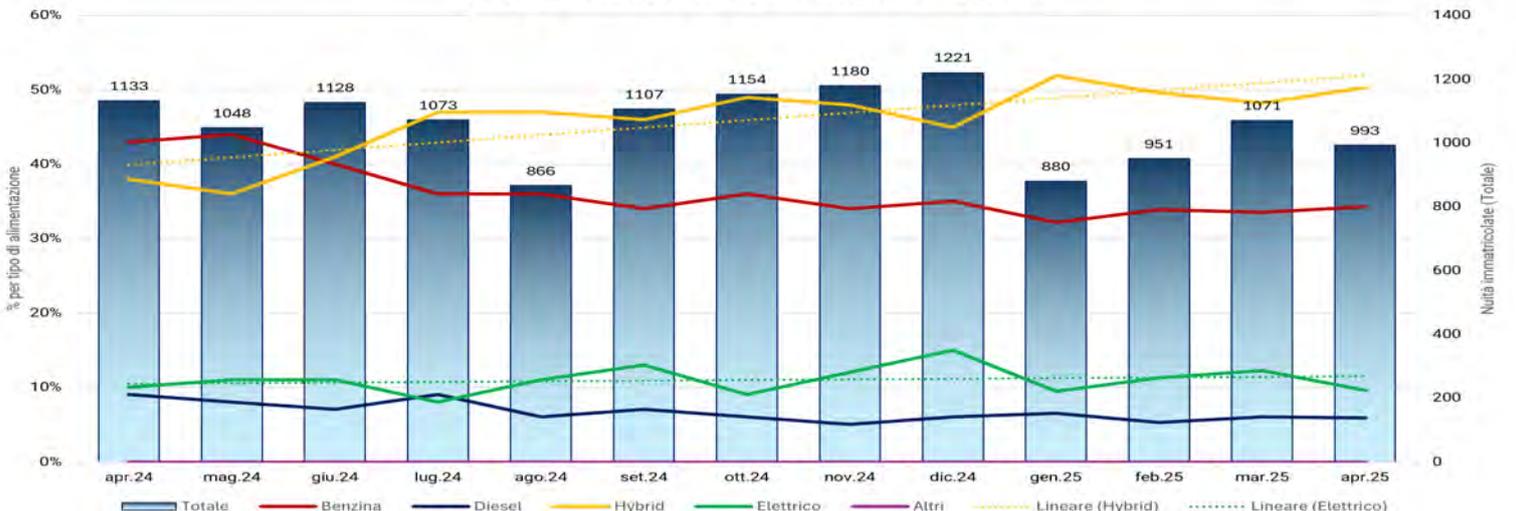
Immatricolazioni unità - anni



DELTA % IMMATRICOLAZIONI - 2024 / 2025



Quota % di mercato per tipo di alimentazione, ultimi 13 mesi



Immatricolazioni cumulative gennaio - aprile 2025 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca													Imm. cum. gennaio - aprile CH				
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Locarnese		Bellinzonese		Biasca e valli		F.cant.	Ticino		Σ Q.tà	%	Rango
		Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	Σ Q.tà	%			
1°	VW	61	10.4%	238	13.7%	102	16.0%	115	18.0%	34	14.8%	4	554	14.2%	6'852	9.6%	2°
2°	AUDI	64	10.9%	175	10.0%	54	8.5%	63	9.9%	11	4.8%	9	376	9.7%	5'438	7.6%	5°
3°	BMW	70	11.9%	144	8.3%	48	7.5%	56	8.8%	23	10.0%	21	362	9.3%	7'120	10.0%	1°
4°	MERCEDES-BENZ	39	6.6%	202	11.6%	53	8.3%	56	8.8%	10	4.3%	0	360	9.2%	5'499	7.7%	4°
5°	SKODA	54	9.2%	105	6.0%	44	6.9%	65	10.2%	30	13.0%	7	305	7.8%	6'420	9.0%	3°
6°	TOYOTA	49	8.3%	74	4.2%	28	4.4%	40	6.3%	12	5.2%	3	206	5.3%	3'537	5.0%	6°
7°	DACIA	37	6.3%	81	4.6%	25	3.9%	16	2.5%	24	10.4%	0	183	4.7%	2'572	3.6%	10°
8°	SEAT / CUPRA	26	4.4%	73	4.2%	8	1.3%	28	4.4%	9	3.9%	1	145	3.7%	2'933	4.1%	9°
9°	PORSCHE	5	0.9%	89	5.1%	29	4.5%	6	0.9%	4	1.7%	0	133	3.4%	1'752	2.5%	15°
10°	SUZUKI	22	3.7%	50	2.9%	19	3.0%	10	1.6%	24	10.4%	0	125	3.2%	1'273	1.8%	18°
11°	HYUNDAI	11	1.9%	30	1.7%	26	4.1%	38	5.9%	9	3.9%	1	115	3.0%	3'115	4.4%	7°
12°	MINI	15	2.6%	68	3.9%	9	1.4%	15	2.3%	3	1.3%	0	110	2.8%	1'270	1.8%	19°
13°	RENAULT	24	4.1%	32	1.8%	17	2.7%	21	3.3%	10	4.3%	2	106	2.7%	2'966	4.2%	8°
14°	CITROEN	8	1.4%	26	1.5%	32	5.0%	20	3.1%	2	0.9%	0	88	2.3%	738	1.0%	24°
15°	FORD	10	1.7%	29	1.7%	16	2.5%	16	2.5%	3	1.3%	1	75	1.9%	2'053	2.9%	13°
16°	VOLVO	17	2.9%	29	1.7%	10	1.6%	6	0.9%	2	0.9%	3	67	1.7%	2'329	3.3%	11°
17°	KIA	5	0.9%	23	1.3%	22	3.4%	6	0.9%	3	1.3%	1	60	1.5%	2'067	2.9%	12°
18°	TESLA	12	2.0%	26	1.5%	15	2.4%	5	0.8%	1	0.4%	0	59	1.5%	1'465	2.1%	17°
19°	MAZDA	6	1.0%	19	1.1%	12	1.9%	10	1.6%	4	1.7%	0	51	1.3%	1'175	1.6%	20°
20°	PEUGEOT	7	1.2%	15	0.9%	13	2.0%	11	1.7%	1	0.4%	3	50	1.3%	1'776	2.5%	14°
21°	JEEP	9	1.5%	17	1.0%	7	1.1%	11	1.7%	1	0.4%	0	45	1.2%	306	0.4%	30°
22°	LAND ROVER	1	0.2%	37	2.1%	2	0.3%	1	0.2%	0	0.0%	0	41	1.1%	809	1.1%	23°
23°	MG	4	0.7%	25	1.4%	2	0.3%	6	0.9%	2	0.9%	1	40	1.0%	812	1.1%	22°
24°	HONDA	7	1.2%	13	0.7%	7	1.1%	5	0.8%	1	0.4%	0	33	0.8%	709	1.0%	25°
25°	FERRARI	1	0.2%	28	1.6%	1	0.2%	1	0.2%	0	0.0%	0	31	0.8%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
26°	FIAT	10	1.7%	11	0.6%	2	0.3%	0	0.0%	1	0.4%	0	24	0.6%	404	0.6%	27°
27°	OPEL	2	0.3%	11	0.6%	4	0.6%	2	0.3%	0	0.0%	1	20	0.5%	918	1.3%	21°
28°	NISSAN	1	0.2%	10	0.6%	3	0.5%	2	0.3%	1	0.4%	0	17	0.4%	1'711	2.4%	16°
29°	ALFA ROMEO	1	0.2%	5	0.3%	4	0.6%	3	0.5%	0	0.0%	0	13	0.3%	320	0.4%	29°
29°	LAMBORGHINI	1	0.2%	9	0.5%	1	0.2%	2	0.3%	0	0.0%	0	13	0.3%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
29°	LEXUS	1	0.2%	11	0.6%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	13	0.3%	241	0.3%	31°
32°	MITSUBISHI	0	0.0%	9	0.5%	2	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	11	0.3%	498	0.7%	26°
33°	SMART	1	0.2%	5	0.3%	2	0.3%	2	0.3%	0	0.0%	0	10	0.3%	185	0.3%	32°
34°	SUBARU	0	0.0%	2	0.1%	3	0.5%	1	0.2%	3	1.3%	0	9	0.2%	389	0.5%	28°
35°	ASTON MARTIN	3	0.5%	5	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	8	0.2%	61	0.1%	38°
35°	JAGUAR	1	0.2%	5	0.3%	2	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	8	0.2%	80	0.1%	37°
37°	ALPINE	2	0.3%	2	0.1%	2	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	6	0.2%	91	0.1%	35°
38°	BENTLEY	0	0.0%	5	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	5	0.1%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
38°	LEAPMOTOR	0	0.0%	3	0.2%	2	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	5	0.1%	171	0.2%	33°
40°	KGM / SsangYong	0	0.0%	0	0.0%	2	0.3%	0	0.0%	2	0.9%	0	4	0.1%	129	0.2%	34°
41°	ALPINA	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
41°	CADILLAC	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	25	0.0%	39°
41°	DALLARA	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
41°	DS	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	85	0.1%	36°
41°	INEOS	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
41°	LOTUS	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
41°	MC LAREN	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
41°	POLESTAR	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	327	0.5%	Vedi div.
41°	XPENG	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
	Diverse Marken														733		
	Totale	587		1'743		638		639		230		58	3'895		71'354		

Media emissioni di CO2 per marca, gennaio - aprile 2025 (gr./km) / obiettivo 2025 93.6 gr./km											
Rango	Marca	Media CO2	Rango	Marca	Media CO2	Rango	Marca	Media CO2	Rango	Marca	Media CO2
1°	CADILLAC	0.00	14°	RENAULT	103.92	27°	SEAT	124.76	40°	MERCEDES-BENZ	157.21
1°	DALLARA	0.00	15°	PEUGEOT	108.76	28°	DS	125.00	41°	PORSCHE	171.67
1°	LEAPMOTOR	0.00	16°	TOYOTA	109.02	29°	BMW	126.57	42°	SUBARU	183.33
1°	POLESTAR	0.00	17°	FIAT	109.96	30°	VW	129.12	43°	LOTUS	208.00
1°	SMART	0.00	18°	SKODA	113.84	31°	CITROEN	129.36	44°	KG MOBILITY	210.50
1°	TESLA	0.00	19°	MINI	113.86	32°	FORD	132.54	45°	ALPINA	241.00
7°	ALPINE	26.50	20°	HYUNDAI	114.08	33°	NISSAN	133.48	46°	MERCEDES-AMG	241.67
8°	JAGUAR	39.00	21°	JEEP	116.33	34°	MAZDA	134.31	47°	FERRARI	245.00
9°	VOLVO	59.29	22°	HONDA	117.31	35°	LAND ROVER	137.07	48°	LAMBORGHINI	260.50
10°	SSANGYONG	88.00	23°	KIA	119.13	36°	BENTLEY	138.20	49°	MC LAREN	273.00
11°	LEXUS	93.46	24°	CUPRA	120.16	37°	ALFA ROMEO	139.00	50°	ASTON MARTIN	300.89
12°	MITSUBISHI	98.00	25°	DACIA	121.61	38°	OPEL	139.96	51°	INEOS	319.00
13°	MG	100.50	26°	SUZUKI	124.22	39°	AUDI	141.50		Media	126.43

Immatricolazioni elettriche gennaio - aprile 2025 per distretto e Ticino

Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		Fuori Cant.		Totale Q.tà	Rango
	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%		
TESLA	12	20%	26	44%	5	8%	15	25%	1	2%			59	1°
AUDI	6	13%	14	31%	11	24%	10	22%	2	4%	2	4%	45	2°
SKODA	8	22%	6	16%	12	32%	4	11%	6	16%	1	3%	37	3°
BMW	7	21%	6	18%	10	30%	4	12%	3	9%	3	9%	33	4°
VW	4	13%	12	40%	8	27%	5	17%	1	3%			30	5°
MINI	3	11%	20	74%	3	11%	1	4%					27	6°
VOLVO	3	14%	10	45%	1	5%	5	23%	2	9%	1	5%	22	7°
PORSCHE	1	5%	11	55%			8	40%					20	8°
MERCEDES-BENZ	2	11%	7	39%	3	17%	6	33%					18	9°
HYUNDAI	2	13%			13	87%							15	10°
DACIA	6	40%	6	40%	2	13%	1	7%					15	10°
RENAULT	3	20%	5	33%	2	13%	3	20%	2	13%			15	10°
TOYOTA	1	10%	2	20%	5	50%	1	10%	1	10%			10	13°
SMART	1	10%	5	50%	2	20%	2	20%					10	13°
CITROEN			4	50%	1	13%	3	38%					8	15°
PEUGEOT			1	14%	6	86%							7	16°
SEAT / CUPRA	1	14%	3	43%	2	29%			1	14%			7	16°
KIA			4	67%			2	33%					6	18°
CUPRA	1	17%	4	67%	1	17%							6	18°
ALPINE	2	40%	2	40%			1	20%					5	20°
LEAPMOTOR			3	60%			2	40%					5	20°
FORD			1	33%			2	67%					3	22°
MG			1	50%							1	50%	2	23°
NISSAN			1	50%			1	50%					2	23°
HONDA			1	50%			1	50%					2	23°
FIAT			1	50%			1	50%					2	23°
XPENG							1	100%					1	27°
KGM / SsangYong							1	100%					1	27°
CADILLAC			1	100%									1	27°
OPEL			1	100%									1	27°
<b>Totale</b>	<b>63</b>	<b>15%</b>	<b>159</b>	<b>38%</b>	<b>87</b>	<b>21%</b>	<b>81</b>	<b>19%</b>	<b>19</b>	<b>5%</b>	<b>8</b>	<b>2%</b>	<b>417</b>	

Curiosità febbraio 2025  
Immatricolazioni Ticino

Cambio	Q.tà	%
Automatico	741	75%
Robotizzato	93	9%
Continuo	72	7%
Meccanico	79	8%
Altro	8	1%

Mod. acquisto	Q.tà	%
Con leasing	674	68%

Importazione	Q.tà	%
Con certificato X	1	0.1%

Propulsione	Q.tà	%
Elettrica	95	9.6%

Colore	Q.tà	%
grigio	374	38%
nero	207	21%
bianco	184	19%
blu	98	10%
verde	57	6%
rosso	51	5%
beige	7	1%
giallo	5	1%
marrone	5	1%
violetto	3	0%
arancione	2	0%

Pos.	Marca	Q.tà	%
1°	VW	147	15%
2°	BMW	109	11%
3°	AUDI	101	10%
4°	MERCEDES-BENZ	95	10%
5°	SKODA	82	8%
6°	TOYOTA	47	5%
7°	DACIA	45	5%
8°	SEAT / CUPRA	44	4%
9°	SUZUKI	35	4%
10°	MINI	32	3%

Motocicli immatricolazioni Ticino gennaio - aprile 2025

Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à
1°	YAMAHA	177	15°	KTM	13	28°	MOTO GUZZI	3	42°	FD MOTORS	1
2°	HONDA	174	17°	SUZUKI	12	28°	SWM	3	42°	FELQ	1
3°	SYM	86	18°	BETA	10	33°	ARIIC	2	42°	INDIAN	1
4°	BMW	65	19°	MONDIAL	9	33°	BRIXTON	2	42°	LAMBRETTA	1
5°	PIAGGIO	63	20°	HUSQVARNA	8	33°	HORWIN	2	42°	LIVEWIRE	1
6°	DUCATI	37	20°	ROYAL-ENFIELD	8	33°	MOTO MORINI	2	42°	MV AGUSTA	1
7°	KAWASAKI	33	22°	BENELLI	7	33°	MOTRON	2	42°	NIU	1
8°	TRIUMPH	24	22°	WOTTAN	7	33°	NERVA	2	42°	ROYAL	1
9°	VOGE	18	24°	GAS GAS	6	33°	REDMOTO	2	42°	SUNRA	1
10°	ZONTES	17	25°	E-MAX	5	33°	TARO	2	42°	SURRON	1
11°	HARLEY-DAVIDSON	15	25°	KOVE	5	33°	DVERSE (VEDI TIPO)	2	42°	TILGREEN	1
11°	KYMCO	15	27°	SHERCO	4	42°	BSA	1	42°	UGBEST	1
11°	CF MOTO	15	28°	ASKOLL	3	42°	EASYCOOL	1	42°	VMOTO	1
14°	FANTIC MOTOR	14	28°	ELECTRIC MOTION	3	42°	EFUN	1	42°	ZEEHO	1
15°	APRILIA	13	28°	MONTESA	3	42°	FANTIC	1		<b>Totale</b>	<b>911</b>

Immatricolazioni VU per distretto - gennaio - aprile 2025																
	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		F.Cant.		Totale		Rango
		apr.	gen. - apr.	apr.	gen. - apr.	apr.	gen. - apr.	apr.	gen. - apr.	apr.	gen. - apr.	apr.	gen. - apr.	gen. apr.	%	
Autofurgone	VW	1	13	8	63	1	14	7	20	4	8		6	124	31.7%	1°
	TOYOTA	1	5	7	22	4	9	2	3	2	2			41	10.5%	2°
	MERCEDES-BENZ	2	7	9	20	3	6			1	2	1	4	39	10.0%	3°
	FORD	1	7	2	14	1	10	1	3		2		2	38	9.7%	4°
	RENAULT	1	6	4	14	5	7	1	3	2	3			33	8.4%	5°
	ISUZU	2	6	3	9		1		2		2		1	21	5.4%	6°
	IVECO	1	2	2	7	1	3		3	1	5			20	5.1%	7°
	FIAT		1	4	11		5		1					18	4.6%	8°
	CITROEN	1	2		9		2		2					15	3.8%	9°
	NISSAN		3		4		3		1					11	2.8%	10°
	OPEL			1	4	1	1	1	3		1		1	10	2.6%	11°
	MAN			1	1		6							7	1.8%	12°
	PEUGEOT	1	3	1	2		1		1					7	1.8%	12°
	FUSO				1		1				1			3	0.8%	14°
	PIAGGIO				1			1	1					2	0.5%	15°
	CENNTRO		1											1	0.3%	16°
MAXUS										1			1	0.3%	16°	
<b>Totale</b>	<b>11</b>	<b>56</b>	<b>42</b>	<b>182</b>	<b>16</b>	<b>69</b>	<b>13</b>	<b>43</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>391</b>			
Autocarro	MERCEDES-BENZ		1	2	4		2	1	1					8	25.0%	1°
	RENAULT			2	5		1	1	1					7	21.9%	2°
	IVECO		1		2			2	2					5	15.6%	3°
	ISUZU			1	4									4	12.5%	4°
	VOLVO		3		1									4	12.5%	4°
	FUSO			2	2									2	6.3%	6°
	MAN						1							1	3.1%	7°
	SCANIA										1			1	3.1%	7°
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>32</b>			
Trattore a sella	VOLVO		4		2									6	46%	1°
	SCANIA				5									5	38%	2°
	DAF		1											1	8%	3°
	MAN		1											1	8%	3°
	<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>		

Autofurgone Emissioni di CO2 media per marca gennaio - aprile 2025 obiettivo 2025 153.9 gr./km		
Rango	Marca	Media CO2
1°	eMAXUS	0.00
2°	VW	149.17
3°	RENAULT	154.64
4°	PIAGGIO	158.00
5°	FIAT	160.71
6°	TOYOTA	168.59
7°	OPEL	172.38
8°	PEUGEOT	173.30
9°	FORD	183.12
10°	NISSAN	195.31
11°	CITROEN	203.81
12°	MAXUS	211.00
13°	ISUZU	213.32
14°	MERCEDES-BENZ	236.46
15°	MAN	275.57
16°	IVECO	308.10
17°	FUSO	321.00
	<b>Media</b>	<b>184.16</b>

Immatricolazioni per tipo di alimentazione gennaio - aprile 2025											
Marca	Benzina		Hybrid		Diesel		Elettrico		CNG / Benz.		Totale
	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à
VW	16	13%	15	12%	83	67%	9	7%			123
FORD	7	18%	2	5%	26	65%	5	13%			40
MERCEDES-BENZ					38	97%	1	3%			39
TOYOTA	7	18%			27	69%	5	13%			39
RENAULT	8	25%			18	56%	6	19%			32
ISUZU					21	100%					21
IVECO					20	100%					20
FIAT	1	6%			13	76%	3	18%			17
CITROEN	2	13%			14	88%					16
NISSAN	5	38%			8	62%					13
OPEL	2	17%			9	75%	1	8%			12
MAN					7	100%					7
PEUGEOT					6	86%	1	14%			7
FUSO					3	100%					3
PIAGGIO									2	100%	2
MAXUS					1	100%					1
eMAXUS							1	100%			1
<b>Totale</b>	<b>48</b>	<b>12%</b>	<b>17</b>	<b>4%</b>	<b>294</b>	<b>75%</b>	<b>32</b>	<b>8%</b>	<b>2</b>	<b>1%</b>	<b>393</b>
MERCEDES-BENZ					7	100%					7
RENAULT					4	67%	2	33%			6
IVECO					5	100%					5
ISUZU					4	100%					4
VOLVO					4	100%					4
FUSO					2	100%					2
SCANIA					1	100%					1
MAN					1	100%					1
<b>Totale</b>					<b>28</b>		<b>2</b>				<b>30</b>
VOLVO					5	83%	1	17%			6
SCANIA					5	100%					5
DAF					1	100%					1
MAN					1	100%					1
<b>Totale</b>					<b>12</b>	<b>92%</b>	<b>1</b>	<b>8%</b>			<b>13</b>

# UPSA Sezione Ticino — 2025



## 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  
Membro Comitato Centrale  
UPSA CH  
ilaria.devittori@upsa-ti.ch



## Lorenzo Lazzarino

Membro di comitato UPSA TI  
Presidente commissione  
Formazione Professionale e  
Corsi Interaziendali (ad interim)  
lorenzo.lazzarino@upsa-ti.ch



## Barbara Ferrari

Membro di comitato UPSA TI  
Rappresentante UPSA Ticino  
nel CDA di ESA  
Supplente membro CPC



## Roberto Bellini

Membro di comitato UPSA TI  
Responsabile ispettori  
ambientali  
roberto.bellini@upsa-ti.ch



## Alice Tognetti

Membro di comitato UPSA TI



## Renato Canziani

Membro di comitato UPSA TI  
Rappresentante UPSA soccorso  
stradale e SCSS Sagl  
Presidente UPSA Locarnese  
Delegato cantonale



## Carmelo Paciello

Membro di comitato UPSA TI  
Membro commissione Tecnica  
e Ambiente UPSA CH  
Delegato cantonale  
carmelo.paciello@upsa-ti.ch



## Maurizio Ranghetti

Membro di comitato UPSA TI  
Membro commissione  
Veicoli Pesanti UPSA CH  
Delegato cantonale  
maurizio.ranghetti@upsa-ti.ch

## Remo Gianoli

Presidente UPSA Bellinzonese  
Delegato cantonale

## Paolo Coduri

Membro commissione  
Formazione Professionale  
Vice-capo periti esami

## Giulio Bertazzoli

Membro commissione  
Formazione Professionale

## Maurizio Lepori

Membro commissione  
Formazione Professionale

## Enrico Camenisch

Membro e Presidente CPC

## Roberto Petronio

Membro CPC

## Milton Binaghi

Delegato cantonale

## Matteo Ferrari

Delegato cantonale

## Ezio Forzatti

Delegato cantonale

## Bill Pedrotti

Delegato cantonale

## Sandro Bini

Direttore centro di Formazione  
Professionale AGVS/UPSA Biasca  
Capo periti esami  
Membro commissione Formazione  
e Corsi Interaziendali

## 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  
6900 Lugano

Telefono: 091 911 51 24

Posta elettronica: marco.doninelli@upsa-ti.ch