

Pag. 1	Editoriale - Mettiamoci al lavoro
Pag. 2	Far crescere l'UPSA
Pag. 6	"Un investimento per futuro"
Pag. 8	Le discussioni portano al consenso
Pag. 12	Perché il mercato delle auto elettriche d'occasione ristagna?
Pag. 15	Senza di lei, niente più funziona
Pag. 18	Una ventata di novità per i siti agvs-upsa.ch e metiersauto.ch

Pag. 20	I giorni nostri richiedono maggiori conoscenze
Pag. 22	Un problema all'estero: cosa fare in caso d'emergenza?
Pag. 24	Sistemi eCall senza segnale
Pag. 25	Con SAD, è così semplice
Pag. 27	Corsi di formazione continua UPSA-TI
Pag. 28	Statistiche immatricolazioni Ticino, giugno 2025

EDITORIALE

"Mettiamoci al lavoro!"



"In questi tempi di grandi cambiamenti, la continuità è un valore a cui bisogna prestare particolare attenzione, oggi e in futuro."

Cara lettrice, Caro lettore,
i nostri delegati hanno preso la loro decisione: in occasione dell'Assemblea generale annuale del 25 giugno a Thun, sono stato eletto quale nuovo Presidente centrale di UPSA. Sono onorato di questo voto di fiducia nei miei confronti e desidero ringraziarvi tutti di cuore. Posso assicurarvi che affronterò questa posizione con grande impegno e passione, ma anche con grande attenzione e rispetto.

In questi tempi di grandi cambiamenti, la continuità è un valore a cui bisogna prestare particolare attenzione, oggi e in futuro. Uno dei miei obiettivi principali nei prossimi mesi sarà quindi quello di guidare l'UPSA in modo stabile e affidabile attraverso queste acque a volte turbolente. E tutto ciò in collaborazione a tutte le associazioni partner, nonché al Comitato centrale di UPSA, al personale del segretariato, alle sezioni e ai soci che sono al nostro fianco e si impegnano per le nostre professioni.

Conoscete tutti gli attuali fattori di incertezza, cosa comunque, che non li rende meno stimolanti: l'evoluzione tecnologica, la carenza di manodopera qualificata e l'intelligenza artificiale, sono solo alcuni esempi. Tutto questo rende ancora più importante avere un'associazione che sostenga i propri membri, dia loro i giusti punti di riferimento, faccia sentire la sua voce e crei fiducia.

Nonostante queste sfide, o forse proprio a causa di esse, non vedo l'ora di ricoprire il mio nuovo ruolo. Sono certo che insieme possiamo, anzi dobbiamo, fare la differenza. Prendiamo in mano la situazione e facciamo progredire l'UPSA e il settore: con coraggio, pragmatismo e fiducia. Io sono della partita, siatelo anche voi!

Cordiali saluti.

Manfred Wellauer, presidente centrale di UPSA





AD 2025 UPSA: Manfred Wellauer è il nuovo Presidente centrale

Far crescere l'UPSA !

In occasione della 48esima Assemblea dei delegati UPSA a Thun, si è discusso del futuro del settore e dell'associazione: Manfred Wellauer è stato nominato Presidente centrale e Andri Zisler uno dei due Vicepresidenti. E l'ospite re della lotta svizzera Matthias Glarner ha presentato un'anteprima divertente della FFLS 2028. Timothy Pfannkuchen e Jürg A. Stettler

Il suono del corno delle alpi, le cime innevate all'orizzonte sotto un cielo blu brillante e una calda atmosfera: la 48esima Assemblea dei delegati (AD) UPSA a Thun (BE) ha dato ai partecipanti la possibilità di capire perché milioni di turisti si recano in villeggiatura nell'Oberland Bernese. "Ritornate, qui è magnifico", ha così onorato la regione nel suo discorso di benvenuto ai 119 delegati UPSA e ai numerosi ospiti del settore, Stefan Otziger, Responsabile del settore Economia e incaricato per gli affari economici della città di Thun. Otziger ha anche citato alcune cifre: la regione ha una po-

polazione di 110'000 abitanti (44'000 dei quali vivono a Thun) e ha registrato 544'000 pernottamenti nel 2024, inoltre conta 314 garage. Non ha parlato solo della città di Thun, ma anche dell'intero settore automobilistico, o dell'Eiger, del Mönch e della Jungfrau, ma pure delle vette degli WorldSkills, o ancora delle valli, ma anche delle vendite di auto elettriche. Infine, al KKThun, si è deciso quale forma dare all'UPSA del futuro. Tra cui, l'elezione del nuovo Presidente centrale e di un nuovo Vicepresidente.

Una struttura direttiva chiare

Dominique Kolly, uno dei due Vicepresidenti del Comitato centrale (CC), ha riguardato al 2021, quando l'UPSA è entrata con successo in una nuova era con strutture ridefinite, la separazione della gestione strategica e operativa e l'elezione del Consigliere Nazionale Thomas Hurter quale Presidente. Nella primavera del 2025, la collaborazione con T. Hurter si è conclusa di comune accordo. In conformità agli Statuti, i Vicepresidenti Dominique Kolly e Manfred Wellauer hanno assunto il ruolo di Presidenti ad interim. Per garantire nuovamente una struttura di gestione chiara, la propo-



Christian Wyssmann (Direttore UPSA) nella sede centrale di Berna può contare su un team motivato, ben rodato e competente.



Il neoeletto Presidente centrale di UPSA, Manfred Wellauer, durante il suo discorso a Thun. Foto: media UPSA

sta è stata quella di eleggere l'attuale Vicepresidente Manfred Wellauer al ruolo di Presidente centrale e Andri Zisler, già Direttore ad interim fino alla fine di aprile, come Secondo Vicepresidente accanto a D. Kolly. "Spetta a noi dare forma al futuro", dice D. Kolly a proposito dei cambiamenti in atto nel settore. "I cambiamenti alla testa dell'associazione sono importanti. Facciamo crescere l'UPSA tutti insieme!"

Manfred Wellauer, nuovo Presidente

Entrambe le proposte sono state accettate all'unanimità dai delegati. M.

Wellauer, proprietario di un garage a Pfäffikon (ZH) e Vicepresidente dal 2011, ha una grande esperienza ed è stato membro del CC per molti anni (AUTOINSIDE ne parlerà nell'edizione di fine settembre). Commentando la propria elezione, Wellauer ha dichiarato: "Desidero ringraziarvi calorosamente per la vostra fiducia. Ho già acquisito molta esperienza e mi impegnerò per voi". L'elezione di A. Zisler garantisce anche che questo navigato grigionese, membro del CC e direttore ad interim fino all'avvento di Christian Wyssmann nel maggio 2025, potrà continuare a sostenere il neo Diretto-

re. L'elezione di Wellauer e Zisler garantirà all'UPSA la stabilità e la tranquillità di cui ha bisogno per concentrarsi sulla sua direzione strategica.

Dopo l'Assemblea dei delegati del 2025, verrà istituita una commissione per gestire la procedura di elezione del nuovo Presidente entro il 2027. Una volta che il Direttore di UPSA Christian Wyssmann si sarà completamente ambientato, sarà possibile definire con maggiore precisione le

Continua a pagina 4



funzioni e i compiti del Presidente e quindi, ad esempio, se si debba preferire una figura politica o una persona del settore. I delegati sono stati invitati a partecipare a questa commissione.

Sguardo al passato e al futuro

Segue la parte statutaria della riunione: i verbali, il rapporto di gestione e il bilancio 2025 vengono approvati all'unanimità. Dominique Kolly, Manfred Wellauer, Christian Wyssmann e Andri Zisler presentano un bilancio dello scorso anno e le prospettive per l'anno in corso. Il 2024 è stato un anno impegnativo, con vendite di EV particolarmente deboli, incertezze per la clientela e i concessionari e sconvolgimenti politici. Ma ci sono stati anche dei successi, come ad esempio nella formazione. Andri Zisler ha citato in particolare le due medaglie vinte da Sophie Schumacher e Nevio Bernet ai

WorldSkills. "Vale tutto il suo peso in oro in termini di immagine". Il primo trimestre del 2025 ha visto una leggera ripresa, ma l'incertezza rimane e le previsioni per il 2025 sono piuttosto modeste. "I prossimi mesi saranno decisivi", ha dichiarato D. Kolly. "Lavoriamo insieme per far crescere l'UPSA!"

La seconda volta di Albert Rösti

Sono stati menzionati anche i nuovi portali web di UPSA (vedere pagina 18), che in futuro saranno il principale canale di comunicazione, e la "Giornata dei garage svizzeri" del 13 gennaio 2026, alla quale parteciperà ancora una volta il Consigliere federale Albert Rösti, come già fu il caso due anni fa. C. Wyssmann ha pure fatto un bilancio dei suoi primi due mesi di direzione: "Posso dire che a Berna posso contare su un team motivato, ben preparato e competente", sottoli-

neando così che i membri UPSA, da parte loro, possono contare sulla prontezza dell'associazione per il futuro.

Durante la votazione per lo scarico del CC, ha preso la parola Marco Frozza, Presidente della sottosezione UPSA Oberland Bernese e quindi rappresentante dell'ospitante di questa AD. "Noi garagisti non siamo solo imprenditori, ma anche formatori e creatori di futuro: la promozione della prossima generazione è essenziale! Ognuno di noi che offre apprendistati sta investendo nel futuro dell'azienda, del nostro settore e della mobilità". Frozza ha anche fatto una breve presentazione della Batrec di Wimmis (BE), che ricicla le batterie agli ioni di litio come Kyburz e Librec. "Come garagista relativamente verde, sono favorevole a incoraggiare il riciclaggio e l'economia circolare", ha spiegato Frozza. I delegati hanno



All'Assemblea generale annuale di Thun si è respirata una buona atmosfera e tutti i punti all'ordine del giorno sono stati approvati all'unanimità.



C. Müller, UPSA Zurigo, W. Schinagl, CEO autolina.ch, C. Wyssmann, Direttore UPSA, e A. R. Billeter, UPSA Zurigo (da sinistra a destra).



poi alzato le loro schede di voto un'ultima volta per dare lo scarico al Comitato Centrale: concesso all'unanimità.

Un re come ospite dell'AD

Sono seguiti i tributi a diversi meritevoli protagonisti all'interno di UPSA, alcuni dei quali hanno portato avanti l'associazione per decenni, e ora l'incoronazione, o meglio una conclusione regale dell'AD. Barbara Germann, membro del CC, ha presentato l'"ospite d'onore". "È un re! E chiede in seguito a Matthias Glarner, Re della Lotta 2016 e Presidente del Comitato Organizzatore della Festa Federale di Lotta Svizzera e Giochi Alpestri (FFLS) 2028 a Thun: "Quale messaggio può dare a noi garagisti?". Glarner: "Assumete dei lottatori, così non avrete bisogno del cric! M. Glarner si è dimostrato anche un oratore amichevole, genuino e spiritoso. "A parte gli scherzi, la cosa più importante è avere

obiettivi chiari". Come ha fatto Glarner a diventare Presidente del comitato organizzatore? "È una sciocchezza", dice con divertita ironia. Ero già coinvolto, ma come decorazione, come una stella sull'albero di Natale". M. Glarner si aspetta 400'000 visitatori e 274 lottatori alla FFLS 2028 sulla piazza d'armi di Thun, dove prevede che verranno consumati 600'000 litri di bevande (tra cui 280'000 litri di birra). I suoi obiettivi per la FFLS: "Non sono solo le valli ad essere strette qui da noi, ma a volte anche l'orizzonte. Ho il diritto di dirlo, sono di Haslital. Questo è quello che desidera cambiare.

"Vogliamo creare un senso di appartenenza e di emozione. E ho sempre un piede nella segatura: la lotta è al centro dei miei pensieri! La FFLS si svolgerà dal 25 al 27 agosto 2028, e c'è un'altra data da ricordare: la prossima AD si terrà mercoledì 24 giugno 2026 presso il Forum Fribourg. <



I due Vicepresidenti con il nuovo Presidente centrale UPSA (da sinistra a destra): Andri Zisler (nuovo Vicepresidente), Manfred Wellauer (Presidente centrale) e Dominique Kolly (Vicepresidente).
Foto: media UPSA



M. Frozza, Presidente della sottosezione UPSA dell'Oberland Bernese, ha tenuto una presentazione sul riciclaggio delle batterie a cura della Batrec di Wimmis



M. Krummen, Responsabile dei servizi di gestione e comunicazione di ESA (a sinistra), a colloquio con M. Aegerter, UPSA.



M. Wellauer, Presidente centrale di UPSA, U. Wernli, Presidente onorario di UPSA, M. Hannesbo, Boyden Svizzera, M. Hutter, ex Consigliere nazionale e Presidente onorario dell'ESA, F. Launaz, Presidente della Fondazione Riciclaggio Auto, e N. Leuba, Presidente UPSA Vaud (da sinistra a destra).





Stefanie Langenstein, Responsabile della comunicazione e marketing e direttrice aggiunta del marketing di ESA, spiega perché un concetto di garage ESA può essere vantaggioso per i soci UPSA. Foto: ESA

ESA, partner di un concetto di garage

“Un investimento per il futuro”

A causa dei cambiamenti nel settore, molti garage devono ripensare il loro modello di business: devono continuare ad operare come rappresentanti di un marchio anche in futuro? Oppure la risposta è in una soluzione multimarca? O ancora vale la pena passare a un concetto di garage e, in questo caso, quale? **Jürg A. Stettler**

Con i suoi concetti e moduli di garage, ESA, l'organizzazione di acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore, offre le soluzioni più diverse per aiutare le aziende a riposizionarsi e a specializzarsi sul mercato, con o senza rappresentanza di un marchio. I quattro concetti ESA, Le Garage, Sympacar, Checkbox e Bosch Car Service, si adattano a esigenze molto diverse. Permettono inoltre di affermarsi come specialista multimarca e, allo stesso tempo, di avere un partner solido al proprio fianco grazie a ESA. Stefanie Langenstein, Responsabile della comunicazione e marketing e direttrice aggiunta del marketing di ESA, ci spiega perché.

Con Le Garage, Sympacar, Checkbox e

Bosch Car Service, ESA stessa offre non meno di quattro concetti di garage. Questa diversità è necessaria e come può un operatore trovare il concetto giusto?

Stefanie Langenstein: I garage svizzeri hanno un'ampia gamma di esigenze, quindi i concetti di garage di ESA sono adattati ai vari gruppi target. La missione di ESA è sostenere i garage affinché possano gestire con successo le loro attività. I nostri concetti non sono quindi legati a obblighi di acquisto, ma sostengono le libere attività imprenditoriali dei garage svizzeri. Un concetto di garage è da sempre interessante non solo per le aziende indipendenti da un marchio, ma anche, ad esempio, per i garage rappresentati di

marca. Checkbox è stato immaginato come modello di base flessibile. Attira l'attenzione per il suo design originale e offre la massima libertà di progettazione. Sympacar - il concetto di maggior successo, che quest'anno festeggia già il suo quinto anniversario - offre gli stessi servizi di Le Garage, ma con un look del tutto originale. Con ESA, i garage possono sempre decidere in autonomia quale concetto di garage si adatta meglio alla loro attività e che ha senso per la loro futura direzione strategica. Naturalmente, i responsabili di zona ESA sono sempre disponibili per una consulenza specializzata.



Con un concetto di garage, si acquisisce un partner solido. Perché i concetti di garage hanno senso anche per le aziende che rappresentano un marchio?

Un concetto di garage ESA consente di gestire in modo professionale i marchi terzi, ampliando così il potenziale di assistenza. Allo stesso tempo, questo concetto aiuta ad agire indipendentemente dalle linee guida del marchio. Questo rafforza la competitività e posiziona il garage come una moderna azienda multimarca, cosa che oggi è decisiva per la fidelizzazione dei clienti. Infine, ma non meno importante, gli operatori beneficiano dell'accesso a una solida rete di supporto: lo scambio di esperienze, gli eventi e i nuovi impulsi incoraggiano l'innovazione e rafforzano la loro posizione oltre l'orizzonte del proprio

marchio. Un concetto di garage, con o senza rappresentanza di un marchio, è quindi un solido investimento per il futuro.

Un'azienda è obbligata ad utilizzare tutti i moduli di un concetto di garage?

Assolutamente no: con i concetti di garage ESA, è il proprietario dell'azienda a decidere quali servizi desidera utilizzare. ESA si riferisce sempre ai moduli dell'officina come moduli a sé stanti. Questi sono totalmente svincolati dal concetto di garage stesso. Qualsiasi garagista può diventare partner anche di un solo modulo di garage. Questo ha senso quando un garage vuole mettere in evidenza una competenza specifica supplementare. Per esempio: il modulo "Specialista in pneumatici" mette in evidenza la competenza in materia di pneumatici e cerchi, mentre il modulo "Vintage Point" mette in rete le aziende specializzate in auto d'epoca e youngtimers. "Emotion Point" si concentra sulla mobilità elettrica e con "Cleancar Station", ESA offre una piattaforma per la preparazione professionale dei veicoli. Con questi moduli, ESA sostiene i garage svizzeri nella loro profilazione e li aiuta a posizionarsi in modo chiaro. Con tutto ciò, possono comunicare verso la clientela le loro competenze in modo mirato e sviluppare così nuove aree di business.

La percentuale di veicoli elettrificati e di veicoli provenienti dalla Cina è in aumento. Come può ESA sostenere le officine indipendenti in questo ambito?

Da un lato, ESA offre un'ampia gamma di beni di consumo e attrezzature per la mobilità elettrica - ad esempio attrezzature, dispositivi di protezione, materiale di segnalazione e barriera, materiali di consumo, software, fino alle installazioni di garage, infrastrutture di ricarica, protezione antincen-

dio, compresi i container, ecc. Ma il numero crescente di veicoli elettrici richiede una conoscenza specialistica della tecnologia ad alta tensione, della gestione e della manutenzione delle batterie. Da quest'anno, l'ESA collabora nel campo della mobilità elettrica con l'Hochvolt Center Schweiz (HVCS). Questo centro è specializzato nel recupero, nella quarantena, nel trasporto, nel monitoraggio e nella gestione dei veicoli ad alta tensione. Una hotline 24/7 è sempre disponibile nelle tre lingue nazionali. E per le officine che desiderano far conoscere le proprie competenze in materia di mobilità elettrica agli automobilisti, il modulo per garage "Emotion Point" è quello che fa per lui.

Perché scegliere un concetto ESA?

Un concetto di garage ben studiato fornisce una solida base per sostenere le attività, anche a livello strategico, e rimanere così competitivi. I concetti di garage ESA combinano la libertà imprenditoriale dei nostri partner, ossia i garage svizzeri, con i servizi e l'esperienza di un partner forte come ESA. L'obiettivo è aiutare i nostri partner ad adattarsi costantemente alle mutevoli esigenze dei clienti. Oltre alla propria identità aziendale, i nostri partner di concetto beneficiano di condizioni interessanti per l'acquisto di beni e servizi, di un supporto pubblicitario e di marketing mirato, dell'accesso a strumenti e dati digitali, di una gamma completa di corsi di formazione e perfezionamento e di eventi interessanti per trasmettere conoscenze e alimentare la propria rete di contatti. I nostri concetti stanno diventando sempre più importanti, in quanto posizionano gli operatori come garage professionali multimarca. <



Una delle numerose ed emozionanti tavole rotonde del congresso: da sinistra a destra Martin Schwab (Presidente dell'AES), Peter Grünenfelder (Presidente di Auto-Suisse), il moderatore Matthias Heim (redattore economico della SRF), Peter Goetschi (Presidente centrale del TCS) e Jürg Grossen (Consigliere nazionale del PVL e Presidente di Swiss eMobility).

Conferenza svizzera sulla mobilità elettrica

Le discussioni portano al consenso

Pochi giorni dopo la conferenza svizzera sulla mobilità elettrica, il "sì" del Consiglio degli Stati al "diritto alla ricarica" ha permesso di rispondere a una richiesta spesso sollevata durante la conferenza. La conferenza, alla quale anche l'UPSA ha partecipato attivamente, ha dimostrato che sono stati raggiunti molti risultati positivi nel campo della mobilità elettrica. Ma c'è ancora molto da fare. **Timothy Pfannkuchen**

Solo alcuni giorni dopo che si è tenuta l'annuale conferenza svizzera sulla mobilità elettrica, è stato fatto un passo avanti verso il futuro della mobilità elettrica: all'incontro di tutti gli attori attivi in questo settore, organizzato da Auto-Suisse, Swiss eMobility e l'AES (associazione dei fornitori di energia elettrica), i relatori e i partecipanti alle discussioni sono stati quasi unanimi nel sottolineare che il "diritto alla ricarica" (cioè una wallbox) per gli inquilini e i proprietari per piani, come già in vigore

in altri Paesi, è alla base per stimolare le vendite di veicoli elettrici, che attualmente sono ferme ad un quinto delle vendite di auto nuove. E questo, malgrado gli sforzi profusi dietro le quinte da associazioni come quelle sopra citate e di UPSA, abbiano dato i loro frutti. Una settimana dopo la conferenza, il Consiglio degli Stati, seguendo le orme del Consiglio Nazionale, ha votato a favore della mozione presentata dal Consigliere Nazionale del PVL Jürg Grossen. Il Consiglio Federale dovrà ora elaborare un regolamento sul "diritto alla ricarica". L'unico problema è che gli ingranaggi della legge sono lenti e ci vorrà dunque del



La "Presca d'oro per la mobilità elettrica", offerta da Auto-Suisse, Swiss eMobility e AES, è stata assegnata a Librec per uno degli impianti di riciclaggio delle batterie più moderno al mondo. A destra nella foto, il fondatore e CEO di Librec, Jodok Reinhard, qui con l'adulatore ed ex direttore di Auto-Suisse, Andreas Burgener. Foto: UPSA media

tempo. Come spesso accade in tema di mobilità elettrica, c'è ancora molto da fare. "È proprio questo l'obiettivo di conferenze come questa: scambiare punti di vista per raggiungere un consenso e trovare soluzioni", afferma Christian Wyssmann, Direttore di UPSA, a proposito della conferenza di Berna, a cui ha partecipato insieme ad altri rappresentanti dell'associazione e in cui ha rappresentato il settore dell'automobile in occasione di una tavola rotonda.

Promuovere maggiormente i furgoni elettrici

In generale, i relatori e i partecipanti ai dibattiti di quest'anno, sono stati così numerosi e di livello così alto, da andare oltre l'obiettivo di un evento congressuale: esperienze, suggerimenti, opinioni, contributi controversi o stimolanti. Solo un esempio: Martin Lörtscher, CEO di Hugelshofer Logistik AG a Frauenfeld (TG), ha spiegato come la sua flotta elettrica (attualmente 52 camion su un totale di 250) utilizzi le proprie strutture di ricarica, sfruttando l'energia prodotta da un impianto fotovoltaico. "Possiamo ricaricare in modalità rapida 28 camion contemporaneamente, di cui 15 con l'ausilio del fotovoltaico". Lörtscher ha pure sottolineato: "Il cambiamento in termini di propulsioni è irreversibile, e sta funzionando!". Jürg Röthlisberger, Direttore dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), è d'accordo. Non serve più parlare di prossima svolta tecnologica: è già arrivata. J. Röthlisberger ha spiegato però che questo ha sollevato una problematica. Molte cose, come le strade e, a suo avviso, "anche le FFS", sono finanziate tramite l'imposta sugli oli minerali. Da qui la necessità di introdurre un "equivalente dell'imposta sugli oli minerali": una tassa sulle auto elettriche conteggiata per chilometro di percorrenza o per chilowattora caricato. "In caso contrario, il finanziamento delle infrastrutture non regge", ha sottolineato J. Röthlisberger, aggiungendo per concludere che i furgoni elettrici saranno presto sostenuti. "Oggi, un furgone elettrico può viaggiare a 80 km/h e paga la TTPCP. Questo situazione verrà corretta coerentemente ad auto e i camion elettrici.



Networking: il Direttore di UPSA Christian Wyssmann (a sinistra) con il Direttore di USTRA Jürg Röthlisberger.

Molti successi e molte sfide

Krispin Romang, Direttore di Swiss eMobility, uno dei padroni di casa, ha parlato della velocità con cui si raggiungono progressi che si pensavano impossibili: "15 anni fa, parlavamo già di ricarica rapida a 20 kW", ha detto con un sorriso. Due piccoli esempi di risultati e sfide che sono stati trattati dai partecipanti: ancora dieci anni fa, la ricarica di un'auto elettrica era seguita dalla domanda sulla presa: tipo 1, tipo 2, Chademo, CEE o CCS? Oggi questo appartiene al passato, grazie al lavoro di associazioni, governi e aziende. Si tratta di un lavoro fondamentale, senza il quale nulla è possibile, come nel caso attuale di Task53 (task53.org). Secondo Nicole Wächter, portavoce di Task53, si tratta di un'iniziativa internazionale lanciata in Svizzera, che sta lavorando per sviluppare un "linguaggio" comune per tutti i futuri sistemi di ricarica bidirezionale. Dopo anni di minuzioso lavoro, è nato lo standard ISO.

Continua a pagina 10

Sezione UPSA Ticino al via il corso di formazione per Meccanico/a diagnostico/a d'automobili

Nuovamente al via in Ticino

Dopo una pausa di alcuni anni, dall'autunno 2025 la Sezione UPSA Ticino offrirà nuovamente una formazione per meccanico/a diagnostico/a d'automobili con attestato federale. Questo è stato reso possibile grazie all'assunzione di un nuovo istruttore.

mdo. Dopo un'interruzione di alcuni anni dovuta alla carenza di istruttori, la Sezione UPSA Ticino è di nuovo in grado di offrire una formazione per meccanico/a diagnostico/a d'automobili con attestato federale, nella specializzazione veicoli leggeri. Dopo un attento esame delle esigenze formative dei grage in Ticino, la Sezione UPSA ha deciso, su invito della Commissione Formazione Professionale, di assumere un istruttore per i corsi presso il centro di formazione di Biasca. Grazie a questo nuovo collaboratore altamente qualificato, che ha assunto l'incarico il 1° giugno 2025, la Sezione ha potuto programmare l'inizio del tanto atteso corso, che si svolgerà sotto la direzione di Sandro Bini, per l'autunno 2025. Per presentare i dettagli del corso, la Sezione ha organizzato una serata informativa il 22 maggio scorso, alla quale hanno partecipato circa 70 interessati e garagisti. <





Un'analogia divertente: caricare un'auto elettrica dovrebbe essere facile come ordinare una pizza, ha detto Ilaria Besozzi, CEO di Swisscharge.

Pioniera nel riciclaggio delle batterie

A proposito di progresso: la Svizzera è un vero pioniere anche per quanto riguarda il riciclaggio delle batterie. Ecco perché Auto-Suisse, Swiss eMobility e l'AES, in occasione dell'evento, hanno assegnato a Librec la "Presa d'oro per la mobilità elettrica". L'impianto Librec di Biberist (SO) (vedi AUTOINSIDE Ticino 05/25), una delle strutture di riciclaggio più moderne al mondo, raggiunge un tasso di riciclaggio superiore al 97% per le batterie da trazione agli ioni di litio e le materie prime in esse contenute. Ma la domanda è: le celle a combustibile a idrogeno o i carburanti elettronici potrebbero prendere il posto delle batterie? Il chimico Maximilian Fichtner, Direttore dell'Istituto Helmholtz di Ulm (D) e Professore all'Università di Ulm, ha ridimensionato tali speranze. "Vengo dal settore dell'idrogeno", spiega Fichtner, "e tre anni fa avrei detto: eh bene l'idrogeno, forse per i camion. Oggi, non so come questo potrebbe accadere. Se non altro perché ogni centesimo conta nel settore degli automezzi pesanti, e le batterie elettriche sono più economiche del 300% rispetto alle celle a combustibile". E i carburanti elettronici? "Entro il 2035, al massimo solo un centesimo della quantità di benzina consumata a livello mondiale potrebbe essere sostituita dai carburanti elettronici. Inoltre, l'efficienza e le credenziali

ambientali dei veicoli elettrici a batteria sono semplicemente imbattibili.

I garage stanno subendo una duplice trasformazione

Partecipando a una delle tavole rotonde sulla mobilità elettrica, il Direttore di UPSA Christian Wyssmann ha richiamato l'attenzione su un argomento delicato e troppo spesso trascurato: "Il crollo dei prezzi dell'e-occasione è già un problema di gestione aziendale molto importante per i garage, che oggi deve essere affrontato con la massima priorità". Per concludere ha poi aggiunto: "Al momento, il nostro settore non sta affrontando solo un cambiamento tecnologico, ma anche un cambiamento generazionale. Nel 2050, i garage saranno ancora il punto di riferimento per gli automobilisti per quanto riguarda la mobilità", ha precisato C. Wyssmann.

Da parte di Auto-Suisse, il Presidente Peter Grünenfelder e il Direttore Thomas Rücker hanno sottolineato che i prodotti ci sono e che la mobilità elettrica è cercata, ma che il settore automobilistico non può affrontarla da solo, ma necessita del sostegno politico. In una tavola rotonda dei fornitori di energia elettrica, è emerso chiaramente che, con oltre 600 fornitori di energia elettrica in Svizzera, non è facile trovare un denominatore comune, ma molte cose si stanno muovendo. Alcuni fornitori offrono già tariffe dinamiche; in casi estremi, l'elettricità non costa nulla e la ricarica viene addirittura ricompensata finanziariamente se viene effettuata in un momento in cui contribuisce alla stabilità della rete. Tuttavia, queste tariffe dinamiche sono state finora poco utilizzate. Probabilmente è anche una questione di psicologia, come nel caso della ricarica. Ilaria Besozzi ha fatto una bella analogia. "Hai mai ordinato una pizza online o caricato un'auto elettrica ad una ricarica pubblica? Cosa è stato più facile?", ha chiesto retoricamente la CEO della rete di stazioni di ricarica Swisscharge, rispondendo a se stessa e riconoscendo apertamente che questo aspetto è ancora oggi spesso un problema. Abbiamo bisogno di siti attrattivi con prezzi trasparenti: "La ricarica dovrebbe essere facile come ordinare una pizza". <



Tavola rotonda con UPSA: da sinistra a destra, Martin Everts (Managing director Amag Energy & Mobility), Roland Lötscher (CEO Mobility), Jörg Bucher (Presidente Motosuisse) e Christian Wyssmann (Direttore UPSA). Foto: media UPSA

PROTEGGETE LE PERSONE IN FORMAZIONE E VOI STESSI CON IL **SAFETY BAG**



**APPROFITTATE DI QUESTA
OFFERTA SPECIALE!**

Safety Bag con scarpe di sicurezza:

Aziende associate 139.–

Aziende non associate 187.–

Safety Bag senza scarpe di sicurezza:

Aziende associate 44.–

Aziende non associate 64.–

Il Safety Bag contiene dispositivi di protezione individuali (DPI) e prescritti dalla legge come occhiali di protezione, scarpe di sicurezza, tappi per le orecchie e guanti di sicurezza. Fornito in un pratico zaino, questo Safety Bag può essere ordinato anche senza scarpe di sicurezza.

**Ulteriori informazioni e modulo d'ordine su safetyweb.ch,
sezione Adesione | Iscrizione**



Creare fiducia contro la crisi

Perché il mercato delle auto elettriche d'occasione ristagna?

Nonostante la crescita dell'offerta e il calo dei prezzi, il mercato delle auto elettriche d'occasione non decolla. Ecco un rapporto sulle ragioni di questa situazione, su come i garage possono creare fiducia e su ciò che sta accadendo sul fronte politico. **Ilir Pinto**

Mentre il mercato dell'auto d'occasione è complessivamente stabile, le auto elettriche usate stanno attualmente lottando per prendere piede: i prezzi sono in calo, i tempi di fermo auto sono elevati e c'è ancora molta incertezza da parte dei consumatori. Sebbene l'offerta di veicoli elettrici di seconda mano sia in aumento e siano a tutti gli effetti una buona opzione di avvicinamento alla mobilità elettrica, il mercato è in una fase di stallo. Gli articoli di stampa pubblicati questa primavera, in particolare dal "Blick" e dalla SRF, esaltano la situazione (e

senza dubbio rafforzano ulteriormente la riluttanza all'acquisto): secondo Autoscout24, i prezzi delle auto elettriche d'occasione sono scesi del 12% tra gennaio e aprile 2025 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Uno dei motivi è il rapido sviluppo della tecnologia. Con l'uscita di ogni nuovo modello elettrico, l'autonomia e i tempi di ricarica migliorano. E questo, in un momento in cui i prezzi delle auto nuove tendono a diventare più interessanti. Questo ovviamente solleva delle domande: quanto è conve-

niente acquistare un'auto elettrica di seconda mano? Dovrei davvero optare per un'auto elettrica o aspettare ancora un po'? E ancora: com'è lo stato di salute della batteria? Le preoccupazioni sulla batteria sono spesso infondate. Uno studio della società di consulenza P3 dimostra che anche dopo 200'000 o 300'000 chilometri, le batterie hanno ancora una media di circa l'87% della loro capacità iniziale - e quindi non sono da considerare difettose, è solo l'autonomia massima che è ridotta. È qui che entrano in gioco i test e i certificati di diagnosi, per certi-

ficare lo "stato di salute" delle batterie ad alta tensione. Ma resta comunque ancora molta strada da fare per conquistare la fiducia dei clienti nelle auto elettriche usate.

L'UPSA sulla situazione attuale

"Molte persone paragonano le batterie delle auto elettriche a quelle dei loro smartphone o dei loro laptop", spiega Markus Aegerter, membro della direzione di UPSA e responsabile della rappresentanza del settore. Si tratta di una tecnologia molto più avanzata: ad esempio, le batterie dei veicoli elettrici hanno una gestione attiva della temperatura e le tensioni delle celle sono monitorate. E "anche se un'auto elettrica viene utilizzata quotidianamente per anni, la batteria rimane generalmente in ottime condizioni". Naturalmente ci sono casi isolati di calo eccessivo della capacità, ma sono rari e in genere si verificano ancora durante il periodo di garanzia. Oggi è possibile verificare le condizioni delle batterie in modo affidabile. Nonostante questo, il pubblico in generale è ancora troppo spesso scettico. Questo è in parte la causa dei lunghi tempi di fermo auto sui piazzali dei garage. Ci sono però anche ostacoli strutturali, a partire dalla mancanza di infrastrutture di ricarica per gli inquilini. È proprio quando si acquista un'auto di seconda mano che questo diventa un ostacolo decisivo. Certo, il Consiglio Nazionale e il Consiglio degli Stati hanno recentemente adottato



"Molte persone paragonano le batterie delle auto elettriche a quelle dei loro smartphone, quando in realtà la loro tecnologia è molto più avanzata".

Markus Aegerter, membro della direzione UPSA e responsabile della rappresentanza del settore.

il principio del "diritto alla ricarica", ma ci vorrà del tempo perché questo diventi effettivo.

Il risultato è una situazione quasi assurda: l'elettrico è la propulsione del futuro, la scelta di auto elettriche di seconda mano è molto ampia, i prezzi sono vantaggiosi, ma pochi le compra. Un problema quest'ultimo dal punto di vista dei garage: i prezzi vantaggiosi vanno a scapito del beneficio per le aziende. La perdita di valore è talvolta importante, soprattutto per i modelli di alta gamma. M. Aegerter cita un esempio: "Oggi è possibile acquistare una Porsche Taycan a metà del prezzo a nuovo già solo dopo tre anni vita". Tra l'altro, anche questo scoraggia i potenziali acquirenti: anche come auto di seconda mano, i veicoli elettrici sono spesso ancora più costosi dei veicoli con motore a combustione della medesima categoria.

I pregiudizi sono infondati

Per Markus Peter, Responsabile Tecnica e Ambiente di UPSA, una cosa è certa: le moderne batterie ad alta ten-

sione sono più robuste di quanto la maggior parte delle persone pensi. "Anche dopo dieci anni, la maggior parte dei veicoli ha ancora circa il 90% della capacità originale", spiega Peter. La gestione della temperatura assicura che le batterie non si surriscaldino o si raffreddino troppo. "L'intervallo di temperature ideale è tra i 20 e i 25 gradi Celsius. Questo rischio è ridotto grazie al raffreddamento attivo. Le perdite di capacità si verificano soprattutto quando le batterie vengono caricate regolarmente in condizioni sfavorevoli. "La ricarica rapida frequente e costante può accelerare l'invecchiamento, in particolare per alcuni tipi di celle", spiega ancora Peter. Ma anche in questo caso, molto spesso, la capacità rimane almeno dell'80%. Anche la perdita di autonomia a basse temperature non ha nulla a che fare con l'invecchiamento: "Con il freddo, la batteria non può erogare tutta la sua potenza, ma si tratta di un fenomeno temporaneo e non dannoso".

È importante che i garage utilizzino queste conoscenze con competenza e le trasmettano ai loro clienti. M. Peter intravede un modo per creare fiducia, ad esempio, grazie ai test della batteria. Questi potrebbero, ad esempio, essere effettuati come parte di un servizio di assistenza o prima della vendita di un veicolo. Naturalmente, si tratta sempre di un'istantanea nel tempo, ma "il test offre ai clienti sicurezza e un punto a favore per la vendita al garage".

I garagisti nella realtà

Cosa pensano le officine di questa situazione? Albin Rüger, del gruppo Auto Rüger di Meiringen (BE), che vende, tra oltre a diversi veicoli, anche Skoda e VW, vede la mobilità elettrica come un'opportunità e ha attrezzato e modernizzato la sua azienda di conseguenza. Questa include un centro



"La maggior parte dei veicoli conserva circa il 90% della capacità della batteria originale dopo dieci anni".

Markus Peter, Responsabile Tecnica e Ambiente di UPSA

"I veicoli elettrici sono interessanti soprattutto per gli acquirenti di auto nuove. C'è invece ancora molto scetticismo sulle auto usate".

Albin Rüger, Gruppe Auto Rüger a Meiringen (BE)



Continua a pagina 14

di competenza dedicato alla revisione delle batterie ad alta tensione. "I veicoli elettrici interessano innanzitutto i clienti di auto nuove. Quando si tratta di auto usate, c'è ancora molto scetticismo", spiega A. Rüger. Fadel Bouhouch di Züri Garage AG a Zurigo, un'azienda Bosch Car Service, ritiene che: "C'è sicuramente una buona domanda di base, ma in particolare quando le condizioni della batteria sono documentate in modo comprensibile. I veicoli più vecchi, per i quali manca o non è possibile presentare un certificato della batteria, hanno molte più difficoltà ad essere venduti. Per questo motivo, F. Bouhouch e suo un partner, stanno offrendo una soluzione di car sharing per i veicoli elettrici usati. In questo modo, le perdite di valore possono essere mitigate da un reddito aggiuntivo derivante dall'utilizzo. Per questi veicoli, un test della batteria su strada è fondamentale. "Coinvolgiamo così in maniera attiva i nostri clienti nella procedura di test", spiega F. Bouhouch. Questo genera fiducia.

Entrambi i garage considerano i certificati e i test della batteria come strumenti importanti per ridurre l'incertezza nell'acquisto di un'auto usata. I test rapidi sono poco costosi e forniscono comunque informazioni sufficienti per un primo punto della situazione. Se necessario, è possibile effettuare un test dettagliato. A seconda del fornitore del test, la batteria viene valutata durante il viaggio e/o durante il processo di ricarica (completa) e richiede quindi più tempo. Albin Rüger consegna sempre il certificato con le sue auto elettriche usate. Considera i controlli regolari della batteria prima della scadenza della garanzia del produttore come un'opportunità: "Fa tornare i clienti in officina e dà una sensazione positiva".



"Ci siamo subito resi conto che c'era molta disinformazione e una mancanza di fiducia che frenava il mercato".

Marc Geiser, specialista della mobilità presso l'Ufficio Federale dell'Energia (UFE)

Anche sui seguenti punti i due garagisti sono concordi: l'elevato deprezzamento, i lunghi periodi di fermo e la necessità di offrire i veicoli a prezzi "interessanti", a volte al limite del non redditizio. "È il concessionario che si assume il rischio di questa gestione, in particolare quando si tratta di rientro da un leasing", spiega A. Rüger. Questo rende ancora più importante, a suo avviso, l'adozione di misure mirate che creino fiducia e quindi attenuino il rischio.

Intorno al tavolo con l'Ufficio federale

Il tema delle auto elettriche usate viene preso sempre più sul serio anche a livello politico. Jean-Marc Geiser, specialista della mobilità presso l'Ufficio federale dell'energia (UFE), riferisce che il primo segnale è arrivato da un incontro con l'UPSA. "Markus Peter ha attirato la nostra attenzione sulle sfide specifiche del settore dei veicoli d'occasione", spiega J.-M. Geiser. Da qui è nata l'idea di affrontare questi temi in modo approfondito come parte della roadmap della Confederazione sulla mobilità elettrica, in collaborazione con tutti gli attori del settore. Di conseguenza, nell'ottobre 2024 si è tenuto un primo workshop di riferimento, che ha riunito i rappresentanti di garage, UPSA, Auto-Suisse, Autoscout24, Auto-i-dat, TCS e altre organizzazioni. "Ci siamo subito resi conto che c'era molta disinformazione e una mancanza di fiducia che frenava il mercato", spiega J.-M. Geiser.

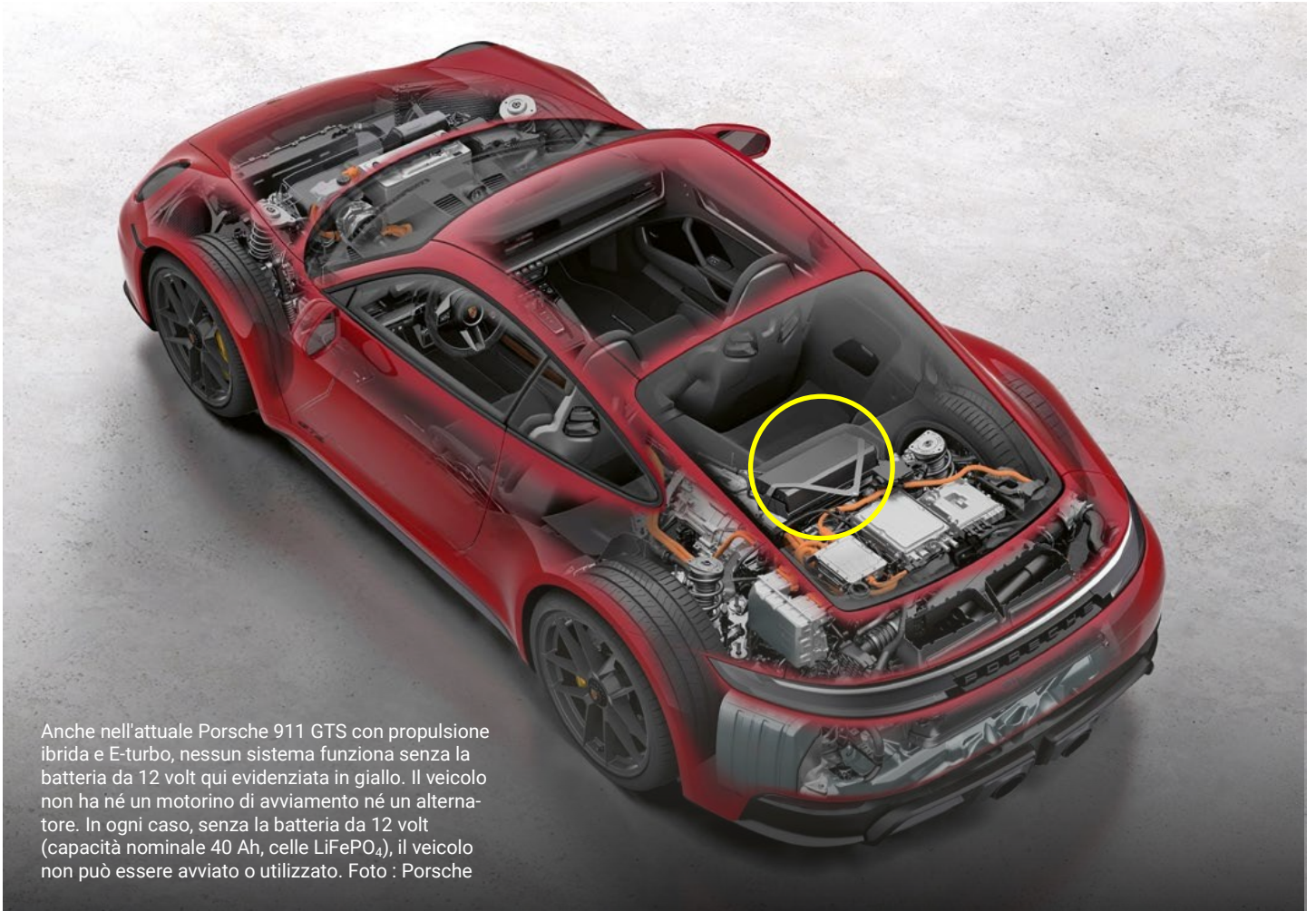
Un gruppo di lavoro del workshop ha definito le tre priorità principali: fornire informazioni centralizzate e affidabili sulle auto elettriche d'occasione, eliminare le barriere emotive e psicologiche all'acquisto e "cambiare la prospettiva" attraverso testimonianze positive sui veicoli elettrici di seconda mano. In questo contesto, sono state identificate le principali aree di azione: prezzi, batterie, mercato ed esperienza di guida. Su questa base sono stati formulati i primi messaggi chiave, con l'obiettivo di informare e suscitare curiosità. "Ogni attore può dedurre da questo ciò di cui ha bisogno, sia che si tratti di infografiche, opuscoli o documenti di formazione. Se necessario, valuteremo come fornire anche un supporto pratico", afferma J.-M. Geiser. Un altro tema: le garanzie estese delle batterie. "A ottobre, nell'ambito di un altro incontro, vogliamo lanciare un gruppo di lavoro per esaminare come i garage possano essere sostenuti", spiega J.-M. Geiser. L'obiettivo è quello di fornire uno strumento pratico "a condizione che attori come gli assicuratori siano interessati a sviluppare questo tipo di nuovo servizio", aggiunge.

Il mercato delle auto elettriche usate ha bisogno di messaggi chiari che mettano fine ai pregiudizi. Ed è proprio da qui che provengono i quattro messaggi chiave: "Auto elettriche d'occasione: tante auto al giusto prezzo", "Le batterie durano più a lungo di quanto si pensi", "In Svizzera, troverai più stazioni di ricarica che stazioni di servizio... e ce ne saranno sempre di più" e "Siamo in grado di produrre l'elettricità, il petrolio lo dobbiamo importare. Guida con l'elettricità svizzera". Quattro affermazioni che aprono la strada a una maggiore accettazione e che dovrebbero dimostrare che, anche per le auto di seconda mano, il futuro dell'auto è elettrico. <



"C'è sicuramente una buona domanda di base, ma soprattutto quando le condizioni della batteria sono documentate in modo comprensibile".

Fadel Bouhouch, Züri Garage AG, Zurigo



Anche nell'attuale Porsche 911 GTS con propulsione ibrida e E-turbo, nessun sistema funziona senza la batteria da 12 volt qui evidenziata in giallo. Il veicolo non ha né un motorino di avviamento né un alternatore. In ogni caso, senza la batteria da 12 volt (capacità nominale 40 Ah, celle LiFePO₄), il veicolo non può essere avviato o utilizzato. Foto: Porsche

Batteria d'avviamento: il cuore dell'alimentazione

Senza di lei, niente più funziona

La batteria d'avviamento non serve più solo per mettere in moto il veicolo. Viene utilizzata per alimentare tutte le utenze a 12 volt. Nei veicoli ibridi, ibridi plug-in e BEV, la batteria a 12 volt è diventata da tempo il componente essenziale. Senza questo fornitore di energia, in un veicolo moderno, nessun sistema è in grado di funzionare. **Andreas Senger**

La batteria d'avviamento, nei veicoli con motore a combustione, è fondamentale per far sì che il motore si avvii senza problemi. Questa funzione storica è cambiata negli ultimi anni. In particolare, nei sistemi di propulsione alternativi, la batteria d'avviamento non è più necessaria al solo avviamento del motore, ma fornisce energia all'intera rete di bordo a 12 volt. Chi pensa che i veicoli ibridi, ibridi plug-in o elettrici a batteria (BEV) e le auto a celle a combustibile (FC) siano dotati di una batteria ad alta tensione in grado di svolgere anche questa funzione, si sbaglia. Tutti i dispositivi di gestione e i numerosi sottosistemi elettrici, come l'elettronica di sicurezza e di comfort, l'illuminazione, la gestione della batteria alta tensione, il monitoraggio della rete di bordo, il controllo della propulsione e del cambio, l'infotainment, i sistemi di assistenza alla guida e molti altri, sono alimentati dalla batteria a 12 volt. Se la batteria è scarica, ad esempio perché è stata inutilizzata per

diverso tempo, un veicolo moderno non può più essere alimentato e messo in moto facilmente.

Un altro cambiamento negli impianti elettrici di bordo dei veicoli moderni è che sempre più spesso non è presente un motorino d'avviamento per il motore a combustione o un alternatore per convertire l'energia meccanica dell'albero motore in energia elettrica. Il motivo è semplice. Le propulsioni ibride sono dotate di una "macchina elettrica" a tensione alternata che può avviare anche il motore a combustione. Questa "macchina elettrica" funge anche da generatore e può fornire così energia alla batteria ad alta tensione e alla batteria a 12 volt, grazie al principio dell'induzione, quando il veicolo è in decelerazione (recupero),

Continua a pagina 16

o in ogni caso quando i consumi di elettricità lo richiedono. Per contro, in particolare nei sistemi mild-hybrid, un motorino d'avviamento-alternatore a cinghia, con tecnologia a 48 volt, alimenta l'impianto elettrico di bordo e può avviare il motore a combustione quando questo è a temperatura d'esercizio. Per l'avviamento a freddo è invece sempre disponibile un motorino d'avviamento tradizionale.

Diverse chimiche per le celle e diverse varianti costruttive

La batteria d'avviamento convenzionale con piastre al piombo è ancora oggi la struttura più utilizzata nei moderni veicoli a combustione. Nelle batterie con elettrolita liquido, si utilizza il biossido di piombo (PbO_2) per la piastra positiva e il piombo (Pb) per quella negativa. Le batterie moderne sono spesso sigillate, piuttosto che aperte (con valvole per consentire al gas di esplosione di asciugarsi). A tal fine, l'elettrolito, composto da acqua e acido solforico H_2SO_4 , deve essere immerso in una fibra di vetro non tessuta. Per evitare lo scoppio in caso di sovraccarico, in ogni cella sono integrate anche delle valvole di sfogo della pressione. Nell'ambito dell'ottimizzazione del consumo di carburante e della relativa riduzione delle emissioni di CO_2 , i veicoli moderni sono dotati di un sistema start&stop. Di conseguenza, le piastre di piombo convenzionali sono state rese più resistenti ai molteplici cicli di carica e scarica.

Per ottenere questo risultato, si utilizzano batterie al piombo EFB o batterie al piombo AGM. A differenza delle batterie al piombo convenzionali, la EFB (Enhanced Flooded Battery) di separatori in poliestere sulla piastra positiva così

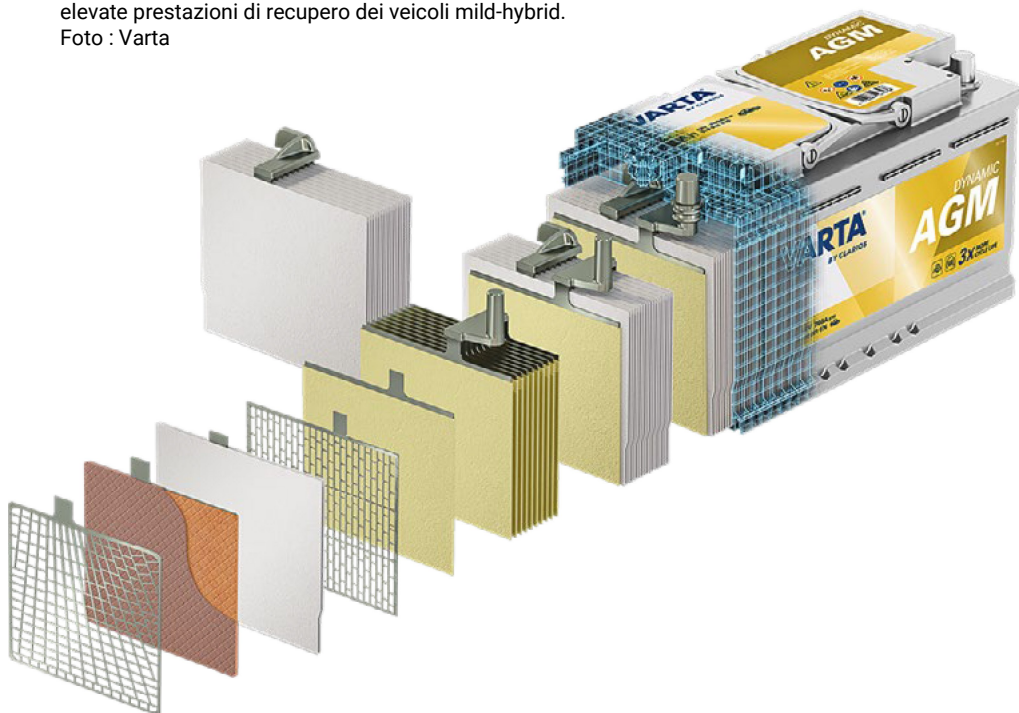
da mantenere la massa attiva di biossido di piombo sulla griglia, anche dopo numerosi cicli di carica e scarica. Risulta quindi più adatta ai sistemi start&stop, ma per contro sopporta meno le cariche elettriche di recupero elevate. Grazie a questa struttura, non solo è più resistente ai cicli (da 500 a 1'000 circa), ma anche molto più resistente agli urti. Questo riduce in modo significativo la flocculazione del materiale attivo, che nel tempo può accumularsi sul fondo delle batterie al piombo tradizionali e causare cortocircuiti (chiusura della cella). I separatori a tasca assicurano anche che la massa attiva non possa staccarsi dalla griglia di piombo.

La tecnologia AGM (Absorbent Glass Mat) è attualmente la più avanzata per le batterie al piombo-acido. I veli in lana di vetro sono posizionati tra le piastre positive e quelle negative legando completamente l'elettrolita e quindi l'acido della batteria. Grazie allo stretto assemblaggio delle celle, la flocculazione della massa attiva è impossibile. Altri vantaggi sono la minore resistenza interna e i tempi di reazione rapidi durante la carica e la scarica, cosa quest'ultima che è un criterio importante per i sistemi start&stop e di recupero dell'energia, per non dimenticare la resistenza ai cicli di carica e scarica (da 300 a 1'500 circa, a seconda della qualità). Grazie alla minore resistenza interna, le batterie AGM sono adatte a capacità di recupero molto elevate. Quando un garagista esperto deve sostituire una batteria, sa che una EFB può essere rimpiazzata da una AGM, ma che per contro una AGM non può essere sostituita da una EFB. Un'altra tecnologia di batterie è quella delle batte-



Batteria a doppio accumulo: per garantire la potenza necessaria all'avviamento di un motore a combustione, si utilizzano anche batterie con una doppia fonte di energia. Una batteria agli ioni di litio (al centro della foto) è il fornitore di energia per i piccole correnti, mentre i condensatori ad alte prestazioni sono disponibili per il processo di avviamento del motore a combustione (in basso). Foto: Bureau Senger

La batteria al piombo più moderna è la variante AGM. La presenza di un velo di lana di vetro assorbente inserito tra le piastre positive e negative impedisce la flocculazione della massa attiva, riduce la resistenza interna e ottimizza quindi la conduzione della corrente. Le batterie AGM sono ideali per esempio ideali per i sistemi start&stop e per le elevate prestazioni di recupero dei veicoli mild-hybrid. Foto : Varta



rie al gel, che sono pure molto resistenti ai cicli di carica e scarica.

Nelle batterie al piombo, ogni cella ha una tensione di circa 2 volt. Per disporre di una batteria da 12 volt, è quindi necessario collegare sei celle in serie. Questo non è il caso delle più moderne batterie al litio progettate per alimentare la rete di bordo. Spesso vengono utilizzate celle al litio-ferro-fosfato, di cui ogni cella ha una tensione di 3,2 volt. Per alimentare una rete di bordo da 12 volt, è necessario collegare in serie quattro celle così da produrre una tensione nominale di circa 12,8 volt.

Le batterie al litio richiedono un sistema di gestione della batteria per monitorare la tensione e la temperatura delle celle, come nel caso di una batteria da trazione (batteria ad alta tensione), così da evitare surriscaldamenti. Le batterie agli ioni di litio sono molto più leggere delle batterie al piombo e, con 2'000, o anche più, cicli di carica e scarica, sono molto più resistenti nel tempo e hanno prestazioni migliori rispetto alle batterie al piombo tradizionali. Un'altra particolarità sono le batterie ibride, che prevedono una piccola batteria agli ioni di litio e una serie di condensatori ad alte prestazioni per la fase di avviamento del motore a combustione (elevata potenza di avviamento). Sono utilizzate soprattutto nei veicoli sportivi con motore a combustione interna, ciò che permette di ridurre il peso.

Le batterie al piombo non sono monitorate da un sistema di gestione della batteria come per quelle al litio, ma dispongono comunque di un sensore. L'elettronica è integrata generalmente nel terminale negativo così da poter misurare la corrente di carica e scarica, la tensione sul terminale e la temperatura. Quando si sostituisce una batteria, la sostituzione deve essere di conseguenza registrata nell'unità di controllo dell'elettronica di bordo. Quando è necessario utilizzare un booster o collegare una batteria esterna su un veicolo moderno, bisogna fare attenzione che il morsetto negativo della fonte di alimentazione non sia collegato direttamente alla batteria, ma a un punto di messa espressamente definito dal produttore. Questo non solo evita possibili scintille della batteria (per evitare esplosioni di eventuali gas fuoriusciti dalla batteria), ma protegge anche l'elettronica del sensore della batteria stessa.

In officina sono necessari diversi tipi di caricabatterie

Le diverse chimiche delle celle richiedono caratteristiche di carica diverse. I caricabatterie moderni sono in grado di rilevare la chimica della cella in modo autonomo, sulla base di una diagnosi della batteria collegata, e di adattare di conseguenza la tensione e la corrente di carica. Le batterie agli ioni di litio, in particolare, sono sensibili ad una eventuale sovraccarica e non dovrebbero pertanto essere ricaricate con caricabatterie di vecchio tipo. In officina, è consigliato quindi installare una stazione di ricarica per ogni postazione di lavoro. Questo consente ai meccanici di mantenere carica la batteria d'avviamento durante tutta la fase di lavorazione e di garantire, ad esempio utilizzando il tester di diagnosi (interrogazione delle centraline, installazione di aggiornamenti, ecc.), che non si verifichi una diminuzione della tensione disponibile.



In officina, ogni postazione di lavoro dovrebbe essere dotata di un dispositivo di ricarica, in modo che la carica della batteria da 12 volt dell'impianto di bordo possa essere mantenuta anche durante tutta la fase di lavorazione.

Foto: Deutronic

In caso di guasto, le batterie al piombo non rappresentano un problema e possono essere facilmente collegate ad un booster o ad un veicolo esterno. Questo è per contro più complesso per i veicoli con batteria ad alta tensione, dove la batteria da 12 volt viene caricata tramite un trasformatore DC/DC. Nel caso di alcune case automobilistiche, le batterie di bordo possono essere facilmente bypassate, così che il veicolo possa essere avviato anche con la batteria scarica. Se il SOC (State of Charge) è basso, alcuni modelli richiedono l'uso di un tester di diagnosi a supporto dell'alimentazione esterna (booster o veicolo esterno). Il motivo: se, nel caso di una propulsione ibrida, il motore a combustione viene avviato utilizzando la batteria ad alta tensione e questa ha un SOC basso (per esempio inferiore al 10 per cento), il processo di avviamento non viene completato nonostante l'alimentazione esterna della batteria da 12 volt e l'alimentazione di energia tramite il trasformatore DC/DC. La procedura di avviamento può essere eseguita solo dopo la convalida da parte del tester.

Per i veicoli moderni, è consigliabile quindi consultare sempre il manuale d'uso del veicolo prima di eseguire il pontaggio. Questo perché non esistono linee guida uniformi e la procedura di sostegno all'avviamento è diversa per i veicoli ibridi, ibridi plug-in o anche BEV o FC. Pertanto, quello che può essere risolto facilmente con le propulsioni tradizionali e le batterie al piombo collegando un booster, può causare danni costosi alla rete di bordo e alle centraline dei veicoli moderni. In caso di guasto, se non ci sono istruzioni chiare nel manuale d'uso, conviene semplicemente ricaricare il veicolo ed evitare così di danneggiare l'impianto di alimentazione dell'energia elettrica. <



Rilancio dei siti internet di UPSA

Una ventata di novità per i siti agvs-upsa.ch e metiersauto.ch

Da inizio giugno, il portale web di UPSA e il sito internet delle professioni dell'automobile si presentano con un nuovo look, più moderno e facile da usare, con una struttura più chiara. Dopo oltre dieci anni di vita, le 25 pagine web di 'UPSA sono state completamente ridisegnate e predisposte per il futuro. **Sara Brantschen**

Il 2 giugno 2025 è arrivato il momento: dopo quasi due anni di intensa pianificazione e sviluppo, i siti web ridisegnati di agvs-upsa.ch e di metiersauto.ch sono stati messi online. Il rilancio dei siti web di UPSA e delle professioni dell'automobile non è solo un passo verso il futuro in termini tecnologici, ma sono anche più attraenti dal punto di vista visivo e sempre più aggiornati, più fruibili anche nella versione per smartphone, che oggi è sempre più importante, e ancora più interessanti in termini di contenuti. Grazie a tutto

questo, i membri di UPSA potranno essere sostenuti in modo ancora più efficace e i giovani talenti troveranno maggiori motivazioni per avvicinarsi alle professioni del mondo dei garage in modo ancora più coinvolgente.

I portali web precedenti risalivano ormai al 2014 e comprendevano, oltre al sito principale agvs-upsa.ch, i siti metiersauto.ch, autoenergiecheck.ch oltre alle pagine delle singole sezioni UPSA. Undici anni sono un periodo di vita



I nuovi siti web agvs-upsa.ch e metiersauto.ch sono stati messi online all'inizio di giugno 2025.
Foto: UPSA media



molto lungo per gli standard di Internet, erano quindi ormai chiaramente obsoleti, sia tecnicamente che in termini di design. Sotto la guida di Monique Baldinger, Segreteria di direzione e della comunicazione di UPSA, grazie ad un team di progetto interdisciplinare, nel 2023 UPSA ha lanciato un progetto preliminare di revisione completa. Sono stati organizzati numerosi workshop con le sezioni e i vari dipartimenti interni per raccogliere le loro esigenze e definire così i requisiti dei nuovi siti internet. Inoltre, con la nuova struttura del sito, le sezioni hanno avuto un ruolo attivo nella definizione dei contenuti delle loro rispettive pagine.

Pronti per il futuro sempre più mobile

La fase di implementazione è partita all'inizio dell'estate 2024, in collaborazione con lo specialista di siti web CS2. Durante questa fase, è stato svolto innanzitutto un lavoro concettuale. Tra le altre cose, sono state razionalizzate le strutture dei contenuti e si è deciso, ad esempio, che AutoEnergieCheck non avrebbe più richiesto un proprio sito internet. L'implementazione tecnica è seguita nella seconda metà del 2024. Oltre a ciò, è stato necessario controllare, aggiornare, tradurre e integrare in tedesco, francese e italiano oltre 500 pagine di contenuti, numerosi articoli di notizie, offerte di corsi, prodotti dello shop online e molto altro ancora. In occasione del lancio del nuovo sito internet

previsto nel periodo estivo 2025, tutte le 27 pagine sono state messe online.

Una visione d'insieme migliore e meno click

Il sito web della sede centrale agvs-upsa.ch sta diventando sempre di più il principale canale di comunicazione dell'associazione. I garagisti, le sezioni e le altre parti interessate possono rimanere aggiornati su cosa succede nel settore, trovare informazioni sulle offerte e sui servizi dell'associazione, sugli eventi, sull'assistenza e sulle numerose guide tematiche. Il nuovo sito web presenta un design più snello e moderno, appositamente concepito anche per la consultazione tramite smartphone. Il contenuto informativo è presentato in modo compatto e di facile comprensione, e gli articoli sono classificati per argomento e raggruppati in serie così da facilitarne la ricerca. Gli argomenti particolarmente importanti che vengono cliccati frequentemente, come le possibili misure per contrastare la carenza di manodopera, sono ora accessibili con pochi clic. Come in precedenza, alcune aree sono accessibili solo ai soci UPSA che si sono registrati con un proprio login.

Aggiornamento per le professioni dell'automobile

Anche il portale web delle professioni dell'automobile è stato sottoposto a una revisione completa. L'obiettivo del portale internet metiersauto.ch è quello di rivolgersi alle persone in formazione e agli studenti interessati al settore dell'automobile. Il design è stato quindi adattato a questo gruppo target, sia visivamente che in termini di contenuti. Il nuovo sito è stato anche aggiornato con l'uso di emoji e video, con il chiaro obiettivo di aiutare gli studenti nella scelta dell'apprendistato adeguato. Il sito include video sulle varie professioni, informazioni sui test attitudinali e fornisce assistenza nella ricerca di possibilità stage pratici e di opportunità d'apprendistato. Ma il sito offre molto di più: gli apprendisti possono scoprire tutto quello che c'è da sapere sulla loro formazione di base e sulle varie opportunità di perfezionamento disponibile dopo il completamento dell'apprendistato. Il nuovo design rende molto più facile la navigazione. Le opzioni del menu nella parte superiore della pagina sono suddivise in "Per studenti", "Per gli apprendisti", "Per i formatori", "Formazione continua" e "Fiere ed eventi di carriera". Non c'è quindi più bisogno di scorrere a lungo la pagina per trovare quello che si sta cercando.

Anche il calendario degli eventi, che elenca fiere, campionati e altre manifestazioni, è un'importante risorsa. Inoltre, il sito web è integrato con le attività di metiersauto.ch sui social media visto che le giovani generazioni sono molto attive su questi canali e vengono così sensibilizzati su determinati temi.

Naturalmente, lo stato attuale dei siti web non è chiuso su se stesso. Con l'avanzare della digitalizzazione, i siti web vengono continuamente sviluppati e aggiornati per supportare il settore dell'automobile nel suo operare quotidiano. E questo anche per prepararlo al futuro, come nel caso della nuova presentazione online dei portali Internet di UPSA. <





Partenariato con UPSA e nuovo corso presso l'Università di San Gallo

I giorni nostri richiedono maggiori conoscenze

A partire da novembre 2025, l'Università di San Gallo offrirà il nuovo corso "Future Automotive Retail" destinato ai garagisti e ai direttori di aziende del settore automobilistico, nonché ai manager che desiderano riorientare la propria attività. L'UPSA offre il suo sostegno con contributi e competenze specifiche.

Stephan Hauri e Karin Beutler

Il settore automobilistico sta affrontando sfide importanti. La transizione verso la mobilità elettrica sta mettendo a dura prova il settore come non è mai prima nella sua storia ultracentenaria. Da un lato, le strutture tradizionali devono essere rinnovate nel modo più elegante ed economico possibile; dall'altro, i megatrend come l'elettrificazione e la digitalizzazione promettono un grande potenziale per nuovi interessanti modelli commerciali. Essendo uno dei motori dell'economia globale, il settore automobilistico investe miliardi ogni anno nella ricerca e nello sviluppo di nuove tecnologie e opportunità di formazione. La collaborazione recentemente instaurata tra l'Unione Professionale Svizzera dell'Automobile (UPSA) e l'Università di San Gallo promette di creare sinergie scientifiche e pratiche che sono essenziali per affrontare le sfide attuali e future.

"Siamo stati coinvolti come UPSA, perché in tempi di cambiamento, l'orientamento e la formazione continua sono estremamente importanti", ha dichiarato il Direttore di UPSA Christian

Wyssmann. "I nostri garage devono essere in grado di continuare a guadagnare anche nei prossimi dieci anni. Nel nuovo corso proposto, questi aspetti saranno analizzati più da vicino e verranno proposte delle soluzioni. "L'esistenza dei garage avrà senso anche tra dieci anni, ma il loro ruolo sarà diverso. Si tratta di individuare tempestivamente gli effetti del cambiamento sul settore automobilistico e sul commercio di autoveicoli e di essere proattivi nel cambiamento".

Una formazione continua impegnativa

"Future Automotive Retail" è un programma di formazione per dirigenti gestito dall'Istituto per la Mobilità (IMO-HSG) in collaborazione con Wertschaffer AG. Il programma di formazione per dirigenti ha l'obiettivo di esplorare e fornire un supporto scientifico a temi chiave come la

Il Direttore di UPSA Christian Wyssmann è molto entusiasta del potenziale trasferimento di conoscenze dall'università (in alto a sinistra) direttamente ai garage (in alto a destra). Foto: UPSA/HSG media





trasformazione del settore automobilistico e la mobilità del futuro. Grazie a questo nuovo partenariato, l'UPSA può fornire degli input mirati e delle conoscenze di base, mentre l'HSG può trasmettere ulteriori conoscenze nel campo della gestione della mobilità. La creazione del nuovo corso "Future Automotive Retail" mira a fornire ai partecipanti i benefici pratici più immediati possibili. Il programma di Executive Education si rivolge quindi chi dispone di potere decisionale e che desidera assumere un ruolo attivo e imprenditoriale nel costruire il futuro del commercio dell'automobile. L'accento è posto su un approccio verso la scelta di modelli aziendali orientati all'implementazione e che possono essere applicati effettivamente nella pratica. Il Direttore di UPSA, Christian Wyssmann, ha poi aggiunto: "In una delle giornate di corso, saremo presenti per portare le nostre opinioni e le aspettative che tutti questi cambiamenti hanno e avranno sull'operato della nostra associazione". Il programma di formazione per dirigenti "Future Automotive Retail" presso l'Istituto di Mobilità dell'Università di San Gallo prevede tre moduli distribuiti su sei mesi, completati da formati di rete esclusivi. Naturalmente, i partecipanti beneficiano non solo del know-how accademico dell'HSG, ma anche dell'esperienza sul campo degli imprenditori e dei partner di Wertschaffer AG che applicano nella pratica.

Strategie innovative

Tra i vantaggi concreti per i partecipanti al corso, l'UPSA e l'HSG citano lo sviluppo di strategie individuali e di un piano di successo basato sugli attuali sviluppi del mercato, nonché l'attenzione alla definizione di modello del business per sfruttare nuovi potenziali di creazione di valore. Inoltre, le conoscenze acquisite dovrebbero consentire di utilizzare l'integrazione dell'intelligenza artificiale per ottimizzare tutti i processi aziendali. Per concludere, la redazione di un lavoro di fine studi basato su un progetto concreto, gli stu-

L'essenziale in breve



Tra i relatori del nuovo corso ci sono il Professor Torsten Tomczak e Jürgen Stackmann (Responsabile Vendite, Marketing e Assistenza del Gruppo VW fino al 2020) dell'Università di San Gallo, il Professor Zheng Han della Tongji University di Shanghai, Tobi Frei di Wertschaffer AG e Theresa Beutler-Knüssel di Rigitrac Traktorenbau AG, oltre all'Avvocato Tobias Treyer, che è anche Presidente della Sezione UPSA di Basilea. I direttori del corso sono i professori Andreas Herrmann e Hans-Peter Kleebinder dell'Università di San Gallo, e Markus Schwingel di Wertschaffer AG. La quota di iscrizione al corso "Future Automotive Retail" è di 12'450 franchi svizzeri. Questa comprende tutti i materiali del corso, le tasse di iscrizione e di esame, nonché i pasti durante i tre giorni del modulo, comprese le tre serate di networking e la serata conclusiva. I costi di viaggio e di alloggio sono esclusi.

Maggiori informazioni su: future-automotive-retail.com
far-hsg@unisg.ch o tel. 071 858 03 50

denti saranno in grado di contribuire ad un'implementazione di successo dell'intelligenza artificiale nelle proprie aziende. L'Executive Program per direttori, manager di settore e aziendali e imprenditori del settore automobilistico si svolgerà presso l'Università di San Gallo e presso lo Switzerland Innovation Park Ost. Sono previsti tre moduli di tre giorni. Il primo si svolgerà tra il 25 e il 27 novembre 2025 e tratterà i seguenti argomenti: Status & Outlook Automotive Retail, Tendenze, Nuovi attori del mercato e Abbinamento dei vari settori. Il secondo modulo si svolgerà tra il 20 e il 22 gennaio 2026 e tratterà i temi della leadership, del cambiamento e della trasformazione, dei requisiti in materia di leadership, Gestione del cambiamento e Riorientamento strategico. Il terzo modulo, è dedicato alla definizione del modello aziendale e dell'intelligenza artificiale, ai modelli aziendali innovativi, all'integrazione dell'IA e all'attuazione di progetti di trasformazione, è previsto dal 3 al 5 marzo 2026. <



Cosa dicono gli esperti

§
da giuridica

Un problema all'estero: cosa fare in caso d'emergenza?

Sole, spiaggia e mare: volete esplorare la pittoresca Costa Azzurra in auto? Purtroppo, tra le strade costiere e i passi di montagna, un momento di disattenzione o un comportamento scorretto da parte di altri può rapidamente causare un incidente. Per evitare che una vacanza da sogno si trasformi in un incubo, vale la pena informarsi in anticipo sulla procedura da seguire in caso di incidente. **Noemi Wyss e Tahir Pardhan** (servizio giuridico di UPSA)



Prima di partire per le vacanze in auto, vale la pena informarsi sulla procedura da seguire in caso di incidente all'estero.
Foto: Shutterstock



Noemi Wyss, collaboratrice giuridica del servizio giuridico.



Tahir Pardhan, responsabile del servizio giuridico e politico.

In caso di incidente all'estero, è necessario seguire la procedura usuale come in vigore anche nel nostro Paese: mettere in sicurezza il luogo dell'incidente, prestare i primi soccorsi e, se necessario, chiamare l'ambulanza. Se la controparte collabora, è necessario compilare assieme un verbale d'incidente. Se la collaborazione risulta difficile, è consigliabile annotare il

maggior numero possibile di dettagli sulla controparte, targa, marca/modello, colore del veicolo, ora, danni e foto del luogo d'incidente. In questi casi è consigliabile anche raccogliere i dati di contatto di eventuali testimoni. Se si viaggia con un veicolo a noleggio, è indispensabile avvisare la polizia, ma anche in caso di incidenti con veicoli privati è generalmente opportu-

no avvisarla, soprattutto in caso di mancata collaborazione della controparte o addirittura di omissione di soccorso.

È importante essere sempre consapevoli che per la valutazione della colpa e delle violazioni del codice della strada si applicano le norme vigenti nel luogo d'incidente. Ad esempio, i limiti

del tasso alcolemico possono differire dalle norme vigenti in Svizzera. Anche le norme relative ai veicoli, come l'obbligo di portare a bordo farmaci, giubbetti di sicurezza, ruote di scorta, ecc. variano da paese a paese. Il Touring Club Svizzero (TCS) offre informazioni utili al riguardo sul proprio sito web. Se siete responsabili dell'incidente, nella maggior parte dei casi non dovete fare molto. Ci penserà la controparte, che vorrà ottenere il risarcimento dei danni da parte vostra o dalla vostra assicurazione.

La situazione è più complicata se considerate far valere i vostri diritti nei confronti della persona responsabile e non riuscite a ottenere il risarcimento dei danni direttamente dall'estero. Di ritorno in Svizzera, cosa fare ora? Dopo il rientro a casa è necessario agire il più rapidamente possibile e rivolgersi entro 90 giorni dall'incidente all'Ufficio Nazionale Svizzero di Assicurazione (UNA) o al Fondo Nazionale Svizzero di garanzia (FNG) (nbi-ngf.ch). L'FNG è competente solo se non sono note informazioni sulla persona re-

sponsabile dell'incidente o se questa è nota ma non è assicurata. Nella maggior parte dei casi è competente l'UNA. Quest'ultimo può risalire all'assicurazione della controparte sulla base dei dati relativi al responsabile dell'incidente e trasmettere le informazioni al rappresentante svizzero incaricato della liquidazione dei sinistri dell'assicurazione estera. In questo modo si evitano lunghe ricerche o problemi legati alle barriere linguistiche. Il rappresentante incaricato della liquidazione dei sinistri si occupa poi di tutte le pratiche relative al sinistro.

Se anche questa via non porta a un risultato soddisfacente, l'unica soluzione che rimane è quella di adire le vie legali secondo le norme del diritto internazionale privato (DIP). In caso di incidenti con parti coinvolte provenienti da Stati membri dell'UE, si applica la Convenzione di Lugano (CL). Questa offre alle parti lese la possibilità di citare in giudizio l'assicurazione estera nel proprio Paese. Tuttavia, quando si tratta della valutazione giuridica di un incidente all'estero, si ap-

plica il diritto del luogo d'incidente e le richieste di risarcimento devono essere valutate in base al relativo ordinamento giuridico. In caso di incidente all'estero non si applica quindi il codice della strada svizzero.

Nel nostro esempio di inizio articolo, incidente in Costa Azzurra, la procedura dovrebbe essere la seguente: se non è possibile trovare una soluzione tramite l'UNA e il rappresentante per la liquidazione dei sinistri, è possibile intentare un'azione legale in Svizzera contro l'assicurazione di responsabilità civile della persona che ha causato il sinistro. Per giudicare il contenuto delle richieste di risarcimento, il tribunale competente applicherà invece il diritto francese come diritto del luogo d'incidente.

Con queste informazioni siete ora ben preparati in caso di urgente necessità: buon viaggio e buona estate senza incidenti! <

AG della sezione UPSA Ticino

Un decennio di trasformazioni e coesione

mdo. Si è svolta martedì 22 maggio, presso l'Hotel Belvedere di Locarno, l'Assemblea Generale Ordinaria dell'Unione Professionale Svizzera dell'Automobile – Sezione Ticino, alla presenza di numerosi associati, rappresentanti istituzionali e ospiti del settore economico cantonale. L'appuntamento ha rappresentato non solo un momento di bilancio e riflessione, ma anche l'occasione per rafforzare lo spirito associativo in un periodo di grandi sfide per il mondo della mobilità.

Durante l'incontro, il presidente Roberto Bonfanti ha tracciato un bilancio dei dieci anni alla guida dell'associazione, ricordando le trasformazioni che hanno attraversato il settore automobilistico: "Siamo passati da crisi logistiche globali a una crescita tumultuosa dell'elettrico, fino a nuove pressioni normative e fiscali. Eppure, la nostra forza è stata, e resta, la capacità di adattarci. La coesione e l'agilità della nostra associazione hanno fatto la differenza".

Il momento assembleare ha visto anche la presentazione dei dati economici e associativi, l'approvazione del bilancio 2024 e del preventivo 2025, nonché il rinnovo delle cariche previste dallo statuto. Particolare attenzione è stata dedicata alla formazione professionale, con la citazione degli apprendisti meritevoli e la presentazione dei progetti di aggiornamento continuo. L'inter-



I membri del Comitato Cantonale UPSA Sezione Ticino.

Da sinistra: Carmelo Paciello, Pasquale Ciccone, Renato Canziani, Alice Tognetti, Lorenzo Lazzarino, Presidente Roberto Bonfanti, Barbara Ferrari, Ilaria Devittori, Maurizio Ranghetti, Marco Doninelli, Roberto Bellini

vento del Direttore Marco Doninelli ha illustrato i prossimi obiettivi dell'associazione in materia di sviluppo, innovazione e rappresentanza degli interessi della categoria a livello cantonale e nazionale. L'evento si è concluso con l'intervento dell'ospite speciale Marcello Foa, che ha offerto una riflessione sui temi attuali della comunicazione e della politica internazionale. L'UPSA Ticino si conferma così un punto di riferimento solido per tutti gli operatori del settore automobilistico, proiettato verso un futuro fatto di collaborazione, qualità e visione strategica. <

Cosa comporta la fine del 3G per i veicoli

Sistemi eCall senza segnale

L'imminente spegnimento delle reti di telefonia mobile 3G in Svizzera ha conseguenze concrete per i veicoli dotati di sistemi eCall basati su questa tecnologia di telefonia mobile ormai obsoleta. Ecco cosa devono sapere le officine. Ilir Pinto



A causa dell'imminente smantellamento delle reti 3G, molti sistemi eCall non funzioneranno più correttamente in Svizzera. Foto : Shutterstock

Molti veicoli in Svizzera sono dotati di un sistema automatico di chiamata di emergenza eCall. Il sistema europeo di chiamata d'emergenza è obbligatorio dalla primavera del 2018 sui veicoli delle categorie M1 e N1 (autovetture e veicoli commerciali leggeri) nel rispetto delle norme d'omologazione globali dell'UE. Visto che gli operatori di telefonia mobile svizzeri dovranno dismettere le loro reti 3G entro la fine del 2025, è praticamente scontato che i sistemi eCall di questo tipo non funzioneranno più correttamente.

Sunrise ha iniziato a disinstallare la sua rete 3G a partire dal 10 giugno 2025. Swisscom prevede di dismettere la sua rete 3G entro la fine del 2025. Mentre Salt deve ancora prendere una decisione. In ogni caso, "è prevedibile che il sistema eCall di terza generazione (3G) non sarà più operativo a partire dalla fine del 2025", afferma l'USTRA in una lettera inviata a UPSA.

Oltre alle nuove autovetture e ai vei-

coli commerciali leggeri immatricolati a partire dalla primavera 2018 e soggetti all'obbligo di essere equipaggiati con il sistema eCall, anche i veicoli più vecchi potrebbero essere interessati se erano già equipaggiati in precedenza con un sistema eCall di terza generazione. Questo include anche i veicoli importati direttamente - ad esempio dagli Stati Uniti - così come i modelli che beneficiano di un'autorizzazione globale dell'UE per piccole serie - ad esempio auto sportive particolari o versioni speciali.

Nessun obbligo di aggiornamento

Dal punto di vista del diritto delle telecomunicazioni, in Svizzera non esiste alcun obbligo per gli operatori di rete di telefonia mobile di adottare la tecnologia di trasmissione 3G. E secondo la Legge federale sulla circolazione stradale, né i fabbricanti né i proprietari di veicoli sono obbligati ad adattare i loro sistemi a una generazione più recente.

In ogni modo, il malfunzionamento

del sistema automatico di chiamata d'emergenza può avere un impatto sulla sicurezza: in caso di incidente grave, il sistema eCall trasmette automaticamente una chiamata d'emergenza al centro d'emergenza più vicino trasmettendo i dati rilevanti come l'occupazione del sedile, la posizione, l'ora e la direzione di marcia. I garage sono quindi invitati a informare proattivamente i loro clienti, se il loro veicolo è dotato di un sistema eCall, dell'imminente spegnimento delle reti 3G.

Oltre alla chiamata d'emergenza automatica, potrebbero essere interessate altre funzioni che dipendono dalla trasmissione mobile: il controllo a distanza del riscaldamento ausiliario, la chiusura a distanza delle portiere, la consultazione dello stato dei sistemi del veicolo tramite app, la trasmissione delle destinazioni del navigatore tramite lo smartphone, ecc.

Alcuni fabbricanti offrono soluzioni di aggiornamento, ma la loro disponibilità deve essere verificata caso per caso. Le informazioni disponibili sui siti web degli importatori e dei produttori possono fornire informazioni importanti - ad esempio, è possibile verificare se un veicolo è coinvolto sulla base del numero VIN (numero di telaio del veicolo) o grazie all'elenco per modello.

Sono disponibili anche soluzioni come applicazioni per smartphone - come EchoSOS - moduli per il rilevamento degli incidenti (dongle) combinati con un'applicazione o impianti post-montaggio completi forniti da terzi, incluso il software - come un sistema di sorveglianza aperto del veicolo (OVMS). In questo modo, i garage hanno l'opportunità di creare un valore aggiunto per i loro clienti come parte del loro servizio di consulenza - e contribuire così alla sicurezza stradale. <

Soluzioni specifiche per settore per la salute e la sicurezza sul lavoro

Con SAD, è così semplice

La soluzione settoriale per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute nel settore dell'automobile e delle due ruote (SAD) sostiene le aziende associate con offerte su misura. **Arjeta Sulejmani**

Volete migliorare la sicurezza sul lavoro nella vostra azienda e soddisfare senza pensieri i requisiti di legge?

Questo è esattamente quello che vi offre la soluzione settoriale per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute nel settore dell'automobile e delle due ruote (SAD): un supporto collaudato e personalizzato per le vostre esigenze. Che si tratti di una piccola officina, di una carrozzeria o di una grande azienda del settore della mobilità, con SAD potete contare su una soluzione collaudata che vi solleva da ogni pensiero.

La salute e la sicurezza dei vostri collaboratori sono fattori essenziali per il successo dell'azienda. SAD aiuta le aziende affiliate a implementare i requisiti legali in modo efficace. La no-

stra attenzione si concentra sulle soluzioni individuali: la consulenza personalizzata di esperti di sicurezza tiene conto delle caratteristiche specifiche della vostra azienda, sia che si tratti di analizzare i pericoli, che di implementare misure preventive. Inoltre, lo strumento "asa-control" di SAD fornisce un supporto digitale per le valutazioni dei rischi, le liste di controllo e la documentazione - tutto da un'unica fonte e su misura per il vostro settore.

Imparare e progredire insieme

Gli addetti ai lavori affiliati hanno accesso a un'ampia gamma di corsi di formazione sulla sicurezza sul lavoro e sulla tutela della salute. Così il vostro team è sempre aggiornato e lavora in modo più sicuro.

Inoltre, SAD incoraggia gli scambi tra le aziende: condividere le esperienze, imparare gli uni dagli altri, sviluppare soluzioni insieme - i contatti sono una parte importante della soluzione settoriale. <

Vantaggi per le aziende affiliate

- Consulenza su misura per il vostro settore
- Accesso agli strumenti digitali per la sicurezza sul lavoro
- Corsi di formazione regolari
- Supporto nell'implementazione dei concetti di sicurezza
- Scambi e networking con altre aziende

Anche voi potete beneficiare della soluzione settoriale SAD e fare della sicurezza sul lavoro un vero valore aggiunto per la vostra azienda. Meno fatica, più chiarezza, più sicurezza: lasciatevi consigliare senza impegno da uno dei nostri addetti al servizio esterno e scoprite quanto può essere facile iniziare.



Al sito web di SAD

Lo strumento digitale "asa-control" di SAD consente di valutare efficacemente i pericoli e di implementare le misure direttamente nel lavoro quotidiano.
Foto: Shutterstock



**UPSA | AGVS**

Unione professionale svizzera dell'automobile

SEZIONE TICINO

Il formulario e gli allegati sono da inviare
per posta al segretariato di UPSA TI
entro il 31 luglio 2025

**Unione Professionale Svizzera
dell'Automobile (UPSA)**

Corso Elvezia 16

6901 Lugano

I S C R I Z I O N E

**Al corso di Meccanica/o diagnostica/o d'automobili
con attestato professionale federale
(APF) specializzazione veicoli leggeri**

Edizione: 2025-2028**Dati personali**

Cognome:

Nome:

Indirizzo:

CAP/Località:

Cellulare:

Data di nascita:

e-mail:

Datore di lavoro attuale (da compilare solo se necessario)

Ditta/Garage:

Indirizzo:

CAP/Località:

Tel. ufficio:

e-mail:

Firma e
timbro del
garage

☐

Confermiamo che la fattura del corso è
presa a carico dall'azienda
(la formazione non è soggetta a IVA)

Iscrizione al corso propedeutico
☐ **Sì**, confermo la partecipazione

☐ **No**, non partecipo
Documenti allegati
☐ Curriculum vitae

☐ Attestato federale di capacità

☐ Certificato delle note PQ

☐ Ev. certificato di maturità

☐ Libretto note scolastiche

☐ Lettera di motivazione

☐ Eventuali altri certificati

☐ Ho preso atto delle condizioni generali di partecipazione ai corsi di formazione UPSA TI

☐ Ho preso atto delle condizioni di trattamento dei miei dati personali: [dichiarazione di protezione dei dati](https://www.upsa-ti.ch/it/datenschutz)
(<https://www.upsa-ti.ch/it/datenschutz>)

Data: _____

Firma: _____

Segreteria

Corso Elvezia 16, CH-6901 Lugano

Telefono +41 91 911 51 14

info@upsa-ti.ch, www.upsa-ti.ch

Centro di Formazione Professionale UPSA–Biasca

Corsi di formazione continua

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

Informazioni su: www.upsa-ti.ch | Formazione professionale | Centro di formazione UPSA | 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: **25-26.03.2026 o 30-31.03.2026**

Iscrizione: inquadra il codice QR



Autorizzazione alla manipolazione dei prodotti refrigeranti

Durata: **2 giorni**

Date: **13-14.04.2026**

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 Komplet 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 31.12.26

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>

Corso di formazione Meccanico/a diagnostico/a d'automobili APF 2025-2028

Sono aperte le iscrizioni al corso di formazione superiore per meccanico/a diagnostico/a d'automobili APF

Informazioni e modulo d'iscrizione su www.upsa-ti.ch o a pagina 31 di questa rivista

Termine d'iscrizione: **31 luglio 2025**

Inizio della formazione:

⇒ corso propedeutico **17 ottobre 2025**

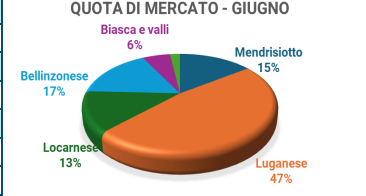
⇒ corso di formazione **05 dicembre 2025** (moduli Z1 e Z2)

iscriversi qui o tramite il formulario della pagina a fianco

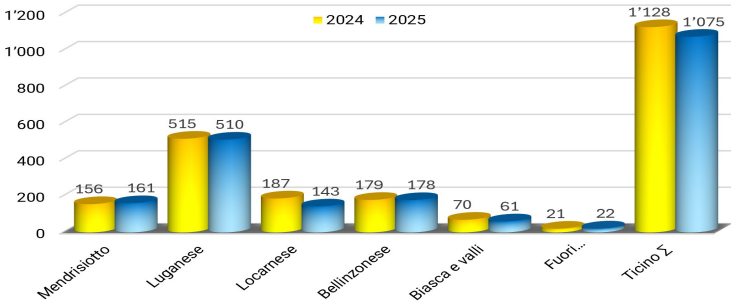


	giugno						gennaio - giugno					
	2024		2025		2024 - 2025		2024		2025		2024 - 2025	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	156	13.83%	161	14.98%	5	3.21%	898	13.65%	893	15.03%	-5	-0.56%
Luganese	515	45.66%	510	47.44%	-5	-0.97%	2'935	44.60%	2'709	45.58%	-226	-7.70%
Locarnese	187	16.58%	143	13.30%	-44	-23.53%	1'197	18.19%	932	15.68%	-265	-22.14%
Bellinzonese	179	15.87%	178	16.56%	-1	-0.56%	1'041	15.82%	963	16.20%	-78	-7.49%
Biasca e valli	70	6.21%	61	5.67%	-9	-12.86%	389	5.91%	353	5.94%	-36	-9.25%
Fuori Cantone	21	1.86%	22	2.05%	1	4.76%	120	1.82%	93	1.56%	-27	-22.50%
Ticino Σ	1'128	100%	1'075	100%	-53	-4.70%	6'580	100%	5'943	100%	-637	-9.68%
Svizzera	22'689		21'810		-879	-3.87%	121'218		113'133		-8'085	-6.67%

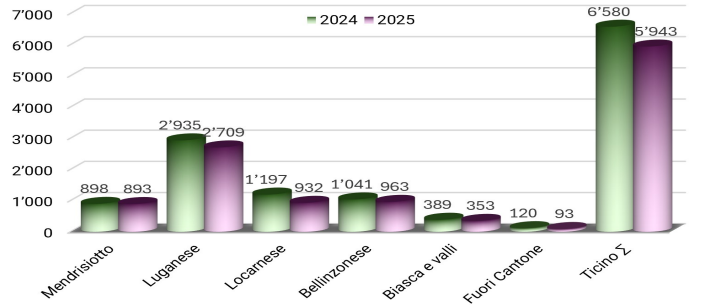
	Movimenti - ~occasioni		
	2024	2025	Delta %
giugno	4'231	3'863	-8.70%
gen. - giu.	25'831	24'697	-4.39%



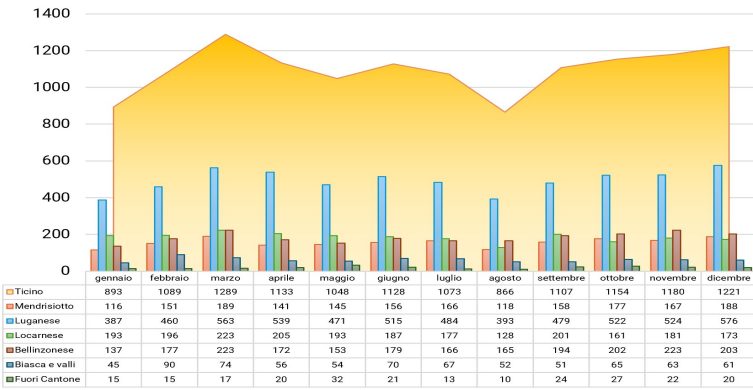
Immatricolazioni unità - giugno



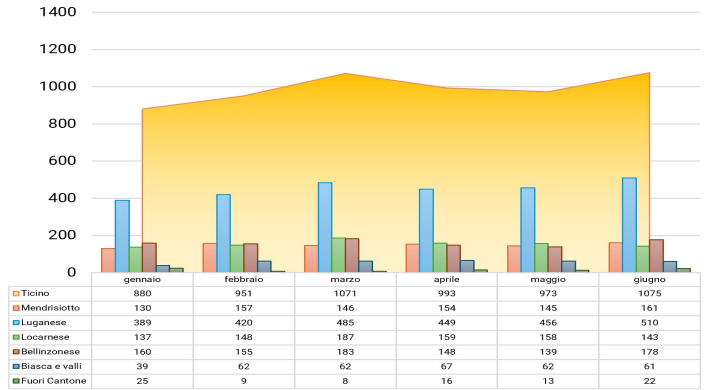
Immatricolazioni unità - gennaio - giugno



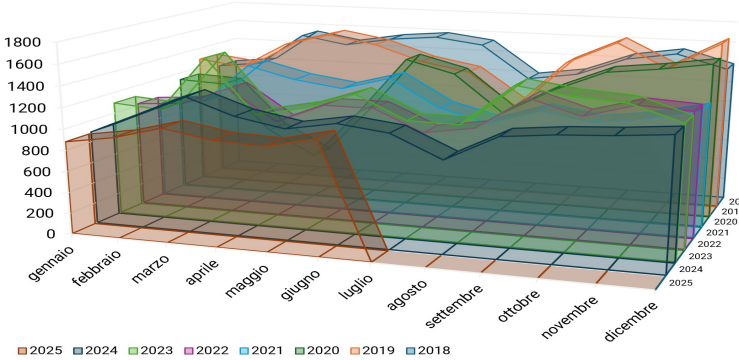
Immatricolazioni unità - 2024



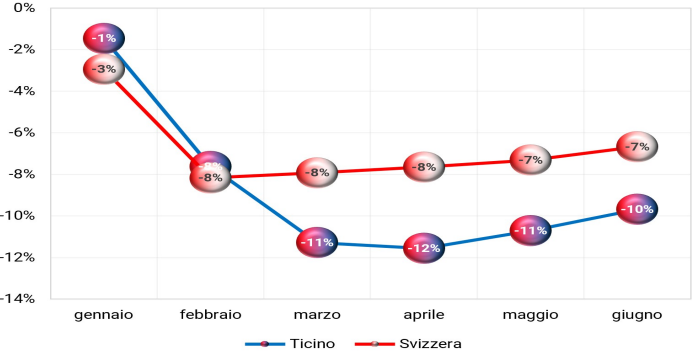
Immatricolazioni unità - 2025



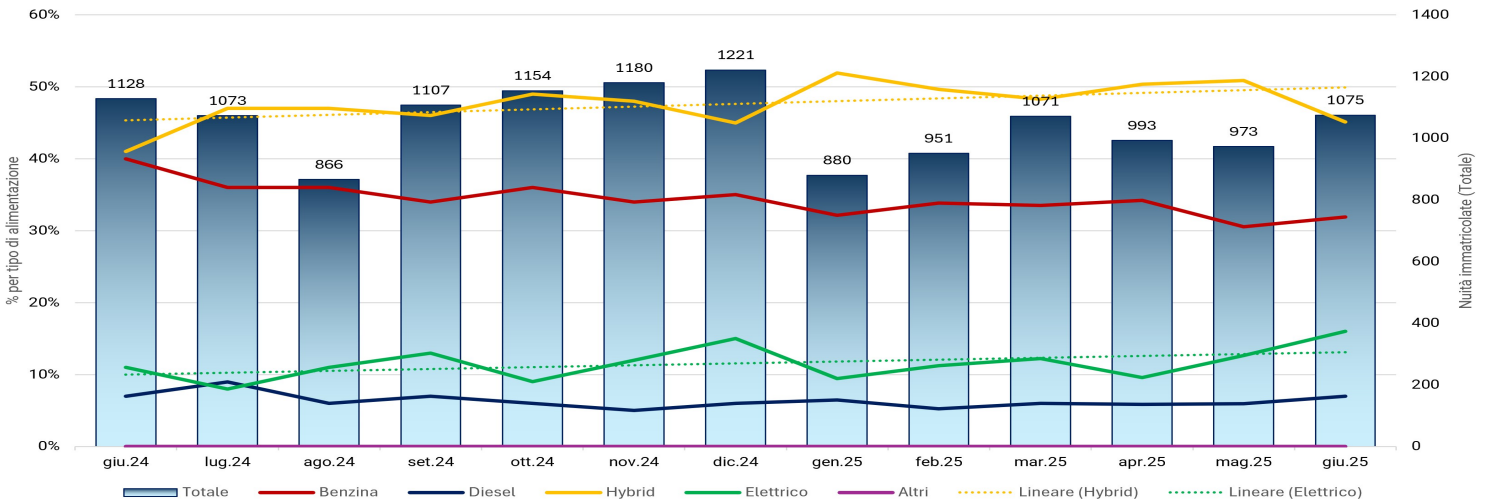
Immatricolazioni unità - anni



DELTA % IMMATRICOLAZIONI - 2024 / 2025



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



Immatricolazioni cumulative gennaio - giugno 2025 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca															Imm. cum. gennaio - giugno 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	103	11.5%	363	13.4%	163	17.4%	163	17.1%	55	15.6%	12	859	14.5%	11'427	10.1%	1°
2°	MERCEDES-BENZ	78	8.7%	324	12.0%	88	9.4%	94	9.8%	17	4.8%	2	603	10.1%	9'044	8.0%	4°
3°	AUDI	96	10.8%	265	9.8%	83	8.8%	92	9.6%	15	4.2%	12	563	9.5%	8'439	7.5%	5°
4°	BMW	95	10.6%	239	8.8%	66	7.0%	87	9.1%	30	8.5%	28	545	9.2%	11'072	9.8%	2°
5°	SKODA	74	8.3%	158	5.8%	64	6.8%	92	9.6%	69	19.5%	14	471	7.9%	10'439	9.2%	3°
6°	TOYOTA	67	7.5%	133	4.9%	40	4.3%	60	6.3%	18	5.1%	4	322	5.4%	5'394	4.8%	6°
7°	DACIA	54	6.0%	116	4.3%	40	4.3%	30	3.1%	33	9.3%	0	273	4.6%	3'993	3.5%	10°
8°	PORSCHE	14	1.6%	122	4.5%	39	4.2%	10	1.0%	6	1.7%	0	191	3.2%	2'564	2.3%	15°
8°	SEAT / CUPRA	33	3.7%	88	3.2%	12	1.3%	42	4.4%	12	3.4%	4	191	3.2%	4'952	4.4%	7°
10°	RENAULT	28	3.1%	74	2.7%	24	2.6%	33	3.5%	14	4.0%	2	175	2.9%	4'752	4.2%	8°
11°	SUZUKI	33	3.7%	71	2.6%	21	2.2%	20	2.1%	27	7.6%	0	172	2.9%	2'018	1.8%	17°
12°	HYUNDAI	13	1.5%	51	1.9%	38	4.0%	46	4.8%	10	2.8%	2	160	2.7%	4'660	4.1%	9°
13°	MINI	23	2.6%	93	3.4%	13	1.4%	25	2.6%	3	0.8%	0	157	2.6%	2'172	1.9%	16°
14°	TESLA	26	2.9%	61	2.3%	26	2.8%	15	1.6%	6	1.7%	0	134	2.3%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
15°	CITROEN	11	1.2%	40	1.5%	43	4.6%	25	2.6%	3	0.8%	0	122	2.1%	1'110	1.0%	24°
16°	VOLVO	23	2.6%	55	2.0%	11	1.2%	12	1.3%	3	0.8%	3	107	1.8%	3'809	3.4%	11°
17°	FORD	21	2.4%	37	1.4%	16	1.7%	18	1.9%	4	1.1%	1	97	1.6%	3'048	2.7%	13°
18°	KIA	10	1.1%	35	1.3%	36	3.8%	10	1.0%	4	1.1%	1	96	1.6%	3'151	2.8%	12°
19°	PEUGEOT	12	1.3%	25	0.9%	14	1.5%	13	1.4%	1	0.3%	3	68	1.1%	2'720	2.4%	14°
20°	MAZDA	6	0.7%	29	1.1%	14	1.5%	11	1.2%	4	1.1%	0	64	1.1%	1'690	1.5%	19°
21°	LAND ROVER	2	0.2%	53	2.0%	4	0.4%	1	0.1%	1	0.3%	0	61	1.0%	1'157	1.0%	23°
22°	JEEP	9	1.0%	23	0.8%	11	1.2%	14	1.5%	2	0.6%	1	60	1.0%	496	0.4%	29°
23°	MG	4	0.4%	38	1.4%	6	0.6%	8	0.8%	2	0.6%	1	59	1.0%	1'261	1.1%	21°
24°	HONDA	11	1.2%	19	0.7%	14	1.5%	6	0.6%	2	0.6%	0	52	0.9%	1'243	1.1%	22°
25°	FERRARI	2	0.2%	39	1.4%	1	0.1%	2	0.2%	0	0.0%	0	44	0.7%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
26°	FIAT	15	1.7%	14	0.5%	3	0.3%	0	0.0%	1	0.3%	0	33	0.6%	655	0.6%	26°
27°	OPEL	4	0.4%	13	0.5%	6	0.6%	4	0.4%	2	0.6%	2	31	0.5%	1'600	1.4%	20°
28°	CUPRA	6	0.7%	10	0.4%	2	0.2%	8	0.8%	0	0.0%	0	26	0.4%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
29°	NISSAN	1	0.1%	18	0.7%	3	0.3%	2	0.2%	1	0.3%	0	25	0.4%	1'939	1.7%	18°
30°	LEXUS	2	0.2%	18	0.7%	2	0.2%	0	0.0%	1	0.3%	0	23	0.4%	366	0.3%	31°
31°	ALFA ROMEO	5	0.6%	9	0.3%	4	0.4%	3	0.3%	0	0.0%	0	21	0.4%	461	0.4%	30°
31°	LAMBORGHINI	1	0.1%	17	0.6%	1	0.1%	2	0.2%	0	0.0%	0	21	0.4%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
33°	SUBARU	0	0.0%	7	0.3%	5	0.5%	2	0.2%	4	1.1%	0	18	0.3%	627	0.6%	27°
34°	MITSUBISHI	0	0.0%	10	0.4%	3	0.3%	1	0.1%	0	0.0%	0	14	0.2%	780	0.7%	25°
34°	SMART	1	0.1%	5	0.2%	3	0.3%	5	0.5%	0	0.0%	0	14	0.2%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
36°	LEAPMOTOR	1	0.1%	4	0.1%	6	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	11	0.2%	259	0.2%	32°
37°	ALPINE	2	0.2%	5	0.2%	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	9	0.2%	186	0.2%	34°
37°	ASTON MARTIN	3	0.3%	6	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	9	0.2%	86	0.1%	40°
39°	BENTLEY	0	0.0%	8	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	8	0.1%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
39°	JAGUAR	1	0.1%	5	0.2%	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	8	0.1%	121	0.1%	37°
41°	KGM / SsangYong	0	0.0%	0	0.0%	2	0.2%	0	0.0%	3	0.8%	0	5	0.1%	205	0.2%	33°
42°	DONGFENG	0	0.0%	3	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	3	0.1%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
42°	POLESTAR	0	0.0%	1	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	3	0.1%	603	0.5%	28°
42°	SWM	3	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	3	0.1%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
45°	MASERATI	0	0.0%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	2	0.0%	91	0.1%	39°
46°	BYD	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	180	0.2%	35°
46°	CADILLAC	0	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	36	0.0%	41°
46°	DALLARA	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
46°	DS	0	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	117	0.1%	38°
46°	INEOS	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
46°	JAC	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
46°	LOTUS	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
46°	MC LAREN	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
46°	VOYAH	0	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
46°	XPENG	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
56°	GENESIS	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0	0.0%	157	0.1%	36°
	Diverse														4'053	3.6%	Vedi div.
	Totale	893		2'709		939		956		353		93	5'943		113'133		

Media emissioni di CO2 per marca, gennaio - giugno 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	15°	RENAULT	94.68	29°	DACIA	121.96	43°	MERCEDES-BENZ	145.05
1°	DALLARA	0.00	16°	SWM	98.00	30°	SUZUKI	122.82	44°	PORSCHE	181.42
1°	DONGFENG	0.00	17°	MITSUBISHI	98.79	31°	BMW	124.00	45°	SUBARU	183.28
1°	POLESTAR	0.00	18°	PEUGEOT	102.00	32°	NISSAN	124.02	46°	LAMBORGHINI	203.60
1°	SMART	0.00	19°	FIAT	105.27	33°	VW	124.17	47°	LOTUS	208.00
1°	TESLA	0.00	20°	TOYOTA	107.58	34°	DS	125.00	48°	KG MOBILITY	210.50
1°	VOYAH	0.00	21°	BENTLEY	108.14	35°	SEAT	125.55	49°	FERRARI	231.64
8°	LEAPMOTOR	1.82	22°	HYUNDAI	108.63	36°	LAND ROVER	129.62	50°	MASERATI	239.00
9°	ALPINE	17.67	23°	CUPRA	112.79	37°	CITROEN	131.02	51°	ALPINA	241.00
10°	JAGUAR	39.00	24°	JEEP	113.98	38°	FORD	131.17	52°	MERCEDES-AMG	245.33
11°	VOLVO	61.33	25°	HONDA	114.96	39°	MAZDA	134.65	53°	MC LAREN	270.00
12°	LEXUS	89.87	26°	MINI	116.18	40°	OPEL	138.43	54°	ASTON MARTIN	295.67
13°	MG	90.06	27°	SKODA	117.46	41°	AUDI	139.47	55°	INEOS	319.00
14°	SSANGYONG	91.75	28°	KIA	117.61	42°	ALFA ROMEO	142.04		Media	122.14

Immatricolazioni elettriche cumulative gennaio - giugno 2025 per distretto e Ticino																
Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		Fuori Cant.		Totale		Rango	
	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%		
TESLA	26	19%	61	46%	15	11%	26	19%	6	4%			134	18.8%	1°	
AUDI	6	10%	19	32%	15	25%	13	22%	2	3%	4	7%	59	8.3%	2°	
VW	10	18%	20	36%	12	21%	8	14%	2	4%	4	7%	56	7.9%	3°	
SKODA	8	15%	8	15%	17	33%	8	15%	8	15%	3	6%	52	7.3%	4°	
BMW	9	19%	9	19%	15	32%	8	17%	3	6%	3	6%	47	6.6%	5°	
RENAULT	3	8%	24	60%	4	10%	7	18%	2	5%			40	5.6%	6°	
MERCEDES-BENZ	5	14%	13	35%	7	19%	11	30%			1	3%	37	5.2%	7°	
MINI	3	8%	24	67%	6	17%	3	8%					36	5.1%	8°	
VOLVO	4	11%	20	56%	4	11%	5	14%	2	6%	1	3%	36	5.1%	8°	
PORSCHE	1	3%	18	60%			11	37%					30	4.2%	10°	
HYUNDAI	2	8%	4	15%	15	58%	4	15%			1	4%	26	3.7%	11°	
SEAT / CUPRA	1	5%	9	43%	7	33%	1	5%	2	10%	1	5%	21	2.9%	12°	
DACIA	7	37%	8	42%	3	16%	1	5%					19	2.7%	13°	
SMART	1	7%	5	36%	5	36%	3	21%					14	2.0%	14°	
PEUGEOT			5	38%	8	62%							13	1.8%	15°	
TOYOTA	1	8%	4	31%	6	46%	1	8%	1	8%			13	1.8%	15°	
CITROEN			5	50%	2	20%	3	30%					10	1.4%	17°	
KIA	1	10%	6	60%	1	10%	2	20%					10	1.4%	17°	
LEAPMOTOR	1	11%	4	44%			4	44%					9	1.3%	19°	
ALPINE	2	25%	5	63%			1	13%					8	1.1%	20°	
FORD	1	14%	3	43%	1	14%	2	29%					7	1.0%	21°	
CUPRA	1	17%	4	67%	1	17%							6	0.8%	22°	
MG			2	40%	1	20%	1	20%			1	20%	5	0.7%	23°	
FIAT	1	25%	2	50%			1	25%					4	0.6%	24°	
DONGFENG			3	100%									3	0.4%	25°	
POLESTAR			1	33%			1	33%			1	33%	3	0.4%	25°	
HONDA			1	50%			1	50%					2	0.3%	27°	
JEEP			1	50%					1	50%			2	0.3%	27°	
NISSAN			1	50%			1	50%					2	0.3%	27°	
OPEL			1	50%							1	50%	2	0.3%	27°	
CADILLAC			1	100%									1	0.1%	31°	
JAC							1	100%					1	0.1%	31°	
KGM / SsangYong							1	100%					1	0.1%	31°	
LEXUS			1	100%									1	0.1%	31°	
VOYAH			1	100%									1	0.1%	31°	
XPENG							1	100%					1	0.1%	31°	
Totale	94	13%	293	41%	145	20%	130	18%	29	4%	21	3%	712			

Curiosità maggio 2025
Immatricolazioni Ticino

Mod. acquisto	Q.tà	%
Con leasing	779	72%

Importazione	Q.tà	%
Con certificato X	4	0.4%

Propulsione	Q.tà	%
Elettrica	172	16.0%

Cambio	Q.tà	%
Automatico	736	68%
Robotizzato	152	14%
Continuo	108	10%
Meccanico	69	6%
Altro	10	1%

Colore	Q.tà	%
grigio	373	35%
nero	255	24%
bianco	224	21%
blu	101	9%
verde	53	5%
rosso	45	4%
giallo	6	1%
marrone	5	0%
arancione	5	0%
beige	4	0%
violetto	4	0%

Classifica mese di giugno - Ticino			
Pos.	Marca	Q.tà	%
1°	VW	150	14%
2°	MERCEDES-BENZ	129	12%
3°	AUDI	94	9%
4°	BMW	85	8%
5°	SKODA	75	7%
6°	TOYOTA	56	5%
7°	TESLA	55	5%
8°	DACIA	47	4%
9°	RENAULT	44	4%
10°	VOLVO	31	3%

Motocicli immatricolazioni Ticino gennaio - giugno 2025											
Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à
1°	YAMAHA	327	17°	SUZUKI	20	36°	ASKOLL	3	50°	FELQ	1
2°	HONDA	309	19°	MONDIAL	14	36°	EFUN	3	50°	ITALJET	1
3°	SYM	162	20°	BENELLI	13	36°	MOTO MORINI	3	50°	KL	1
4°	PIAGGIO	115	21°	ROYAL-ENFIELD	12	36°	MOTRON	3	50°	LIVEWIRE	1
5°	BMW	105	22°	HUSQVARNA	11	36°	REDMOTO	3	50°	MALAGUTI	1
6°	DUCATI	60	23°	WOTTAN	10	41°	ARIIC	2	50°	MV AGUSTA	1
7°	TRIUMPH	58	24°	GAS GAS	9	41°	BSA	2	50°	QJMOTOR	1
8°	KAWASAKI	57	24°	MOTO GUZZI	9	41°	INDIAN	2	50°	ROYAL	1
9°	APRILIA	35	26°	CFMOTO	7	41°	LAMBRETTA	2	50°	STARK	1
10°	VOGE	29	26°	SWM	7	41°	NERVA	2	50°	SUNRA	1
11°	ZONTES	28	28°	E-MAX	6	41°	NIU	2	50°	TALARIA	1
12°	KTM	26	28°	KOVE	6	41°	SURRON	2	50°	UGBEST	1
13°	HARLEY-DAVIDSON	25	28°	SHERCO	6	41°	TARO	2	50°	VMOTO	1
14°	CF MOTO	24	31°	MONTESA	5	41°	TM	2	50°	ZEEHO	1
15°	BETA	23	32°	BRIXTON	4	50°	EASYCOOL	1		Diverse	4
16°	KYMCO	22	32°	ELECTRIC MOTION	4	50°	FANTIC	1		Totale	1626
17°	FANTIC MOTOR	20	32°	HORWIN	4	50°	FD MOTORS	1			

Immatricolazioni VU per distretto - gennaio - giugno 2025

Gene- re	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		Fuori Cantone		Totale		Rango
		giu.	gen. - giu.	giu.	gen. - giu.	giu.	gen. - giu.	giu.	gen. - giu.	giu.	gen. - giu.	giu.	gen. - giu.	gen. giu.	%	
Autofurgone	VW	2	19	14	83	1	18	2	27		10	2	9	166	30.5%	1°
	FORD	5	14	2	20		14	1	5		2		2	57	10.5%	2°
	MERCEDES-BENZ	2	9	2	24	3	10		1		2		8	54	9.9%	3°
	RENAULT	1	8	1	17	5	18		3	1	5			51	9.4%	4°
	TOYOTA	1	6	2	27		9	1	4	1	3			49	9.0%	5°
	ISUZU		6		10	2	4		6		3		1	30	5.5%	6°
	CITROEN		3	3	13	1	4	3	7					27	5.0%	7°
	IVECO		3	1	9	1	4		3		6			25	4.6%	8°
	FIAT		1	2	13		5		1					20	3.7%	9°
	MAN				1	1	12							13	2.4%	10°
	NISSAN		3	1	5		3	1	2					13	2.4%	10°
	OPEL				6		1		3		1	1	2	13	2.4%	10°
	PEUGEOT		4		5		2		2					13	2.4%	10°
	MAXUS				1	1	1			1	2			4	0.7%	14°
	PIAGGIO			1	2				2					4	0.7%	14°
	FUSO				1		1				1			3	0.6%	16°
	CENNTRO		1											1	0.2%	17°
	GOUPIL								1					1	0.2%	17°
	Totale	11	77	29	237	15	106	8	67	3	35	3	22	544		
Autocarro	MERCEDES-BENZ	1	2		4		2		1	1	1			10	20.4%	1°
	VOLVO		3		1	1	3	1	2					9	18.4%	2°
	RENAULT			1	6		1		1					8	16.3%	3°
	ISUZU				6									6	12.2%	4°
	IVECO		1		3				2					6	12.2%	4°
	FUSO		2		2									4	8.2%	6°
	MAN						1	2	2					3	6.1%	7°
	SCANIA			1	1						1			2	4.1%	8°
	DAF				1									1	2.0%	9°
	Totale	1	8	2	24	1	7	3	8	1	2			49		
Trattore a sella	VOLVO		8		2									10	53%	1°
	SCANIA				5									5	26%	2°
	DAF		1											1	5%	3°
	IVECO			1	1									1	5%	3°
	MAN		1											1	5%	3°
	MERCEDES-BENZ	1	1											1	5%	3°
	Totale	1	11	1	8									19		

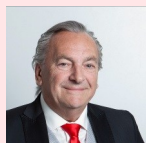
Autofurgoni Emissioni di CO2 media per marca gennaio - giugno 2025 obiettivo 2025 153.9 gr./km		
Rango	Marca	Media CO ₂
1°	GOUPIL	0.00
1°	DIVERSE	0.00
3°	RENAULT	145.44
4°	VW	151.70
5°	PIAGGIO	158.00
6°	PEUGEOT	158.15
7°	MAXUS	164.75
8°	TOYOTA	175.85
9°	FIAT	176.37
10°	FORD	181.63
11°	CITROEN	182.93
12°	OPEL	183.42
13°	NISSAN	190.68
14°	ISUZU	201.03
15°	MERCEDES-BENZ	224.68
16°	MAN	298.62
17°	IVECO	312.12
18°	FUSO	321.00
Media		182.01

Immatricolazioni per tipo di alimentazione gennaio - giugno 2025														
Gene- re	Marca	Benzina		Hybrid		Diesel		Elettrico		CNG/Benzina		Totale Qt.à	Rango	
		Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %			
Autofurgone	VW	21	13%	16	10%	111	67%	17	10%			165	1°	
	FORD	15	26%	2	4%	33	58%	7	12%			57	2°	
	MERCEDES-BENZ					50	94%	3	6%			53	3°	
	RENAULT	11	22%			26	52%	13	26%			50	4°	
	TOYOTA	8	17%			32	70%	6	13%			46	5°	
	ISUZU					30	100%					30	6°	
	CITROEN	5	17%			23	79%	1	3%			29	7°	
	IVECO					25	100%		0%			25	8°	
	NISSAN	6	27%			15	68%	1	5%			22	9°	
	FIAT	1	5%			15	79%	3	16%			19	10°	
	OPEL	4	21%			14	74%	1	5%			19	10°	
	MAN					13	100%					13	12°	
	PEUGEOT					11	85%	2	15%			13	12°	
	MAXUS					3	75%	1	25%			4	14°	
	PIAGGIO									4	100%	4	14°	
	FUSO					3	100%					3	16°	
	GOUPIL							1	100%			1	18°	
	DIVERSI							2	100%			2		
	Totale	71	13%	18	3%	404	73%	58	10%	4	1%	555		
Autocarro	MERCEDES-BENZ					9	100%					9	1°	
	VOLVO					9	100%					9	1°	
	RENAULT					5	71%	2	29%			7	3°	
	ISUZU					6	100%					6	4°	
	IVECO					6	100%					6	4°	
	FUSO					4	100%					4	6°	
	MAN					3	100%					3	7°	
	SCANIA					2	100%					2	8°	
	DAF					1	100%					1	9°	
	Totale					45	96%	2	4%			47		
Trattore a sella	VOLVO					9	90%	1	10%			10	1°	
	SCANIA					5	100%		0%			5	2°	
	DAF					1	100%		0%			1	3°	
	IVECO					1	100%		0%			1	3°	
	MAN					1	100%		0%			1	3°	
	MERCEDES-BENZ					1	100%		0%			1	3°	
	Totale					18	95%	1	5%			19		

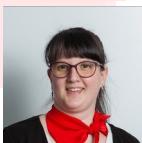
UPSA Sezione Ticino — 2025

**Roberto Bonfanti**

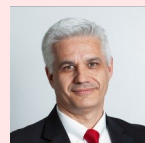
Presidente UPSA TI
Presidente UPSA Mendrisiotto
Membro di comitato Cc-Ti
roberto.bonfanti@upsa-ti.ch

**Pasquale Ciccone**

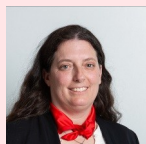
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Delegato cantonale
Presidente UPSA Luganese
pasquale.ciccone@upsa-ti.ch

**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**

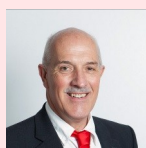
Membro di comitato UPSA TI
Rappresentante UPSA Ticino
nel CDA di ESA
Supplente membro CPC

**Roberto Bellini**

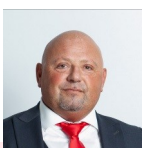
Membro di comitato UPSA TI
Responsabile ispettori
ambientali
roberto.bellini@upsa-ti.ch

**Alice Tognetti**

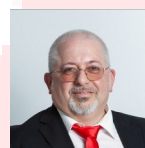
Membro di comitato UPSA TI

**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
Membro CPC
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

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

Renato Pettignano

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

Patrizia Scossa-Baggi

Segretaria

Philippe Stoppa

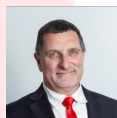
Docente centro UPSA Biasca

Enzo Galloro

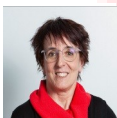
Docente centro UPSA Biasca

Andrea Bianchini

Docente centro UPSA Biasca

**Marco Doninelli**

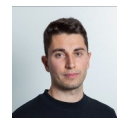
Direttore UPSA TI

**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