

Pag. 1 Questo salone è molto più di una esposizione
Pag. 2 Per il momento, il CTP resta fuori dai giochi
Pag. 4 Ridondanza multipla
Pag. 8 Emissione di vapore acqueo
Pag. 12 «Indubbiamente un nuovo modello commerciale»
Pag. 15 «Come si guadagnerà da vivere un garage nel 2035?»
Pag. 16 Il settore dell'automobile svizzero resta in guardia
Pag. 21 20 punti per il 20° anniversario

Pag. 23 Pronti per il futuro
Pag. 24 Nuove specifiche per i veicoli commerciali leggeri
Pag. 25 L'associazione è ora completa
Pag. 26 Lasciamo il volante
Pag. 29 Pronti per il futuro
Pag. 30 Corsi di formazione continua
Pag. 32 Statistiche immatricolazioni settembre - ottobre 2025

EDITORIALE

Questo salone è molto più di una semplice esposizione



«Chi considera il cambiamento come un'opportunità vedrà che il nostro settore sta vivendo un periodo entusiasmante e dinamico».

Cari associati,
il settore automobilistico e dei veicoli commerciali sta attualmente vivendo quella che è forse la trasformazione più profonda dalla sua nascita. Digitalizzazione, motorizzazioni alternative, nuovi modelli commerciali: tutto questo sta cambiando la nostra vita quotidiana, sia nelle officine che nel commercio o ancora nella logistica. Questi sviluppi non si fermano alla nostra porta, né a quella di UPSA, né nelle nostre aziende. Ma chi considera il cambiamento come un'opportunità vedrà che il nostro settore sta vivendo un periodo entusiasmante e dinamico.

Il Salone svizzero dei veicoli commerciali e della manutenzione dei veicoli stradali, Transport.ch 2025, che si è tenuto a Berna dal 5 all'8 novembre, ha offerto una vetrina impressionante di questa forza innovativa. Come suggerisce il nome, oltre ai fornitori del settore dei veicoli commerciali, circa 70 espositori hanno presentato le loro offerte e novità per le vetture da turismo. Che si tratti di mobilità elettrica, soluzioni telematiche o attrezzature da

officina all'avanguardia, la diversità e la sete di innovazione sono impressionanti.

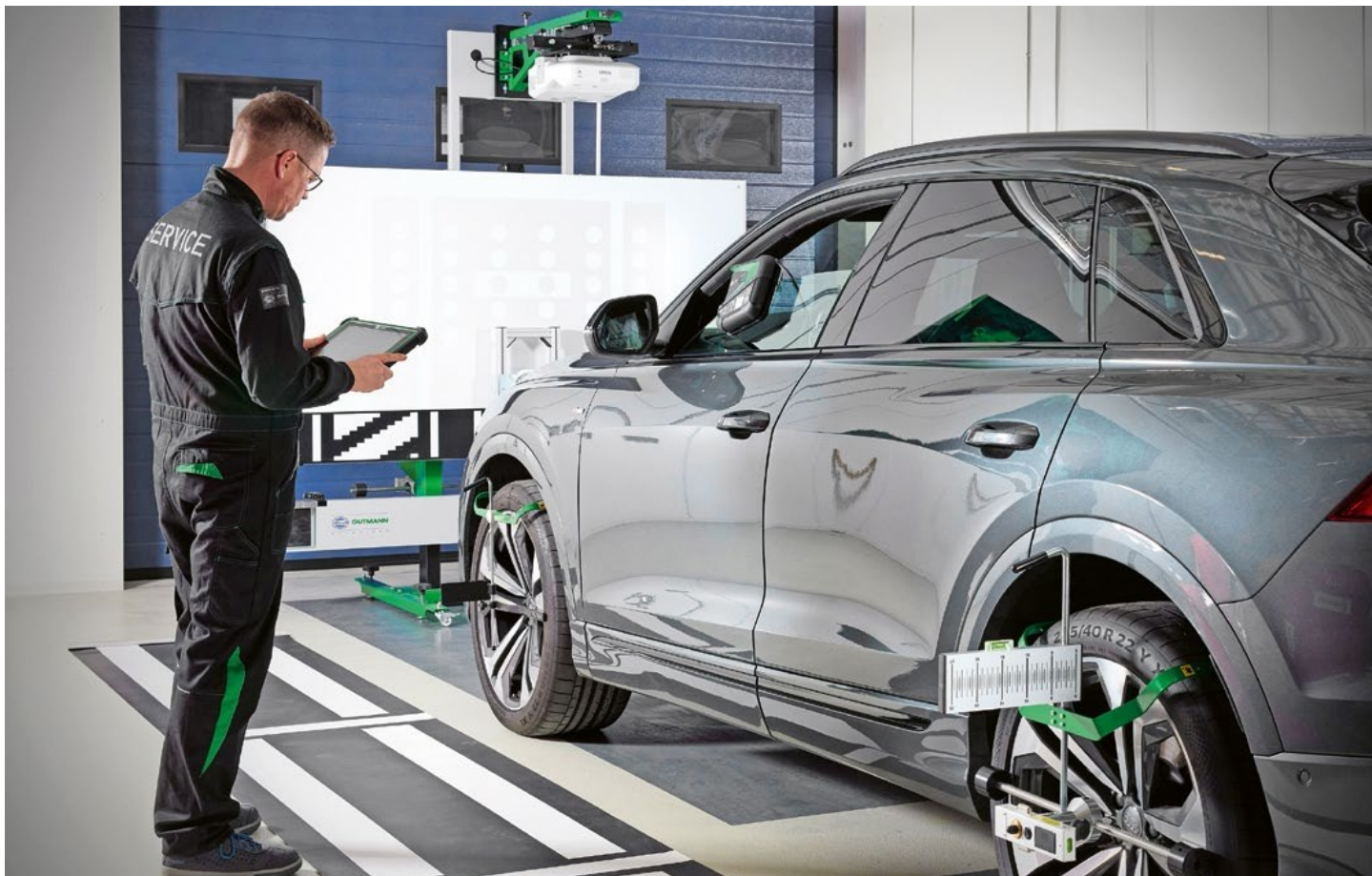
Ma questo evento è stato molto più di una semplice esposizione. È stato un luogo di incontro, di scambio e di networking, in particolare per noi associati di UPSA. È qui che sono nate nuove idee, partnership e amicizie. E chi, dopo un'intensa giornata in fiera, ha concluso la serata con una fonduta e un buon bicchiere di vino, lo sa bene: il nostro settore è vivo e sta plasmando il proprio futuro con passione.

Mi ha fatto piacere incontrare molti di voi qui a Berna!

Cordiali saluti.

Dominique Kolly
Vicepresidente di UPSA
Presidente del comitato organizzativo di Transport.ch





È richiesta la massima precisione: durante la calibrazione dei sistemi di assistenza, l'officina operatrice ha la responsabilità di garantire che la calibrazione sia eseguita correttamente e, soprattutto, che sia conforme. Foto: Hella Gutmann

Calibrazione dei sistemi di assistenza

Per il momento, il CTP resta fuori dai giochi

È dal 2024, data in cui molti sistemi di assistenza sono diventati obbligatori per tutte le auto di nuova immatricolazione, che la calibrazione degli ADAS fa parte della routine quotidiana nelle officine.

Ma cosa succede con la verifica dei sistemi in occasione del collaudo ufficiale? **Timothy Pfannkuchen**



Markus Peter, responsabile tecnica e ambiente di UPSA

Cominciamo con il grande classico in materia di sistemi di assistenza alla guida (ADAS in breve): l'impatto di un

sasso sul parabrezza con danno non riparabile, comporta la sostituzione del vetro. Prima si sostituiva e basta. Nelle auto con una telecamera dietro il parabrezza, dopo la sostituzione dello stesso è necessario effettuare una calibrazione. Questa è necessaria perché nessun vetro nuovo è identico al 100% a quello vecchio e perché minime differenze nel posizionamento della telecamera potrebbero avere conseguenze significative. Ad esempio, un minuscolo errore di un grado nell'angolazione della telecamera, invisibile ad occhio nudo, comporta uno

scarto di 1.7 metri a cento metri di distanza. Quasi la larghezza di un'auto che l'avviso di superamento involontario della linea, in caso di necessità, non rileva.

«Non è senza motivo che le case automobilistiche richiedono la calibrazione dopo determinati interventi sul veicolo», sottolinea Markus Peter, responsabile tecnica e ambiente di UPSA. «Solo sistemi di assistenza affidabili, ovvero perfettamente funzionanti, garantiscono la sicurezza e il comfort desiderati». Ma chi è responsabile? Da

un lato, sicuramente, il conducente del veicolo. «La difficoltà sta nel fatto che un errore che rientra nelle tolleranze generalmente non attiva un messaggio di errore. Si nota ad esempio che il rilevamento del limite di velocità mostra sovente e improvvisamente dei valori non corretti. Ma nel caso di un sistema che in condizioni di marcia normali è inattivo, come l'assistenza alla frenata di emergenza, ci si accorge di un eventuale malfunzionamento solo in caso di un evento d'emergenza. Cioè troppo tardi».

Garagisti e responsabilità

Dall'altro lato, i garage e le carrozzerie che effettuano la calibrazione, a volte statica con veicolo fermo, a volte dinamica con veicolo in marcia, a volte ancora con entrambe, a seconda del sistema di assistenza e del modello di veicolo, sono responsabili che questa calibrazione sia eseguita senza errori. «Oltre al rispetto delle procedure del fabbricante, la consultazione della relativa documentazione è fondamentale», spiega Peter. «Già oggi le assicurazioni generalmente richiedono un certificato di controllo come prova che l'intervento è stato effettivamente eseguito. E dopo un incidente, è ipotizzabile che gli investigatori vi abbiano accesso se non è possibile escludere un'influenza del sistema di assistenza quale causa dell'incidente».

Procedura del CTP in discussione

Non sarebbe un compito dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore (CTP - Collaudo periodico) dei servizi ufficiali della circolazione controllare gli ADAS? Se così fosse, l'attuazione concreta di questa misura rappresenterebbe una sfida. La domanda in questo caso sarebbe la seguente: come vengono effettuati i collaudi e con quale frequenza? Si pone quindi la questione della proporzionalità», spiega Markus Peter. Si parte già dall'intervallo di controllo. «Dal punto di vista della sicurezza, un controllo annuale potrebbe essere auspicabile e sarebbe sicuramente ben accolto da molti garage. Ma i proprietari dei veicoli lo accetterebbero? I servizi della circolazione e le aziende avrebbero le capacità necessarie in termini di personale e attrezzature tecniche?», si chiede Peter a questo proposito.

Un progetto di ricerca condotto dal

DTC di Vauffelin su incarico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) avrebbe mostrato approcci che consentono di integrare una verifica degli ADAS nel CTP. Peter cita tre esempi. In Germania, ad esempio, da alcuni anni i sistemi vengono letti tramite il cosiddetto adattatore HU per rilevare anche anomalie che non generano ancora un messaggio di errore. Un'alternativa sarebbe quella di allestire piste di prova per i test all'aperto. «Ma questo solleva la problematica dei test in condizioni meteorologiche avverse», spiega ancora Peter, che vede come terza possibile soluzione banchi di prova a rulli speciali combinati con uno schermo e obiettivi radar, dei quali esistono già dei prototipi. «Si tratta di una tecnologia ancora in fase di sviluppo. Lo svantaggio è che questi dispositivi sono molto costosi e, in una prima fase, per eseguire i controlli precollaudo, difficilmente possono essere presi in considerazione dai garage. Ma per ora non è stato deciso nulla, la discussione è in corso e la responsabilità ricade principalmente sulle aziende.

La calibrazione diventa prassi quotidiana

Si può ancora fare a meno di una propria postazione e attrezzatura di cali-

brazione? «A medio termine, è sicuramente opportuno investire, in particolare per i carrozzieri, ma anche per le officine che non vogliono limitarsi ai lavori di manutenzione», osserva Peter, sottolineando che già l'illuminazione a matrice di LED, ad esempio, richiede una calibrazione. Il consiglio di Markus Peter: «In caso di dubbio, potreste semplicemente tenere delle statistiche su tutte le calibrazioni effettuate all'esterno e sui tipi di calibrazione effettuati, per vedere se l'investimento in un proprio dispositivo di calibrazione può essere redditizio». Infatti, la gamma di dispositivi di calibrazione è enorme: non è indispensabile avere un apparecchio di fascia alta.

Il responsabile tecnica e ambiente di UPSA aggiunge: «Ciò che non bisogna aspettarsi è che in futuro la calibrazione sarà principalmente dinamica: la calibrazione statica rimane, cosa che è anche dovuta alle difficoltà della calibrazione dinamica». Markus Peter conclude con una battuta: «Alcuni fabbricanti, per eseguire la calibrazione dinamica dei loro sistemi, richiedono di guidare l'auto per una mezz'ora in rettilineo e al di sopra di una certa velocità: in Svizzera già solo questa pratica è una vera sfida». <



Numerosi fabbricanti offrono dispositivi di calibrazione analogici e digitali per scopi singoli o multipli: dall'apparecchio di base con tabelle analogiche alla stazione di calibrazione high-tech completamente digitale. Foto: Bosch

ADAS: sensori e software per la guida semi-autonoma/autonoma

Ridondanza multipla

Chi sogna una guida parzialmente o completamente autonoma sulle strade nel prossimo futuro si chiederà perché lo sviluppo richieda così tanto tempo. I sensori sono sofisticati e il materiale tecnico è già disponibile. La questione è il software o gli ostacoli normativi all'introduzione su larga scala della guida automatizzata anche in Europa? **Andreas Senger**

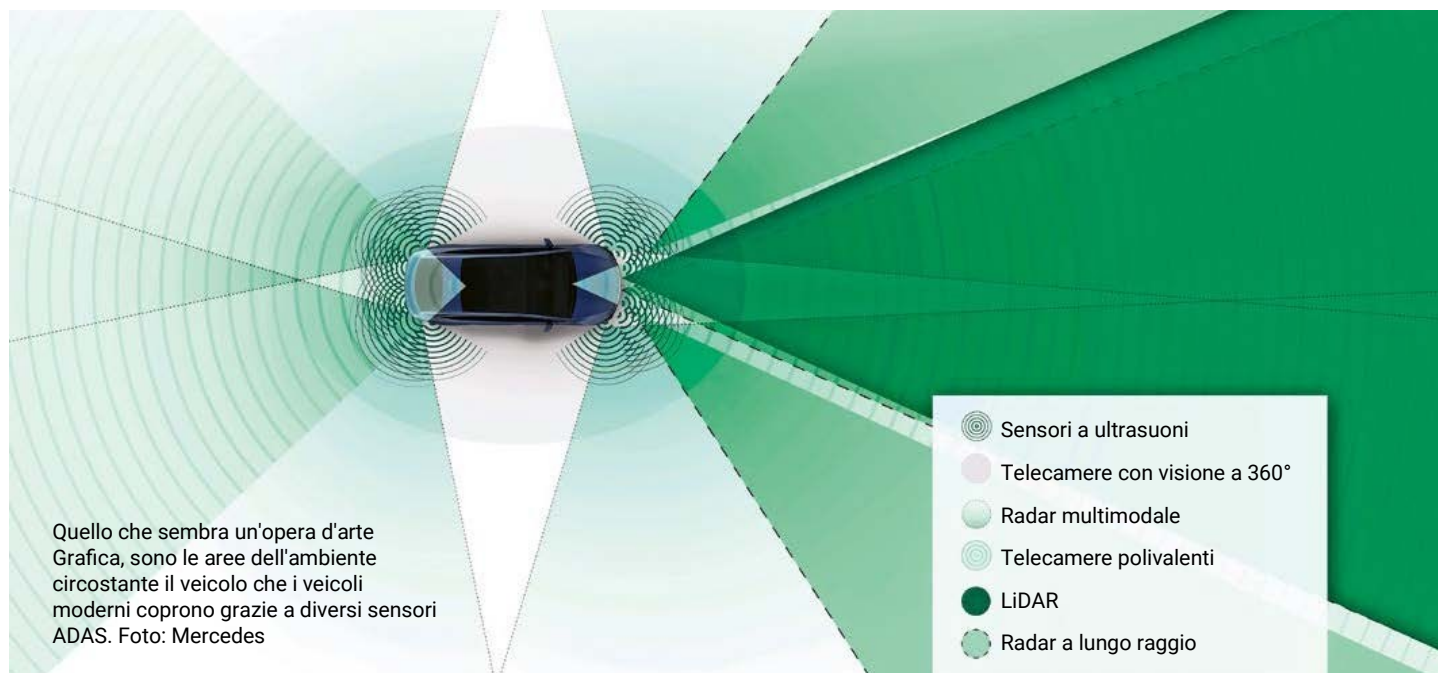
L'obiettivo principale dello sviluppo dei sistemi di assistenza alla guida ADAS è evidente: nel traffico stradale si tratta di evitare lesioni personali o addirittura incidenti mortali. Per raggiungere questo obiettivo, chi è al volante deve essere assistito dalla tecnologia in modo tale che le capacità percettive come la vista e l'udito siano integrate e supportate da sensori del veicolo. I sistemi di assistenza alla guida più moderni utilizzano a questo scopo diversi sensori ambientali che funzionano in modo ridondante. Oggi, le telecamere frontali dietro il parabrezza e i radar nella parte anteriore del veicolo non sono più gli unici responsabili della prevenzione d'incidente. Sono affiancati da LiDAR a stato solido, che non contengono più componenti mobili e sono quindi più robusti per l'uso nei veicoli rispetto a quelli con parti mobili, come ad esempio specchi, al fine di emettere onde elettromagnetiche in un ampio campo davanti al veicolo.

L'abbreviazione LiDAR sta per "Light Detection and Ranging" e comprende una tecnologia di misurazione precisa della distanza mediante impulsi laser, in grado di rilevare strutture e superfici tridimensionali. Il sensore è in grado non solo di determinare le distanze, ma anche, grazie alla nuvola di punti 3D, di creare un'immagine a colori che consente di disegnare i contorni di oggetti come pedoni, ecc.

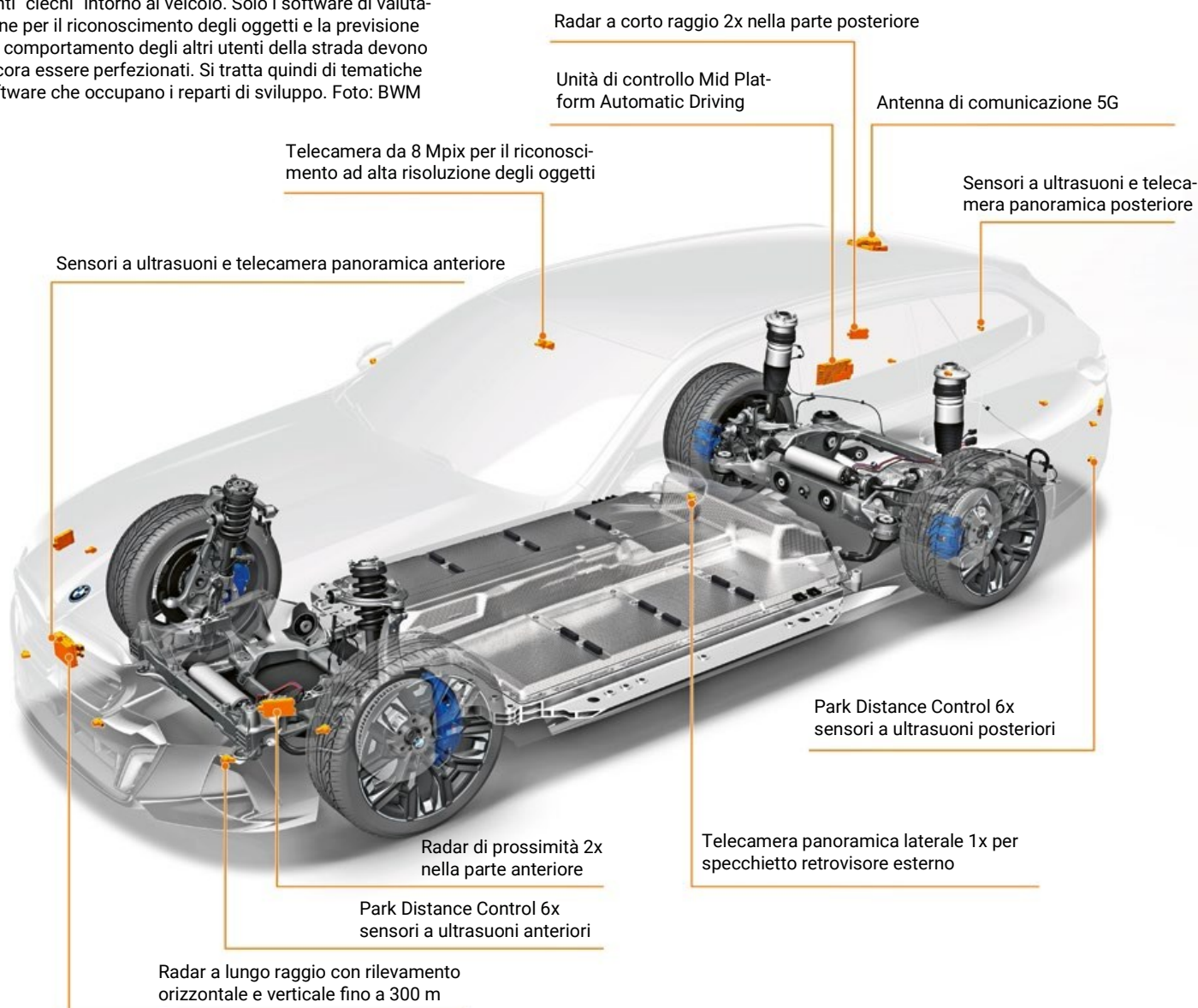
In senso figurato, il sensore può assumere il compito della telecamera frontale e del radar in un unico componente. Mentre la telecamera frontale cattura solo pixel e il software di analisi può classificare gli oggetti in base alle immagini, il radar è in grado di consentire una localizzazione precisa degli stessi. Il radar rileva pure la velocità relativa rispetto a un oggetto, la distanza e l'angolo rispetto al proprio veicolo.

La ridondanza, la chiave per una maggiore precisione

Se sui veicoli moderni i tre sensori vengono utilizzati contemporaneamente sotto forma di integrazione dei dati provenienti dai sensori stessi per mezzo di un dispositivo di comando centrale, il sistema può, grazie al funzionamento indipendente del radar, della telecamera frontale e del lidar, aumentare notevolmente la probabilità di rilevare correttamente gli oggetti e, di conseguenza, di attivare le procedure di avviso o di regolazione appropriate. Lo sviluppo dei tre tipi di sensori favorisce inoltre la riduzione degli errori decisionali. La risoluzione delle telecamere, e quindi il numero di pixel per superficie, aumenta e le telecamere stereoscopiche vengono sempre più utilizzate per simulare la visione umana. Le due telecamere consentono di ottenere un'immagine di rilevamento tridimensionale, in cui il sistema può anche determinare le distanze. Inoltre, l'elaborazio-



Sui veicoli altamente equipaggiati, oltre ai sensori LiDAR disponibili come optional, telecamere, sensori a ultrasuoni e radar rilevano l'ambiente vicino e lontano. L'integrazione dei dati dei sensori consente quindi di escludere i punti "ciechi" intorno al veicolo. Solo i software di valutazione per il riconoscimento degli oggetti e la previsione del comportamento degli altri utenti della strada devono ancora essere perfezionati. Si tratta quindi di tematiche software che occupano i reparti di sviluppo. Foto: BMW

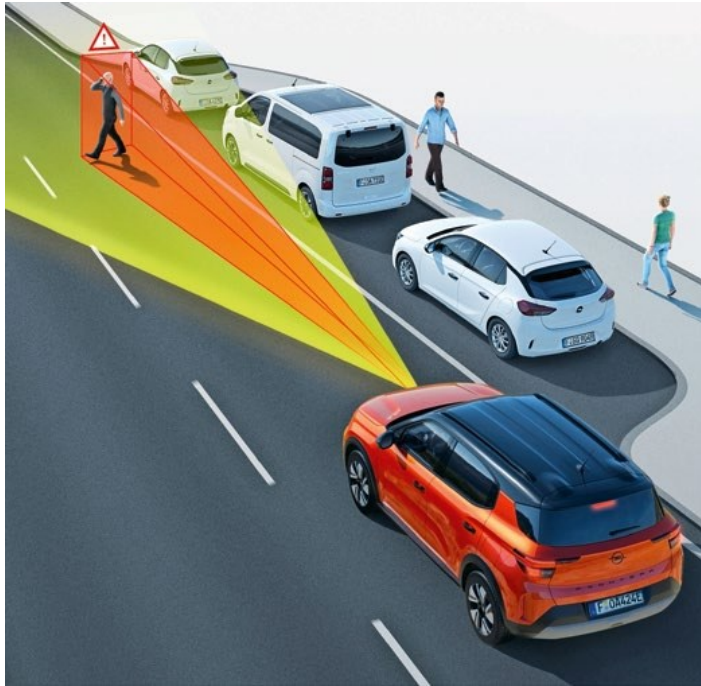


ne dell'immagine nel sensore è migliorata grazie all'accelerazione della velocità del processo, consentendo di ottimizzare costantemente il riconoscimento degli oggetti. Per quanto riguarda i dispositivi radar, i fornitori stanno ampliando la gamma dei sensori da 77 GHz finora utilizzati con nuovi sensori da 120 GHz, che possono quasi raddoppiare il numero di misurazioni per unità di tempo. La nuova generazione di radar è anche in grado di effettuare misurazioni più affidabili con una distanza angolare di 1° in condizioni meteorologiche avverse, come in caso di pioggia o di nevicata. Nel caso dei radar FMCW semplici, la distanza veniva determinata in aggiunta alla velocità relativa e alla posizione angolare (misurazione orizzontale, angolo di azimuth).

Oggi, i moderni sensori radar dispongono anche di più piani verticali (angolo di elevazione) per determinare gli oggetti con maggiore precisione, anche in altezza. La precisione

aumenta grazie all'uso della tecnologia Multiple Input Multiple Output (MIMO), in cui più antenne ricevono i segnali emessi, consentendo all'elettronica di determinare con maggiore precisione la posizione dell'oggetto. Nel gergo tecnico, questa operazione è chiamata determinazione 4-D, poiché oltre al riconoscimento tridimensionale dell'oggetto (distanza, azimuth, elevazione), la velocità relativa viene calcolata ogni volta in base alla variazione di frequenza del segnale riflesso. Nel caso dei LiDAR, lo sviluppo per i veicoli si concentra sull'eliminazione delle parti mobili e sull'aumento della portata e della risoluzione più dettagliata (più punti 3D). La nuova generazione di LiDAR a semiconduttori è prodotta sulla base di sistemi microelettrici (MEMS). A complemento di ciò, anche i sensori a ultrasuoni (USS) sono in costante sviluppo e presentano una risoluzione angolare

Continua a pagina 6



Il riconoscimento degli oggetti (un pedone nell'immagine) pone grandi sfide al software di valutazione. La ridondanza dei sensori ne è alla base. Foto: Opel

fare sempre migliore per il rilevamento di oggetti e una portata maggiore. Un'elettronica di valutazione basata sull'intelligenza artificiale aumenta la sicurezza del rilevamento durante le manovre di parcheggio o nel traffico stop-and-go negli ingorghi. Le telecamere a infrarossi, comuni nella fascia alta di veicoli, vengono sempre più utilizzate per la guida notturna al fine di rilevare meglio la presenza di pedoni e animali.

La tecnologia V2X, Vehicle-to-x, dove x sta per qualsiasi altro utente della strada, si sta affermando sempre più per la comunicazione con altri utenti e infrastrutture di trasporto. Ciò consente di essere avvisati in anticipo di ostacoli come gli ingorghi dopo una curva e di evitare così possibili collisioni. Grazie al tempo di risposta ridotto delle tecnologie mobili 5G e 6G di prossima generazione (bassa latenza), la tecnologia V2X dovrebbe consentire di estendere il riconoscimento dell'ambiente circostante sulla base dei veicoli in circolazione. L'integrazione dei dati dei sensori viene così ottenuta con dati esterni e portata a un livello superiore. Come avviene oggi per i sistemi di controllo del motore, un "gemello" digitale completerà i sistemi di assistenza alla guida al fine di ridurre i falsi allarmi e garantire la corretta ponderazione dei segnali dei sensori. Le applicazioni di livello di guida autonoma 4 e 5 sono quindi sempre più vicine.

Omologazione e modifiche in officina

Gli ADAS sono già definiti nei regolamenti della CEE-ONU. I più importanti sono l'R13-H per i sistemi di assistenza alla frenata, l'R79 per i sistemi di assistenza al mantenimento della traiettoria e alla sterzata, l'R131 per i regolatori di velocità adattivi e l'R152 per le funzioni di sterzata automatizzate secondo il livello SAE-3. Il funzionamento è garantito da metodi di prova standardizzati dai fornitori e dai fabbricanti d'automobili. In futuro saranno inevitabili nuovi approcci di controllo da parte delle autorità. L'attenzione sarà

rivolta principalmente alla verifica della funzionalità del software tramite simulazione virtuale. Il software dell'ADAS dovrà quindi dimostrare la propria efficacia in condizioni di guida virtuali ed eseguire diverse manovre senza commettere errori. Gli aggiornamenti periodici della flotta effettuati oggi dai fabbricanti vengono così eliminati, poiché ogni versione del software deve essere prima ricontrollata. In questo contesto, per garantire la sicurezza sono prescritti anche test di convalida per gli aggiornamenti "over-the-air". Per i livelli SAE da 3 a 5 sono previsti cicli di controllo ancora più complessi che, oltre al controllo virtuale, includono test sul campo su larga scala.

Per l'officina, che continuerà a svolgere un ruolo chiave nella manutenzione e nell'assistenza, cambierà poco. La calibrazione degli ADAS e dei loro sensori viene effettuata sempre più spesso in modo dinamico. Se un sensore difettoso, come un LiDAR, viene sostituito, il sensore si adatta automaticamente all'ambiente circostante e alla guida. Solo i veicoli incidentati o le riparazioni dell'asse posteriore continueranno a richiedere calibrazioni statiche in officina. Se un sensore ADAS non è regolato sull'asse geometrico di spostamento, in determinate circostanze la calibrazione dinamica potrebbe non funzionare a causa di uno scostamento eccessivo (allineamento tramite software). Pertanto, a medio e lungo termine, la sensibilizzazione ai sistemi con tutti i sensori dovrà essere approfondita nella formazione professionale di base e continua. La revisione parziale degli attuali piani di formazione nella formazione professionale di base consente all'UPSA di mettere in atto questo principio. Anche la formazione continua dei meccanici diagnostici di automobili ne beneficia. Il numero di lezioni nel campo di competenza Z3 Sistemi infotainment e di assistenza alla guida è stato perciò aumentato. <



Sono stati sviluppati sistemi radar anche per le motociclette, al fine di evitare gli incidenti in modo ancora più efficace e sviluppare servizi di assistenza post-vendita per i veicoli a due ruote. Foto: Bosch

**UPSA | AGVS**

Unione professionale svizzera dell'automobile

SEZIONE TICINO**Con noi sulla buona strada.**

UPSA Sezione Ticino, organizza i **TEST ATTITUDINALI** per conoscere la reale predisposizione dei e delle giovani che intendono intraprendere una formazione in una delle seguenti professioni:

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

TEST ATTITUDINALE

I test si terranno il mercoledì pomeriggio nei giorni: **22.10, 19.11 e 17.12.2025**

21.01, 25.02, 25.03, 29.04, 27.05 e 24.06.2026

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

presso il **Centro di Formazione Professionale UPSA** (Blocco C) del **CPT Biasca**

Stradone Vecchio Sud 29, 6710 Biasca - ☎ 091 873 97 10 - ✉ testattitudinale@upsa-ti.ch

Il risultato del test attitudinale, richiesto dalla maggior parte delle aziende formatrici, offre l'indicazione della formazione di base più adeguata, proponendo uno tra i profili professionali offerti dal settore automobilistico.

Il costo del test è di **CHF 40.-** IVA inclusa. La quota deve essere versata prima del giorno stabilito. Si prega di indicare nome, cognome e data del test quale motivo del pagamento.

È necessario presentarsi con la ricevuta dell'avvenuto versamento, pena l'annullamento del test.

Chi non si dovesse presentare il giorno del test senza una giustificazione valida, inoltrata con almeno 2 giorni di preavviso, sarà soggetto ad una penale di **CHF 40.-**.

Informazioni e iscrizione:



www.upsa-ti.ch/it/formazione-professionale/centro-di-formazione/test-attitudinale/

Propulsione dei veicoli commerciali a idrogeno – cella a combustibile o motore a combustione

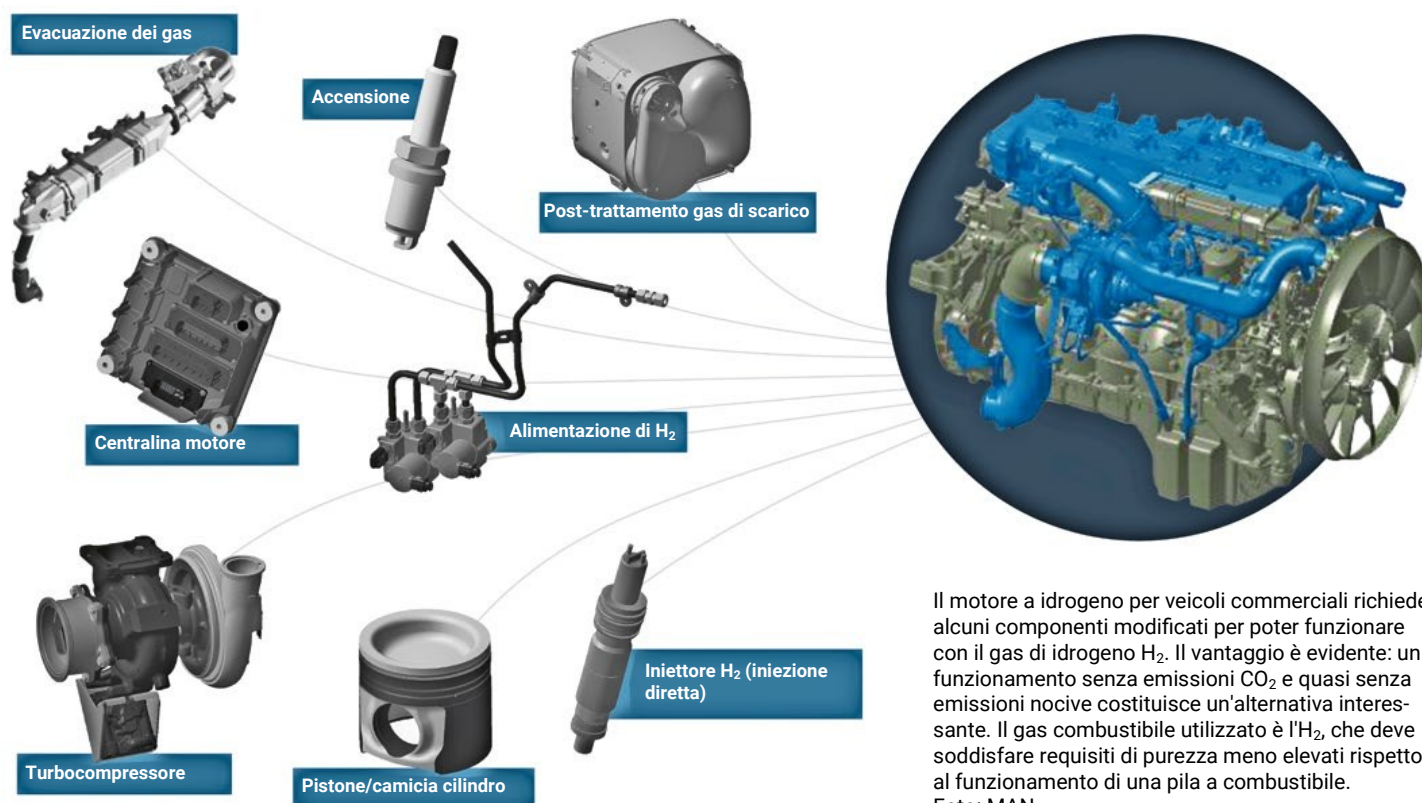
Emissione di vapore acqueo

Anche la propulsione elettrica a batteria è in prima linea per i veicoli commerciali leggeri e pesanti al fine di ridurre le emissioni locali di CO₂. A causa dell'elevato peso delle batterie, che va a scapito del carico utile, e del loro costo elevato, si pone la questione di un'alternativa a medio e lungo termine. L'idrogeno potrebbe costituire una valida alternativa grazie alle celle a combustibile o come carburante nei motori a combustione. **Andreas Senger**

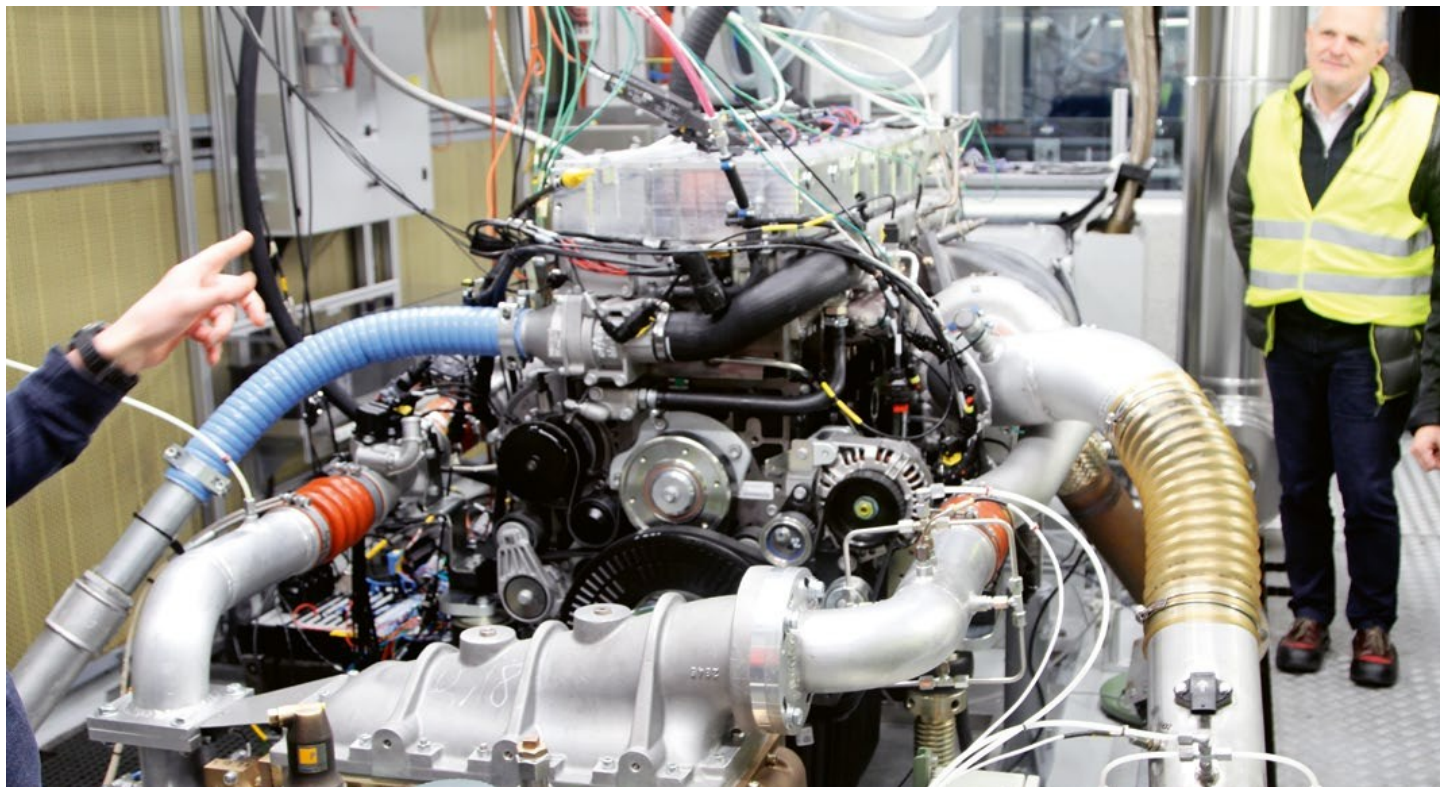
Silenziosamente, i fabbricanti di veicoli commerciali sono freneticamente al lavoro nei reparti di ricerca e sviluppo. Mentre le autovetture si concentrano sulla trasmissione elettrica a batteria, i "pesanti" sono chiaramente orientati verso l'apertura tecnologica. A seconda del carico e del campo di applicazione, i fabbricanti di veicoli commerciali vogliono offrire ai clienti soluzioni di mobilità ottimali in termini di costi di acquisto e di esercizio (TCO), ma anche in termini di ecologia. Per i veicoli commerciali pesanti, la trazione elettrica a batteria è una variante interessante per il trasporto di distribuzione (brevi distanze). Tuttavia, se si desidera percorrere lunghe distanze nel minor tempo possibile, la tecnologia delle batterie rappresenta un ostacolo. Oltre alle masse elevate, una ricarica dal 10 all'80% di SOC non è fattibile nei circa 30 minuti come per le autovetture moderne, ma richiede molto più tempo. Infatti bisogna ancora attendere prima che i caricatori da megawatt siano disponibili su tutto il territorio per garantire la ricarica di un gran numero di batterie dei veicoli commerciali approfittando della pausa obbligatoria di 45 minuti. Quali sono quindi

le alternative di propulsione senza energia fossile a medio e lungo termine? È qui che entra in gioco un gas che è stato testato a lungo in Svizzera e che, grazie a un lavoro pionieristico, conta anche su un parco veicoli già in circolazione. L'unica cosa che ne ha rallentato la diffusione è l'alto prezzo dell'energia. Si tratta dell'idrogeno H₂ utilizzato come fonte di energia per le celle a combustibile FC (fuel cell) o come carburante in appositi motori a combustione.

L'idrogeno è una fonte di energia interessante. L'elettrolisi dell'acqua pura H₂O permette di scomporla in idrogeno H₂ e ossigeno O₂. Se l'energia elettrica utilizzata per la produzione proviene da una fonte rinnovabile, la trasformazione chimica è a basse emissioni di CO₂. Il gas può poi essere distribuito tramite un sistema di gasdotti (la rete del gas naturale, a determinate circostanze, è in grado di farlo) o trasportato in cisterne alle stazioni di servizio (attualmente gestita da H₂ Energy AG). Nella stazione di servizio, il gas viene immesso nei veicoli commerciali grazie ad impianti a pressione. Finora il rifornimento di carburante veniva effet-



Il motore a idrogeno per veicoli commerciali richiede alcuni componenti modificati per poter funzionare con il gas di idrogeno H₂. Il vantaggio è evidente: un funzionamento senza emissioni CO₂ e quasi senza emissioni nocive costituisce un'alternativa interessante. Il gas combustibile utilizzato è l'H₂, che deve soddisfare requisiti di purezza meno elevati rispetto al funzionamento di una pila a combustibile. Foto: MAN



Anche in Svizzera si lavora intensamente al motore a combustione di idrogeno. Presso la Fiat Powertrain Motorenforschung (FPT AG) di Arbon (TG) è già in funzione un veicolo di prova modificato per ottimizzare i componenti per una lunga durata e spianare così la strada alla produzione in serie. Foto: Se

tuato ad una pressione finale di 350 bar. Il vantaggio è che l'idrogeno non deve essere raffreddato prima del rifornimento e quindi viene richiesta solo l'energia utilizzata dal compressore. Alcuni fabbricanti di veicoli commerciali vorrebbero passare all'infrastruttura di serbatoi da 700 bar come nelle autovetture. In questo caso, il gas deve essere raffreddato a circa -40°C per non superare la temperatura critica di compressione di circa 85°C nei serbatoi dei veicoli. Il vantaggio sarebbe che il processo di rifornimento sarebbe notevolmente ridotto, passando da circa 20-30 minuti a 8-15 minuti. Questa soluzione sarebbe particolarmente interessante per i veicoli commerciali di lunga percorrenza.

Due possibili convertitori di energia per l'idrogeno

L'approccio adottato finora per l'utilizzo del carburante H_2 nei veicoli commerciali è perseguito mediante la tecnologia della pila a combustibile, sia per i veicoli commerciali leggeri che per quelli pesanti. La reazione a freddo dell'idrogeno con la percentuale proporzionale di ossigeno dell'aria consente l'ossidazione all'interno della pila a combustibile liberando così energia elettrica per la propulsione. La tecnologia è stata ottimizzata nel corso degli anni soprattutto per l'uso stazionario. Ma non appena la conversione dell'energia deve avvenire in modo transitorio e quindi dinamico per il traffico stradale, i requisiti richiesti al processo sono elevati. Se parliamo di produzione d'energia tramite FC, per coprire i picchi di carico e gli intervalli di carico altamente variabili, è sempre necessario disporre di una batteria tampone per l'accumulo intermedio dell'energia elettrica. Altre sfide da affrontare sono il controllo delle basse temperature esterne (il vapore acqueo ghiaccia al di sotto degli 0°C), una gestione termica efficiente, una lunga durata di tutti i componenti e la resistenza agli urti esterni. Un altro problema è la purezza dell'idrogeno indispensabile

per il funzionamento in una cella a combustibile. Questa è definita nelle norme ISO 14 687 / DIN EN 17 124 e richiede idrogeno molto puro. La percentuale di H_2 deve essere compresa tra il 99,999% e oltre (Grado 5.x). Le impurità devono quindi essere al massimo in ppm (parti per milione) o in ppb (parti per miliardo). Lo sforzo necessario per produrre idrogeno così puro da garantire la durata della cella a combustibile è assai costoso.

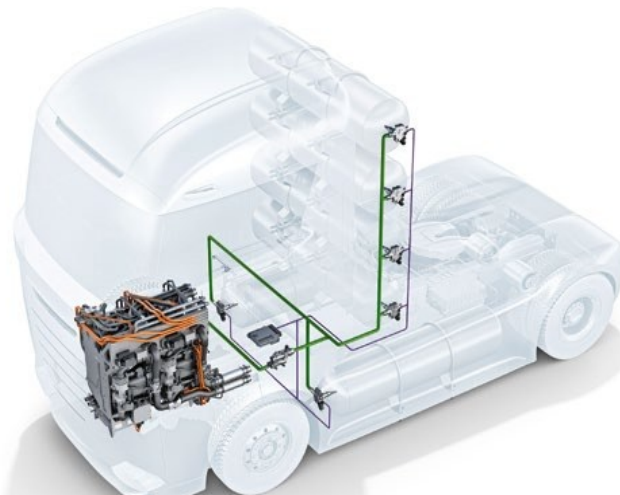
Di conseguenza, è interessante immaginare di sfruttare l'idrogeno in una combustione calda grazie ad un motore a combustione interna (ICE) invece che in una reazione fredda nella FC. In un motore a combustione interna modificato, è anche possibile iniettare idrogeno impuro e, innescato tramite una candela, "ossidarli" con l'ossigeno dell'aria all'interno della camera di combustione. L'energia termica provoca un aumento della pressione che viene trasformata in coppia di rotazione e quindi in energia meccanica tramite il pistone, l'asse del pistone e la biella che spinge sull'albero motore. Il vantaggio di questo concetto: le linee di produzione esistenti per i motori a combustione possono essere riutilizzate, solo alcuni componenti devono essere modificati e, per quanto riguarda le emissioni, è necessario ridurre solo gli ossidi di azoto NO_x e le emissioni già molto basse di HC e CO_2 dovute al consumo di olio lubrificante e alle alte temperature. L'approvvigionamento di carburante H_2 è comunque costoso, sia per le celle a combustibile che per i veicoli con motore a combustione. Poiché l'idrogeno è l'atomo più piccolo sulla terra, le tubazioni, ma soprattutto i raccordi e le guarnizioni, devono essere di conseguenza adattati. Nei motori a combustione, l'idrogeno viene inietta-

Continua a pagina 10

to a circa 50 bar. Gli iniettori devono quindi essere specifici in termini di tenuta, ma anche di lubrificazione. Il motivo: l' H_2 non ha proprietà lubrificanti come il diesel. È inoltre necessario uno sforzo significativo per armonizzare il processo di iniezione e l'innesco della combustione tramite una candela di accensione.

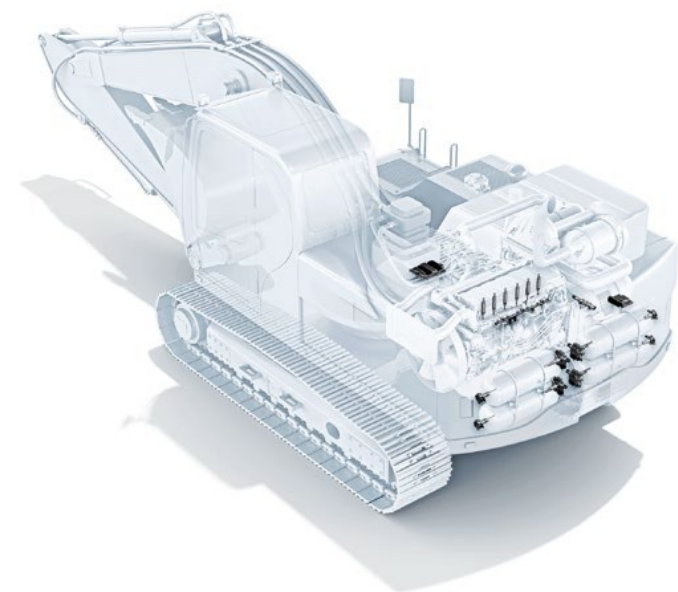
Grande portata e pronto per ambienti difficili

Il bruciatore a idrogeno supera la trasmissione elettrica a batteria per i veicoli commerciali in termini di autonomia e ricarica energetica (rifornimento). Gli attuali veicoli commerciali FC hanno un'autonomia di circa 400 km e consumano tra gli 8 e i 10 kg di H_2 ogni 100 km. Se si confronta un veicolo a celle a combustibile con uno a combustione di H_2 , il processo di rifornimento è identico. Sebbene la cella a combustibile abbia un rendimento migliore rispetto al motore a combustione (circa il 50% contro circa il 30%), il motore a combustione ha un netto vantaggio in termini di costi. E questo malgrado il consumo di idrogeno sia superiore nel caso del motore a combustione a causa di un rendimento inferiore. Attualmente, si deve tenere conto di un consumo superiore di circa 1.7 volte tra il veicolo a combustione e il FC. Inoltre, i FC forniscono il miglior rendimento nel funzionamento a medio carico, mentre i motori a combustione sono più efficienti nella fascia di pieno carico. Per questo motivo, i bruciatori a idrogeno rappresentano un'alternativa più interessante alla trasmissione elettrica a batteria o alla propulsione a celle a combustibile nel settore delle macchine edili poiché i carichi sono elevati e l'ambiente di lavoro, con polvere e sporcizia, non è favorevole alle celle a combustibile. Uno svantaggio dei bruciatori a idrogeno è l'impossibilità di recupero. Poiché le trasmissioni a celle a combustibile funzionano con macchine elettriche, l'energia cinetica può essere immagazzinata nella batteria tampone durante la decelerazione e recuperata per la successiva accelerazione.



La pila a combustibile FC (fuel cell) richiede uno spazio simile a quello di un motore a combustione e richiede requisiti elevati in termini di purezza dell'idrogeno. Foto: Bosch

Di conseguenza, i bruciatori a idrogeno devono essere utilizzati, per motivi tecnici, il più possibile nella fascia a carico elevati grazie al downsizing. Tutto ciò al fine di ridurre al minimo i consumi. Un'ulteriore possibilità di risparmio può essere ottenuta grazie all'ibridazione. Come per le autovetture, un grado di ibridazione adeguato offre grandi vantaggi in termini di consumo. Grazie a un'attenta progettazione del motore a combustione rispetto al motore elettrico e alla possibilità di percorrere brevi tratti, ad esempio in città, con il veicolo commerciale anche in modalità puramente elettrica e quindi molto silenziosa, esistono possibilità di applicazione ancora più ecologiche e interessanti (parola chiave: abolizione del divieto di circolazione notturna). Poiché il settore dei veicoli commerciali è aperto alla tecnologia e attento alle esigenze delle aziende di logistica in materia di soluzioni di trasporto, numerose varianti di propulsione continueranno ad animare il mondo dei veicoli commerciali. Per quanto riguarda l'utilizzo e la manutenzione dei veicoli, la situazione rimarrà interessante anche in futuro perché, a differenza del mercato delle autovetture, la gamma dei veicoli pesanti comprenderà un numero maggiore di varianti di motorizzazione, offrendo ai tecnici delle officine un ambiente di lavoro interessante, sia in termini di diversità che di sfide da affrontare nell'ambito della formazione di base e continua. <



Per i profili di carico elevati, il motore a idrogeno è più adatto, come nel caso di un escavatore, così da poter lavorare per un periodo prolungato (anziché con una propulsione elettrica a batteria), anche in condizioni sfavorevoli e difficili. Foto: Bosch



L'UPSA - Unione Professionale Svizzera dell'Automobile Sezione Ticino apre il concorso per l'assunzione di un

DIRETTORE

a cui affidare la direzione operativa dell'associazione e del segretariato con sede presso la **Camera di Commercio del Cantone Ticino** - Corso Elvezia 16, 6900 Lugano (sede principale di lavoro)

Mansioni

- **Gestione operativa e amministrativa**
Coordinamento del segretariato e supervisione della contabilità
Gestione delle revisioni e della corrispondenza con associati ed enti esterni
Cura del sito internet e degli strumenti di comunicazione interna ed esterna con produzione e redazione di contenuti per i media, riviste e trasmissioni. Coordinamento e redazione della rivista "AutoInside Ticino"
- **Supporto agli organi direttivi e rappresentanza**
Organizzazione e partecipazione alle riunioni di comitato e all'assemblea generale
Supporto operativo al Presidente e ai membri di comitato
Partecipazione a eventi e contatti con autorità, politici e associazioni
- **Servizio agli associati**
Consulenza su tematiche tecniche, gestionali, normative e contrattuali
Visite in azienda e supporto per certificazioni, controlli amministrativi e tecnici
Gestione della convenzione per le conferme di riparazione post-collaudato e rapporti con la SC
- **Formazione professionale**
Supporto operativo al Presidente della Commissione Formazione Professionale
Collaborazione con scuole, DFP, SPAI, e uffici di orientamento
Organizzazione di corsi, momenti formativi e attività al centro di Biasca
Gestione del personale operante presso il Centro di Formazione Professionale UPSA di Biasca
- **Relazioni con UPSA Svizzera**
Contatti con UPSA centrale (richiesta conoscenza del tedesco)
Partecipazione a riunioni e gestione delle pratiche associative
- **Visione strategica e competenze trasversali**
Analisi e presentazione di dati statistici
Comprensione delle dinamiche del mondo del lavoro a livello cantonale, nazionale e internazionale
Interesse per innovazione e tendenze del settore automobilistico

Requisiti

- Entrata in funzione **gennaio 2027** o da concordare
- Età 35 – 55 anni
- Esperienza lavorativa maturata in ambito dei garage, nel settore tecnico e amministrativo, ma anche della vendita e della gestione del personale
- Conoscenza parlata e scritta di almeno una seconda lingua nazionale (tedesco e/o francese)
La conoscenza del tedesco costituisce un titolo preferenziale
- Conoscenza approfondita del territorio e delle aziende del settore automobilistico del Cantone Ticino
- Rappresenta l'associazione nei confronti degli enti pubblici e privati

Si offre

- Salario commisurato alle responsabilità richieste per la posizione

Informazioni: possono essere richieste al segretariato **UPSA Sezione Ticino** a Lugano - ☎ 091 911 51 24

Le candidature, corredate dagli attestati di studio e professionali, dall'estratto del casellario giudiziale e dal curriculum-vitae con foto, devono essere inoltrate entro al seguente indirizzo:

Unione Professionale Svizzera dell'Automobile UPSA, Corso Elvezia 16, 6901 Lugano





Riparazione di batterie per auto elettriche

«Indubbiamente un nuovo modello commerciale»

Malgrado e giustamente a causa della debolezza del mercato delle auto nuove, l'attività delle officine va bene. Questo perché molti clienti preferiscono investire nella manutenzione piuttosto che nella sostituzione. E per le auto elettriche, inizia a farsi largo la questione della riparazione delle batterie. Ma quest'ultimo può essere un modello di business commerciale già oggi? **Stephan Hauri**

Da nove a più di dieci anni, l'età media di un'autovettura in Svizzera è recentemente cresciuta. Questa evoluzione non è sicuramente positiva per i fabbricanti, gli importatori e i concessionari di auto nuove, ma garantisce il fatturato delle officine dei garage e può anche avere un effetto positivo sull'ambiente, come dimostra uno studio della Fachhochschule Nordwestschweiz dello scorso giugno, commissionato dall'associazione dei fornitori di autofficine Swiss Automotive Aftermarket (SAA). Con il 21% di veicoli elettrici e l'11% di veicoli ibridi ricaricabili tra le auto di nuova immatricolazione (dati dei primi tre trimestri del 2025), anche il numero di veicoli elettrici è in aumento. Anche se più lentamente del previsto, poiché riman-

gono ancora molte sfide da affrontare, che si tratti di densità energetica, ricarica per gli inquilini o disponibilità di materie prime e tasso di riciclaggio. Si pone sempre più spesso la questione di come prolungare la vita di una batteria difettosa senza sostituirla completamente, tanto più che, essendo il componente più costoso di un'auto elettrica, rappresenta ben il 40% del valore aggiunto.

Oggi, le case automobilistiche offrono generalmente lunghi periodi di garanzia per le batterie di trazione, spesso otto anni o 160'000 chilometri, a volte anche dieci anni o 200'000 chilometri. In caso di garanzia, ad esempio a seguito di un guasto di una cella, un danno interno all'elettronica della batteria

o quando la capacità scende al di sotto del 70%, è raro che l'intera batteria venga sostituita completamente a causa del costo elevato. Nella maggior parte dei casi si tratta di sostituire uno o più moduli o componenti elettronici difettosi. Markus Peter, responsabile tecnica e ambiente di UPSA, osserva che le batterie di trazione delle auto elettriche possono spesso essere riparate, ma che si tratta di un'operazione complessa a causa della diversità dei sistemi di batterie e delle diverse strategie di riparazione dei produttori. Per questo motivo, nel caso di alcune marche di auto, queste riparazioni vengono effettuate solo da centri di riparazione specializzati.



Poco a poco, le riparazione delle batterie di trazione per veicoli elettrici diventano pure fonte di preoccupazione per i garagisti. Finora, sono nella maggior parte dei casi delle aziende specializzate o, come qui nel caso di Porsche, i costruttori stessi ad occuparsene. Foto: Porsche

Senza formazione HV3, nessuna riparazione della batteria

Le batterie dei veicoli del gruppo Renault, ad esempio, vengono riparate presso il centro di competenza per le batterie della Galliker Transport AG ad Altishofen (LU). In questo centro di riparazione, operativo dal 2020, i problemi possono essere analizzati e risolti sul posto. La diagnosi viene effettuata con strumenti di diagnosi approvati da Renault. È possibile sostituire alcuni moduli della batteria difettosi e sostituire connettori, interruttori o comandi danneggiati. Secon-

do Renault Svizzera, i clienti apprezzano il fatto che la batteria possa essere riparata in Svizzera e che il veicolo sia nuovamente disponibile in breve tempo. È importante sottolineare che le batterie sono poco soggette a problemi. «In linea di principio, ci si può aspettare un tasso di riparazione inferiore all'1% delle batterie in circolazione», afferma Karin Kirchner, direttrice della comunicazione di Renault Svizzera. «La durata delle batterie è molto lunga. Lo sappiamo per esperienza diretta, visto che i modelli Zoe e Kangoo circolano sulle strade svizzere già dal 2013».

«Altri costruttori lavorano con specialisti decentralizzati. Per questi lavori di riparazione, il personale deve poter dimostrare di aver seguito una formazione HV3», osserva Peter. Diversi metodi di riparazione sono già indispensabili a causa delle diverse costruzioni delle batterie e dei diversi tipi di celle. Ma Peter è convinto che un nuovo modello di business commerciale vedrà sicuramente la luce nelle officine, «in modo più o meno accentratato a seconda della clientela e in un futuro più o meno vicino».

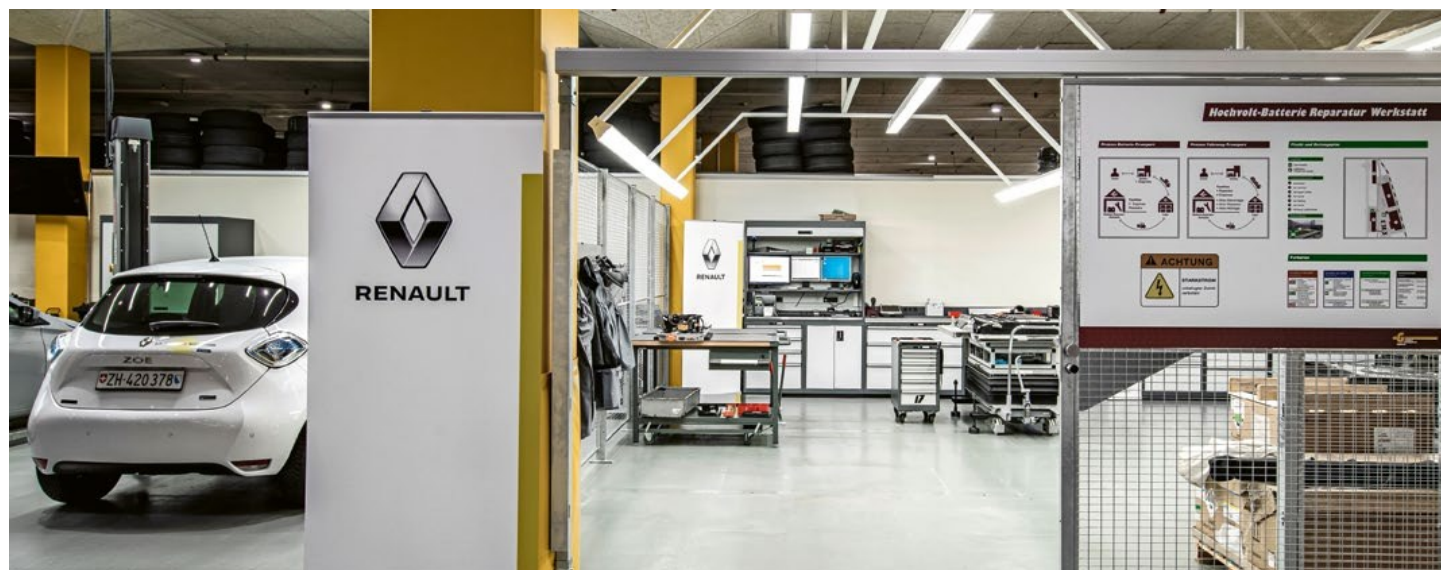
I richiami che riguardano le batterie sono spesso gestiti da servizi centrali e i garagisti devono solo smontare e rimontare la batteria. «Se una batteria deve essere spedita, i costi di trasporto sono assai elevati, poiché una batteria agli ioni di litio ad alta tensione è una merce pericolosa secondo la direttiva ONU 3480, è soggetta alla nor-

mativa ADR/SDR». Poiché il limite di esenzione di 333 kg viene generalmente superato, il garage deve rivolgersi a un responsabile del trattamento delle merci pericolose. «Inoltre, è necessario rispettare norme di trasporto più severe», avverte Peter. Un altro esempio pratico adottato da un fabbricante: presso i concessionari BMW è generalmente possibile riparare le batterie dei veicoli completamente elettrici e ibridi ricaricabili fino all'attuale quinta generazione sostituendo singolarmente componenti quali moduli di accumulo, moduli di monitoraggio delle celle, elettronica di gestione dell'accumulo, cablaggio ed elementi di separazione pirotecnica. «Per la riparazione dei sistemi di batterie a partire dalla sesta generazione – per la prima volta nella prossima iX3 – è in fase di edificazione un centro di riparazione in Svizzera», precisa Fabio Zingg, portavoce di BMW Svizzera.

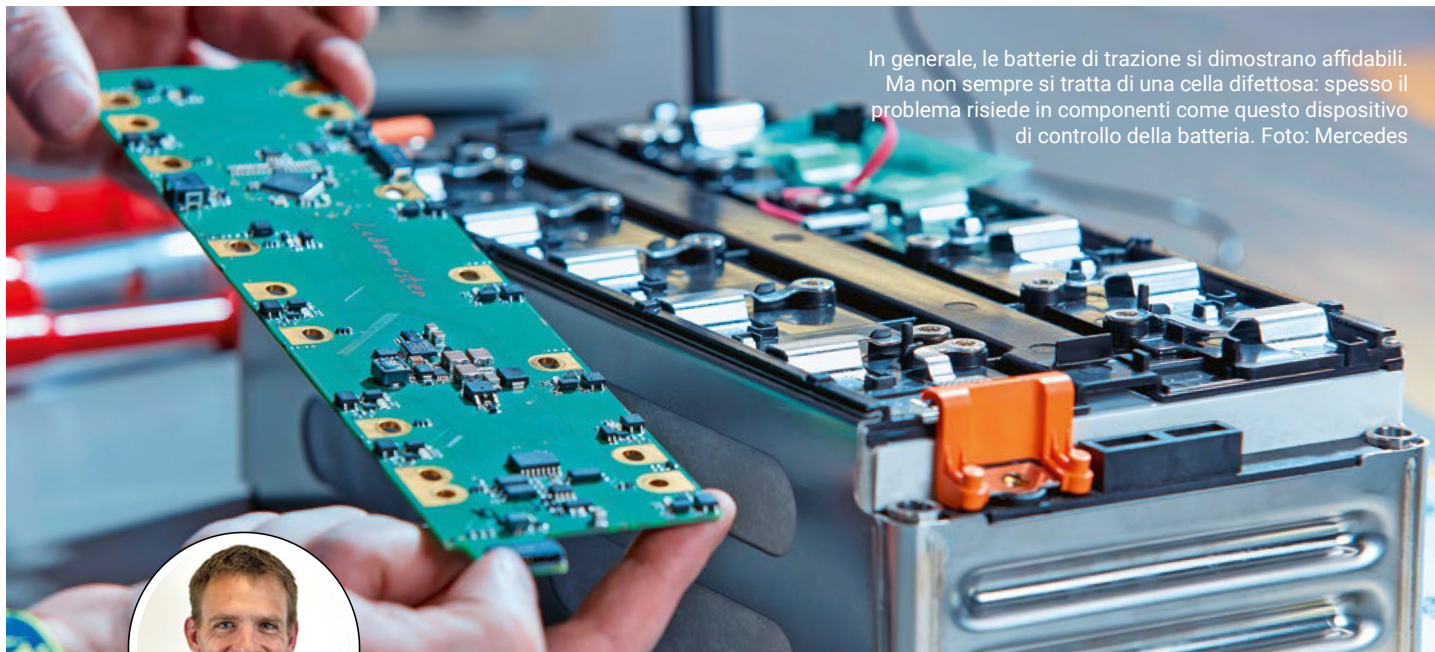
Le batterie sono componenti affidabili

La riparazione delle batterie deve essere incoraggiata, se non altro perché, oltre alla quota crescente di auto completamente elettriche, sulle strade circolano molti veicoli ibridi ricaricabili dotati di batterie agli ioni di litio. In linea di principio, occorre anche ricordare, afferma Markus Peter, che in molti casi i guasti e i malfunzionamenti del sistema di propulsione elettrico non sono affatto causati dai

Continua a pagina 14



Alcuni marchi o importatori di automobili a volte creano centri di riparazione in collaborazione con partner, come in questo caso per il gruppo Renault Svizzera presso Galliker Transport ad Altishofen (LU). Foto: Renault



In generale, le batterie di trazione si dimostrano affidabili. Ma non sempre si tratta di una cella difettosa: spesso il problema risiede in componenti come questo dispositivo di controllo della batteria. Foto: Mercedes



Markus Peter, responsabile tecnica e ambiente di UPSA, ne è convinto: prima o poi la riparazione delle batterie diventerà un modello di business per le officine. Foto: media UPSA

moduli o dalle celle della batteria, ma da errori nell'elettronica di comando o nella gestione termica. Studi ed esperienze pratiche nelle officine dimostrano che la durata di vita, rispettivamente la capacità residua delle batterie di trazione dopo dieci anni è nettamente superiore al previsto. Tanto più, spiega Peter, che grazie a una migliore regolazione della temperatura di esercizio e dei processi di ricarica, le celle sono sottoposte a sollecitazioni molto più lievi rispetto alle batterie agli ioni di litio degli smart-phone o di altri piccoli dispositivi.

I concetti di garage agevolano l'accesso

Da Bosch, il gigante dell'aftermarket, Luca Francucci, responsabile marketing della divisione tecnica automobilistica presso Robert Bosch AG Svizzera, deve per ora mantenere un profilo basso: in Svizzera, a differenza della Germania e dell'Austria, non esiste ancora un'autorizzazione per i kit di riparazione delle batterie Bosch e la data di tale autorizzazione non è ancora nota. E Hostettler, ad esempio? Con il concetto di officina eGarage, Hostettler Autotechnik AG dispone da cinque anni di una rete di aziende specializzate e collegate in rete con partner del settore elettrico e fornitori

dell'industria automobilistica. I collaboratori di eGarage sono formati specificamente nel campo dell'alta tensione e gli operatori sono dotati dell'infrastruttura e degli strumenti speciali corrispondenti. Grazie alla sua offerta di formazione e perfezionamento professionale che copre tutte le marche, Hostettler acquisisce un know-how tecnico e sviluppa corsi sulla mobilità elettrica. Inoltre, Hostettler ha potuto rilevare le attività di assistenza post-vendita per il marchio cinese JAC. Markus Schwendimann, proprietario e direttore della SIAG Automobile AG di Sursee (LU), conferma la buona collaborazione della sua azienda, pure membro di UPSA, all'interno della rete eGarage. «Nelle batterie dei modelli JAC possiamo sostituire i moduli se necessario. Ma è anche possibile testare e bilanciare le singole celle». In

generale, le batterie sono affidabili, osserva Schwendimann.

Conclusione: il tema della riparazione delle batterie è ancora agli albori, soprattutto perché le batterie di trazione si stanno dimostrando molto resistenti, contrariamente a tutte le previsioni pessimistiche. Ma a poco a poco, la sostituzione dei moduli, comprese altre riparazioni sulla linea ad alta tensione, sta diventando un tema non solo per le aziende specializzate, ma anche per le rappresentanze dei marchi e, proprio attraverso i moduli corrispondenti dei concetti di officina, anche per gli operatori indipendenti. Forse non è ancora un pilastro del fatturato, ma è certamente un tema che contribuirà a garantire il futuro delle officine. <



Le batterie non vengono quasi mai sostituite nella loro interezza, ma piuttosto i moduli difettosi o usurati. Foto: iStock



Studio di settore HSG per l'UPSA

«Come si guadagnerà da vivere un garage nel 2035?»

Il futuro del nostro settore è all'ordine del giorno – presso l'UPSA e nell'ambito del progetto di studio «Garage 2035» condotto dall'Università di San Gallo (HSG) su incarico di UPSA. Lo studio sarà presentato in occasione della «Giornata dei garage svizzeri» a gennaio e delinea il futuro del settore automobilistico tra dieci anni. **Timothy Pfannkuchen**



Stretta di mano per il futuro in occasione del lancio dello studio «Garage 2035»: da sinistra a destra: Markus Aegerter (direzione di UPSA Rappresentanza di settore), Christian Wyssmann (direttore di UPSA), Ingrid Bauer-Hänsel (assistente professore HSG) e Maximilian Breitruck (dottorando e assistente HSG).

Siate aperti: se uno studente del master dell'Università di San Gallo (HSG) desidera dare un'occhiata al vostro garage in questi giorni, non esitate a collaborare. Ne va del futuro del settore. All'inizio del prossimo anno, lo studio «Garage 2035» dell'HSG fornirà una panoramica delle tendenze e dei modelli commerciali, delle opportunità e dei rischi che caratterizzeranno il settore automobilistico tra dieci anni. La collaborazione tra UPSA e HSG non è nuova: già nel 2018 aveva fornito preziosi input e, soprattutto, consigli molto pratici per la digitalizzazione nella vita quotidiana. Per avviare il nuovo progetto di studio, i partecipanti di UPSA e dell'HSG si sono riuniti a metà settembre per definire gli obiettivi e il quadro generale dello studio.

Dove sta andando il settore?

«Il nostro settore sta subendo profondi cambiamenti da un decennio a questa parte, a livello tecnologico, economico e sociale», riassume Markus Aegerter, direttore rappresentanza del settore e responsabile del progetto per UPSA. Proprio perché la mobilità individuale è il core business di UPSA,

è importante avere uno sguardo esterno neutrale sul futuro della professione di garagista. «Vogliamo sapere: dove stiamo andando e in quale mondo della mobilità lavoreranno i garagisti tra dieci anni?», spiega Aegerter. Il direttore di UPSA, Christian Wyssmann, aggiunge: «La domanda centrale dello studio è la seguente: come si guadagnerà da vivere un garage nel 2035?». «Le interviste sono la metodologia classica», spiega Ingrid Bauer-Hänsel, assistente professore di gestione informatica presso l'Istituto di informatica gestionale dell'HSG (IWI-HSG) e responsabile del progetto per l'HSG, in occasione del lancio dello

studio. Fino alla fine dell'anno, i partecipanti al corso di formazione «Master in Business Innovation» (MBI) intervisteranno e visiteranno aziende grandi e piccole nella Svizzera tedesca, nella Svizzera romanda e in Ticino per la loro tesi di master, al fine di farsi un'idea di come sarà il settore nel 2035 per i membri di UPSA. Al momento del lancio, sei studenti coinvolti, provenienti da contesti professionali molto diversi che vanno dalla finanza all'informatica, affermano di essere lì per molte buone ragioni, ma tutte diverse: che si tratti di interesse per i futuri modelli aziendali, la formazione o la mobilità del futuro: le condizioni migliori per ampliare le visioni. I principali risultati saranno presentati durante la Giornata dei garage svizzeri, il 13 gennaio 2026 a Berna (anteprima: vedi pagine 21-23) – un motivo in più per partecipare in prima persona. I risultati saranno presentati in dettaglio nel corso del 2026 in diversi numeri di AUTOINSIDE e su agvs-upsa.ch. Restate sintonizzati! <



Tavola rotonda di esperti: le persone coinvolte nel progetto, sia all'UPSA che all'HSG, provengono dai settori più svariati. Foto: media UPSA.

Prospettive congiunturali 2026 di BAK Economics

Il settore dell'automobile svizzero resta in guardia

Le prospettive congiunturali per il 2026 elaborate da BAK Economics per l'UPSA mostrano che il settore automobilistico svizzero si sta stabilizzando, ma che manca una ripresa duratura. Il mercato delle auto nuove rimane debole, ma il tasso di occupazione delle officine è stabile e il settore dell'usato è solido. Ilir Pinto



Le prospettive congiunturali per il settore dell'automobile svizzero nel 2026 di BAK Economics sono state presentate il 16 ottobre 2025 ai presidenti delle associazioni dei concessionari nell'ambito della riunione della Commissione dei marchi di UPSA. Foto: media UPSA

Nelle sue prospettive congiunturali per il settore automobilistico svizzero nel 2026, BAK Economics, su incarico di UPSA, presenta un quadro di stabilità contrastante. Dopo un 2025 nuovamente difficile, l'istituto indipendente di ricerca economica di Basilea prevede solo un leggero miglioramento nel 2026. I consumatori rimangono cauti e l'incertezza economica persiste. D'altra parte, l'inflazione ai minimi storici garantisce la stabilità dei redditi reali. Per l'economia nel suo complesso, BAK Economics prevede una crescita dell'1.2% quest'anno e dello 0.9% l'anno prossimo. L'onere principale è costituito dai dazi doganali sta-

«I garagisti che instaurano fiducia nel settore dell'usato e che convincono per la loro efficienza e competenza professionale nel campo dell'assistenza post-vendita possono continuare a essere competitivi».

Christian Wyssmann, direttore di UPSA



«Ancora una volta, il mercato delle auto nuove non si sta riprendendo e si stabilizzerà a un livello inferiore a quello precedente al 2019».

Thomas Rücker, direttore Auto-Suisse

tunitensi sui prodotti svizzeri, che hanno un impatto negativo sulle esportazioni e che può arrivare fino al 39%. I consumatori hanno comunque beneficiato di prezzi dell'energia vantaggiosi e di un calo del tasso di interesse di riferimento. Secondo le previsioni di BAK Economics, l'inflazione rimane a un livello storicamente basso, con lo 0.2% nel 2025 e lo 0.3% nel 2026. E anche se il tasso di disoccupazione svizzero dovrebbe passare dal 2.9% al 3.3%, i salari reali dovrebbero aumentare dell'1.4%. Lo sviluppo economico moderato caratterizza anche il settore automobilistico svizzero: secondo le previsioni attuali, la vendita di auto nuove registrerà un nuovo calo nel 2025. Rispetto al 2024,

BAK Economics prevede un calo di circa il 3.1% delle nuove immatricolazioni di veicoli entro la fine dell'anno. Nel frattempo, la quota di mercato dei veicoli con motore a combustione tradizionale continua a diminuire: meno di un terzo di tutti i veicoli nuovi viene ancora venduto con motore a benzina o diesel. Gli ibridi completi e leggeri costituiscono la quota maggiore, seguiti dalle auto a benzina, dalle auto puramente elettriche e dalle ibridi ricaricabili.

«Il 2026 sarà un anno impegnativo, in cui innovazione, adattabilità e perseveranza saranno i principali fattori di successo».



Markus Hesse, membro del comitato centrale e presidente della Commissione marchi di UPSA

L'incertezza dei consumatori è ancora grande

Per il 2026, BAK Economics prevede un leggero aumento delle nuove immatricolazioni dello 0.5%. Questa crescita minima è dovuta esclusivamente all'aumento dei veicoli con propulsioni alternative. La domanda di auto con motore a combustione continuerà a diminuire. Il rapporto indica che l'incertezza dei consumatori rimane elevata, sia per quanto riguarda la situazione economica che l'andamento del mercato automobilistico stesso.

Thomas Rücker, direttore di Auto-Suisse, mette in prospettiva questi risultati: «Queste prospettive confermano l'insicurezza generale che regna sia tra la popolazione che tra le imprese. Ancora una volta, il mercato delle auto nuove non si sta riprendendo e si stabilizzerà a un livello inferiore a quello precedente al 2019. Di conseguenza, il parco auto continuerà a invecchiare e l'età media attuale di 10.5 anni aumenterà ulteriormente anche in futuro», con il risultato che la clientela continuerà a investire nella manutenzione e le attività post-vendita acquisiranno ancora più importanza, mentre il mercato delle auto nuove punterà sulla promozione con offerte varie, ma non si rafforzerà in modo significativo. «Diventa quindi importante fornire una consulenza completa alla clientela per incoraggiare le riparazioni o gli investimenti nell'auto attuale che ha ancora un valore venale», spiega T. Rücker.

I marchi cinesi fanno scendere i prezzi

Secondo il rapporto, l'andamento dei prezzi sul mercato delle auto nuove rimane stabile. Dopo un calo dell'1.5% nel



«Le propulsioni alternative sono ormai ben consolidate sul mercato delle auto nuove. Questa evoluzione sta iniziando a imporsi anche nel mercato dell'occasione».

Julian Burkhard, responsabile di progetto BAK Economics

2024, i prezzi scenderanno ancora dello 0.8% nel 2025, secondo le previsioni. Per il 2026, BAK Economics prevede un ulteriore leggero calo dello 0.4%. Se l'arrivo di produttori cinesi che offrono modelli più economici dovesse intensificarsi, questo calo potrebbe essere più significativo. Secondo BAK Economics, il mercato dell'usato sta seguendo un andamento modestamente positivo. Secondo le previsioni, i cambi di proprietà aumenteranno di circa l'1% nel 2025; per il 2026 si prevede un ulteriore aumento dell'1.3%. La crescita continua ad essere trainata dai veicoli con propulsioni alternative, la cui quota sul mercato dell'usato è in netto aumento. Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi, l'istituto di ricerca economica prevede, dopo un calo del 4.2% nel 2024, una flessione del 4.1% per l'anno in corso e un nuovo calo del 3.5% per il 2026. I prezzi delle auto usate completamente elettriche, la cui tecnologia è in rapida evoluzione, hanno subito un calo dei prezzi particolarmente marcato.

Christian Wyssmann, direttore di UPSA, vede in questo un'opportunità per le aziende ben posizionate. «L'ultimo rapporto congiunturale mostra che le immatricolazioni di auto nuove dovrebbero rimanere a un livello basso anche nei prossimi anni. Il potenziale rimane quindi chiaramente nel parco auto circolante. I garagisti che instaurano fiducia nel settore dell'usato e che convincono per la loro efficienza e competenza professionale nel campo dell'assistenza post-vendita, possono rimanere competitivi anche in un contesto commerciale stagnante. È importante che ogni prestazione fornita sia fatturata in modo coerente e corretto: solo così è possibile coprire i costi e garantire il successo dell'azienda».



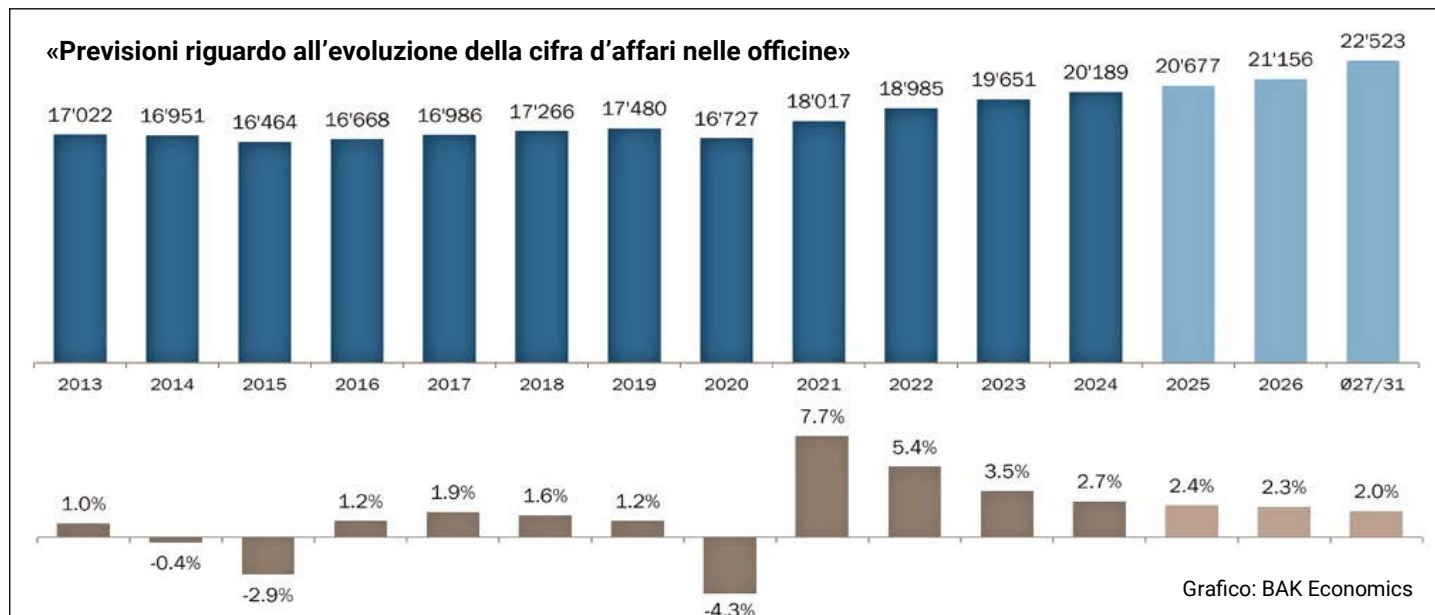
«Molte famiglie e aziende devono rinnovare il proprio parco veicoli. Ciò offre nuove opportunità ai garagisti».

Markus Aegerter, membro di direzione di UPSA

La stabilità dei prezzi frena la crescita

L'attività d'officina rimane quindi un pilastro del settore dell'automobile: il parco auto che invecchia comporta un utilizzo della capacità sempre elevato. BAK Economics prevede una crescita nominale del fatturato del 2.4% per il 2025 e il 2026. La crescita del fatturato nelle attività d'officina risulterà meno accentuata rispetto agli anni precedenti, ma ciò non sarà dovuto a un calo della domanda, bensì alla stabilizzazione dei prezzi dei ricambi e dei servizi d'officina. Markus Aegerter, direttore di UPSA per il settore rappresentanza di categoria, osserva: «Una crescita economica più debole comporta in linea di principio una certa riluttanza all'acquisto, in particolare per gli investimenti importanti come i veicoli». Il rischio risiede quindi, secondo lui, nelle vendite di auto nuove ancora stagnante, soprattutto nel segmento del commercio privato. «Allo stesso tempo, vediamo opportunità nel settore dei servizi d'officina, dei

Continua a pagina 18



veicoli usati e della gestione delle flotte: se i clienti mantengono i loro veicoli più a lungo, aumenta la necessità di servizi, riparazioni e pezzi di ricambio». Inoltre, la mobilità rimane un bisogno fondamentale, anche in caso di crescita più modesta. Molte famiglie e aziende dovrebbero comunque rinnovare le loro flotte di veicoli, ad esempio in termini di efficienza energetica o sostenibilità. «Questo offre ulteriori opportunità ai garage», spiega Aegerter.

Un contesto favorevole nel processo decisionale

«Considerato il clima di consumo ancora moderato, guardiamo al 2026 con un cauto ottimismo», afferma Markus Hesse, membro del comitato centrale e presidente della Commissione marchi di UPSA. Secondo lui, la bassa inflazione e la situazione economica che si sta gradualmente stabilizzando potrebbero in linea di principio creare un ambiente favorevole alle decisioni di investimento e di consumo. «Tuttavia, la riluttanza all'acquisto di molte famiglie rimane evidente, in particolare per gli acquisti importanti come i veicoli. Una notevole incertezza continua a caratterizzare il comportamento dei consumatori», secondo Hesse. E precisa: «Per il settore dell'automobile svizzero, ci aspettiamo quindi ancora una volta un calo del volume di mercato nell'ambito dell'anno in corso. Allo stesso tempo, l'aumento dei costi operativi, la crescente pressione sui prezzi e i cambiamenti strutturali verso propulsioni alternative e nuove forme di mobilità continueranno a mettere alla prova il settore». La capacità dei garagisti di reagire all'evoluzione del contesto commerciale sarà determinante. «Nel complesso, ci aspettiamo un 2026 impegnativo, in cui innovazione, capacità di adattamento e perseveranza saranno i principali fattori di successo», afferma Hesse.

Le propulsioni alternative nel mercato dell'usato

Quali degli insegnamenti tratti dalle prospettive congiunturali di quest'anno sono particolarmente rilevanti per i garagisti? Julian Burkhard, capo del progetto presso BAK Economics, afferma: «Mentre le propulsioni alternative sono già ben consolidate sul mercato delle auto nuove e i veicoli a combustione stanno perdendo importanza, questa evoluzione sta iniziando a farsi sentire solo ora nel mercato

dell'usato». Secondo lui, nel prossimo anno, l'importanza delle propulsioni alternative continuerà sicuramente ad aumentare anche nel mercato dell'usato. Pure la loro quota sul totale delle auto in circolazione è in aumento. «Sia le nuove immatricolazioni che i passaggi di proprietà dei veicoli a combustione dovrebbero continuare a diminuire nel prossimo anno, mentre aumenteranno per le propulsioni alternative», ha dichiarato J. Burkhard.

Se si fa riferimento alle previsioni di BAK Economics dell'anno precedente, si nota che l'andamento dell'anno in corso è stato più debole del previsto. Invece di una crescita prevista dell'1.3% per le nuove immatricolazioni e del 2.2% per i passaggi di proprietà, l'istituto di ricerca economica prevede ora un calo del 3.1% nel mercato delle auto nuove e una crescita di circa l'1% nel segmento delle auto usate. Julian Burkhard spiega: «Nel 2025 l'economia svizzera ha registrato un andamento inferiore alle previsioni. In particolare, l'imprevedibile politica doganale degli Stati Uniti sta mettendo a dura prova l'economia svizzera. Inoltre, l'incertezza dell'economia mondiale è aumentata, con ripercussioni sulla fiducia dei consumatori. Nel terzo trimestre del 2025 si registra tuttavia un miglioramento, il che indica che il miglioramento della situazione dei consumatori sembra ripercuotersi con un certo ritardo sul mercato dell'automobile.

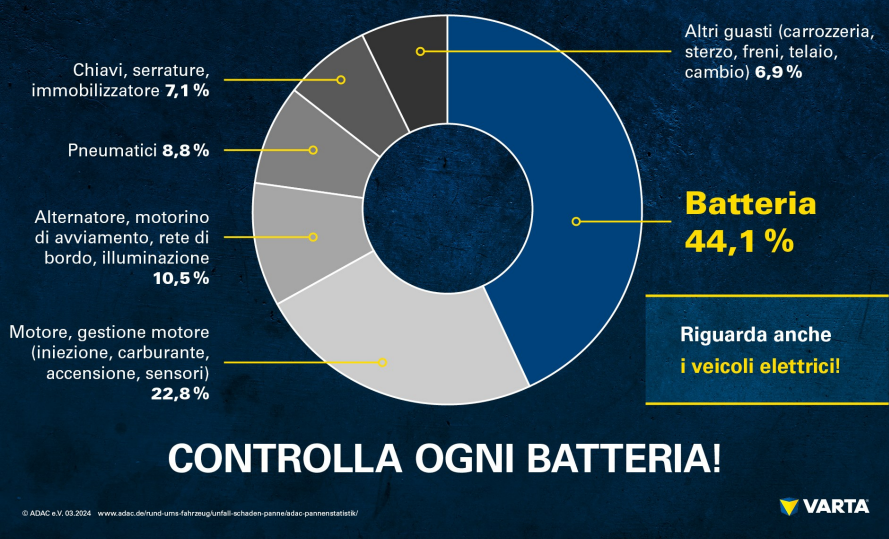
Nel complesso, le prospettive congiunturali per il 2026 mostrano che il settore dell'automobile svizzero rimane in una fase di transizione. Il cambiamento strutturale verso propulsioni alternative continua, mentre il mercato delle auto nuove rimane caratterizzato dalla cautela. Il commercio di veicoli usati e le attività d'officina rimangono i pilastri del settore anche nel 2026. <

Prospettive congiunturali 2026

Il rapporto completo sulle prospettive congiunturali per il settore dell'automobile svizzero 2026 di BAK Economics può essere scaricato qui:



STATISTICA GUASTI ADAC.



La batteria: un componente discreto ma fondamentale

La batteria di avviamento è un componente poco appariscente ma importante, decisivo per l'affidabilità di un veicolo. Soprattutto nella stagione fredda, in caso di tragitti brevi o lunghi tempi di fermo, è una delle cause più frequenti di guasto. Offrendo alla clientela un controllo regolare della batteria, i garagisti non solo creano fiducia, ma si assicurano anche un successo commerciale duraturo.



Cambio tempestivo anziché panne improvvisa

Spesso una batteria difettosa si nota solo quando è già troppo tardi, cioè quando l'auto non si avvia più. I clienti che restano in panne per questo motivo spesso perdono la fiducia nell'affidabilità del loro veicolo. Per evitare che ciò accada, i garage dovrebbero agire in modo proattivo e consigliare una sostituzione preventiva della batteria. In questo modo si evitano i guasti improvvisi, si risparmiano i nervi e si garantisce una fidelizzazione duratura del cliente.

rinomati. Che si tratti di classiche batterie al piombo-acido o di moderne tecnologie AGM o EFB, l'ESA ha la soluzione giusta per ogni veicolo. Grazie a una logistica efficiente, a una consulenza competente e a un assortimento affidabile, i garagisti possono essere sicuri di avere sempre la batteria ideale per i loro clienti.

Un controllo della batteria conviene sempre

La batteria è il cuore di un veicolo e dovrebbe quindi essere controllata regolarmente. Con questa semplice misura, i garagisti possono non solo evitare guasti, ma anche creare fiducia e dimostrare la qualità del loro servizio. L'ESA li aiuta in questo non soltanto fornendo la batteria adatta per qualsiasi esigenza, ma anche una consulenza competente da ogni punto di vista.

La vostra ESA – La vostra cooperativa

L'ESA, l'organizzazione d'acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore, è stata fondata nel 1930 e da oltre 90 anni incentiva la capacità economica dei suoi comproprietari e clienti. Come cooperativa, l'ESA appartiene ai suoi circa 7000 comproprietari, attivi nel settore dell'automobile e dei veicoli a motore. Quasi 700 collaboratori, di cui 63 apprendisti, operano in 11 sedi distribuite sul territorio svizzero per rifornire comproprietari e clienti fino a tre volte al giorno con gli articoli desiderati. L'ESA propone prodotti di tutti i settori, dai beni di consumo ai beni di investimento, il tutto da un'unica fonte.



Ogni veicolo ha bisogno della batteria giusta

I requisiti per le batterie di avviamento sono aumentati notevolmente negli ultimi anni. I veicoli moderni con elettronica complessa, sistemi start/stop o tecnologia ibrida necessitano di batterie potenti, in grado di sopportare questo carico di lavoro. È fondamentale utilizzare sempre una tecnologia equivalente o superiore per garantire la piena funzionalità del veicolo. La scelta della batteria giusta è decisiva perché influisce non solo sulla durata di vita, ma anche sulle prestazioni complessive del veicolo.

La vostra ESA – il vostro partner per tutte le esigenze di batterie

In qualità di organizzazione d'acquisto leader del settore dell'automobile e dei veicoli a motore, l'ESA offre un'ampia gamma di batterie di marchi

Maggiori informazioni su: esa.ch

CIÒ CHE SI CALCOLA - E CIÒ CHE CONTA



Iscrivetevi
ora!

20^a conferenza UPSA
**GIORNATA DEI GARAGE
SVIZZERI 2026**

Martedì, 13 gennaio 2026, Kursaal di Berna



UPSA | AGVS

Unione professionale svizzera dell'automobile

Con noi sulla buona strada.



La «Giornata dei garage svizzeri» festeggia il suo anniversario

20 punti per il 20° anniversario

Mancano poche settimane alla prossima «Giornata dei garage svizzeri». Chi sarà sul palco, a che ora inizierà la mattinata e come posso fare per partecipare? Per il 20° anniversario abbiamo raccolto i 20 fatti più importanti. Yves Schott

1. Il luogo dell'evento

Anche quest'anno la «Giornata dei garage svizzeri» si terrà al Kursaal di Berna. Il centro alberghiero e congressuale, che offre una vista mozzafiato sulla capitale, è perfetto per ospitare il più grande evento di settore della Svizzera.

2. La data

Martedì 13 gennaio 2026 è una data da segnare in rosso sul calendario.

3. Il motto

I garagisti sono più che mai costretti a gestire la propria attività in modo efficiente e snello. Prendere decisioni di investimento è spesso una sfida enorme in questo contesto. Lo slogan è quindi: «Ciò che si calcola e ciò che conta».

4. L'ospite

Quest'estate Manfred Wellauer è stato eletto presidente centrale di UPSA. All'inizio dell'evento terrà un breve discorso rivolto a voi, cari ospiti. Subito dopo sarà affiancato dal direttore di UPSA, Christian Wyssmann.

5. La presentatrice

È già la terza volta che Maria Victoria Haas sale sul palco in occasione della «Giornata dei garage svizzeri». Padroneggia le quattro lingue nazionali e animerà nuovamente l'evento con fascino e professionalità.

6. Il programma della giornata

A partire dalle 8:30, un ricco buffet per la colazione vi attende nella hall del Kursaal di Berna. Le cose serie iniziano alle 9:30: la prima parte dell'evento dura fino alle 11:30. La seconda parte avrà luogo alle 11.55, prima della «pausa pranzo» delle 12.45. Il programma pomeridiano inizierà alle 14.30 e le luci sul palco si spegneranno temporaneamente alle 16.15. Nel foyer sarà poi servito un aperitivo.

7. Il teatro silenzioso

Il Silent Theater ha suscitato grande interesse durante l'ultima edizione della «Giornata dei garage svizzeri»: è quindi logico che ci sia un seguito a questo evento annunciato per il 2026. Il contenuto esatto sarà reso noto alla fine dell'autunno tramite i media di UPSA.

**Continua
a pagina 22**

Il Consigliere federale Albert Rösti sarà pure presente alla 20ª «Giornata dei garage svizzeri»
Foto: media UPSA



Iscrivetevi
ora!



La «Giornata dei garage svizzeri» e la «Cena dei garagisti» sono sostenuti dai seguenti partner:

Programma giornaliero dei
partner platino



Partner Platino «Cena dei garagisti»



Partner Gold Mobilità



Partner Gold Ospiti



Partner Gold Gastro



Partner Silver



Partner Bronze



Partner media



8. Il menu a tre portate

Alle 18:00 vi invitiamo cordialmente alla «Cena dei garagisti»: la Kursaal-Arena, che fino a poco tempo prima era un luogo di incontro serio, si presenta ora come un ristorante accogliente e per la serata sfoggerà un aspetto elegante.

9. Il Consiglio federale

Passiamo ora ai relatori. Come nel 2024, un ospite d'eccezione ci onorerà della sua presenza: il consigliere federale dell'UDC e ministro dei trasporti Albert Rösti sarà presente alla «Giornata dei garage svizzeri».

10. L'esperto di trasformazione

Ralph Panoff è a capo della società di consulenza Panoff Consulting. Negli ultimi anni si è interessato da vicino al settore dell'automobile. Mostra al pubblico presente in modo pratico come identifica i costi nascosti in un'azienda e come è possibile ridurli in modo sostenibile.

11. Il «Garage 2035»

In collaborazione con gli studenti dell'Università di San Gallo (HSG), l'UPSA sta attualmente elaborando uno studio che delinea i possibili sviluppi della mobilità fino al 2035 e mostra il ruolo che i garage svolgeranno in questo contesto. Lo studio sarà presentato dal palco.

12. Il controllo della realtà

Che le idee presentate siano applicabili nella vita quotidiana o appartengano piuttosto al mondo delle teorie accademiche, in questa discussione informale lo studio presentato in precedenza viene sottoposto a un test di realtà. Con

la partecipazione, tra gli altri, di Sophie Berset, direttrice della Garage Berset SA a Marly (FR).

13. Coerente

Nel suo intervento, Luca Jaquet sostiene che i servizi forniti ai clienti debbano essere sistematicamente identificati e, idealmente, riportati. Lo scopo della presentazione è quello di incoraggiare a fatturare in modo appropriato il lavoro svolto, senza dimenticare il servizio al cliente.

14. Sotto i riflettori

Anche David Regli desidera incoraggiare i garagisti a non limitarsi a eseguire gratuitamente i lavori richiesti. Il direttore della società fiduciaria FIUSGA, specializzata nel settore dell'automobile, sarà «sotto i riflettori» e parlerà della prospettiva della gestione aziendale.



La campionessa mondiale di wingsuit Jenna Gygi tiene una conferenza sulla valutazione delle proprie capacità. Foto: jennagygi.com

15. La pilota di wingsuit

La bernese Jenna Gygi è una delle pilote di wingsuit più performanti al mondo. La valutazione precisa delle proprie capacità e dei fattori esterni fa quindi parte della quotidianità della campionessa. Cosa possono imparare i garagisti dalla «gestione dei rischi» di Jenna Gygi?

16. L'innovatore

Sébastien Vazquez di Crissier (VD) è l'orgoglioso proprietario di un'auto elettrica. Il titolare di Eve Car Plug Suisse ritiene che «troppi concessionari d'automobili concentrino la loro offerta esclusivamente sulla vendita e sulla manutenzione, invece di integrare nella loro attività anche nuovi servizi e soluzioni di prodotto». Dopo l'intervento di Sébastien Vazquez, il vostro atteggiamento nei confronti della mobilità elettrica è cambiato?

17. Panoramica in diretta

Quattro volte all'anno, gli apprendisti trasmettono su «Lehrberufe Live!» tramite streaming da smartphone dalla loro azienda di formazione direttamente nelle aule. Tramite la chat, gli studenti presenti possono porre domande in tempo reale. Michael Raaflaub, responsabile dell'associazione Lehrstellennetz, presenta «Lehrberufe Live!» sul palco, ovviamente in diretta.

18. La campionessa d'Europa

Quest'anno, molti talenti del settore automobilistico hanno dimostrato il loro know-how agli SwissSkills di Berna. Inoltre, ci congratuliamo naturalmente con Alina Knüsel: la 23enne mecatronica di veicoli commerciali originaria di Meierskappel (LU) ha vinto in modo sensazionale l'oro agli EuroSkills di Herning in Danimarca!

19. Il viaggio

Il Kursaal di Berna dispone solo di un numero limitato di posti auto. Per questo motivo offriamo come sempre un servizio navetta dalla Bernexpo. Per ulteriori informazioni sugli orari delle navette, consultate il nostro sito web.

20. L'iscrizione

Saremo lieti di darvi il benvenuto alla «Giornata dei garage svizzeri» 2026. Iscrivetevi oggi stesso! <

Maggiori informazioni su: agvs-upsa.ch 

Sessione di riflessione UPSA 2025

Pronti per il futuro

Quest'anno i partecipanti alla riunione a porte chiuse si sono riuniti a Neuchâtel. Anche per gettare le basi strategiche e inviare un messaggio chiaro e positivo. **Yves Schott**

Per la riunione a porte chiuse, questa volta ci rechiamo nella magnifica città di Neuchâtel. Il comitato centrale, la direzione e i quadri di UPSA vi si riuniscono alla fine di agosto per discutere importanti questioni in sospeso e fissare le linee guida strategiche. «In forma per il futuro» è quindi lo slogan di questo incontro su più giorni.

Come sarà la direzione dell'associazione in futuro? Come dovrà essere organizzata la cooperazione con le associazioni vicine a UPSA? Come evolverà la struttura intorno ai garage? E come deve prepararsi l'UPSA a questi cambiamenti? Tutti questi argomenti sono oggetto di dibattiti continui e intensi sulle rive del lago di Neuchâtel, a volte controversi, ma sempre costruttivi e leali. Anche il processo di ricerca della futura presidenza e la delimitazione tra il livello strategico (comitato centrale) e quello operativo (segretariato) saranno analizzati da vicino.

«Siamo pronti, motivati e ce la faremo tutti insieme», riassume il presidente centrale di UPSA, Manfred Wellauer, venerdì a mezzogiorno, poco prima della fine del ritiro. In ogni caso, i giorni trascorsi nella Svizzera romanda sono stati decisamente proficui. Naturalmente, c'è ancora molto da fare. Ma ci mettiamo subito al lavoro. Il messaggio inviato agli associati, ai partner e alle sezioni è chiaro: potete contare su di noi. <



Manfred Wellauer, presidente centrale di UPSA, pronuncia il suo discorso breve e delicato in occasione della cena di giovedì sera.



Cosa dicono gli esperti

§

Guida giuridica

Nuove specifiche per i veicoli commerciali leggeri

Nuove disposizioni nel trasporto stradale transfrontaliero a partire da luglio 2026: sapete già come devono essere equipaggiati i veicoli commerciali leggeri?



A partire dall'estate 2026, nell'UE, i tachigrafi saranno obbligatori anche per i veicoli commerciali leggeri. Questi consentono anche di collegare in rete, in modo trasparente, la gestione della flotta e l'officina. Foto: Aumovio

Noemi Wyss, collaboratrice giuridica del servizio giuridico.

Tahir Pardhan, responsabile del servizio politico e giuridico.

Cinque anni fa, l'UE ha adottato nuove norme sul trasporto su strada nell'ambito del Pacchetto Mobilità I. In particolare, ha adottato nuove direttive relative ai tempi di lavoro, di guida e di riposo dei conducenti. A partire dal 1° luglio 2026, anche i conducenti di veicoli commerciali leggeri che trasportano merci di peso superiore da 2.5 a 3.5 tonnellate saranno soggetti a tali norme nel traffico transfrontaliero. In questo modo l'UE intende continuare a garantire un trasporto merci sicuro ed efficiente e migliorare il controllo del rispetto delle norme sociali obbligatorie. Queste disposizioni fanno parte dell'accordo sui trasporti terrestri (ATT) e hanno quindi un impatto diretto anche in Svizzera.

Nell'ATT, che costituisce uno dei sette accordi dei «Bilaterali I» del 1999, la Svizzera ha regolato in modo vincolante e a lungo termine per entrambe le parti la cooperazione con l'UE nel settore del traffico ferroviario e stradale transfrontaliero. L'ATT funziona secondo il principio dell'equivalenza: la Svizzera e l'UE non devono avere norme identiche, ma è sufficiente che le leggi abbiano effetti corrispondenti.

Tenendo conto degli sviluppi all'interno dell'UE, nel maggio 2022 il Parlamento ha trasmesso al Consiglio federale la mozione Dittli «Pari trattamento in materia di disposizioni

sulla durata del lavoro e del riposo», chiedendogli di esaminare come le disposizioni sulla durata del lavoro e del riposo possano essere estese ai veicoli commerciali leggeri, in accordo con l'UE. Il tutto con l'obiettivo di eliminare la disparità di trattamento tra i conducenti di camion e furgoni che rischia di verificarsi nel traffico transfrontaliero a partire dal luglio 2026.

Il Consiglio federale ha quindi deciso nell'agosto 2024 di estendere le prescrizioni sulla durata del lavoro e del riposo (OLL 1). A partire dal 1° luglio 2026, i conducenti di furgoni che effettuano trasporti transfrontalieri di merci a titolo principale saranno quindi soggetti anche all'OLL 1 e dovranno rispettare le stesse prescrizioni dei camion. Attualmente, il trasporto stradale professionale con veicoli fino a 3.5 tonnellate è soggetto esclusivamente alla legge sul lavoro (LL).

«A titolo professionale» significa che la guida costituisce l'attività professionale principale o che il trasporto viene effettuato per conto terzi. Il personale dei garage, ad esempio, non è interessato dall'estensione, poiché generalmente non trascorre più della metà del proprio orario di lavoro alla guida e non effettua trasporti con furgoni per conto terzi.

I furgoni interessati devono essere dotati di un tachigrafo intelligente. È qui che entra in gioco il garage, che in futuro

dovrà tenere conto dell'installazione e della manutenzione dei tachigrafi nella vendita e nella manutenzione dei veicoli commerciali leggeri. Tuttavia, solo circa 1'200 furgoni e un massimo di 3'200 conducenti sono interessati dalla nuova normativa in Svizzera.

Ciò è dovuto al fatto che nell'UE l'estensione del campo di applicazione è stata introdotta solo per il traffico transfrontaliero. Gli Stati membri dell'UE possono certamente introdurre volontariamente le prescrizioni anche nel traffico interno. Il Consiglio federale svizzero ha tuttavia deciso che il campo di applicazione deve essere esteso esclusivamente al traffico transfrontaliero, poiché non è necessario intervenire per motivi di sicurezza stradale e altrimenti ci si dovrebbero aspettare ripercussioni sproporzionate sul traffico interno svizzero. Non cambia quindi nulla per il traffico all'interno della Svizzera.

Inoltre, a settembre il Consiglio federale ha messo in consultazione un importante progetto relativo ai veicoli commerciali leggeri elettrici fino a 4.25 tonnellate, affinché siano completamente assimilati ai furgoni tradizionali da 3.5 tonnellate. L'UPSA aveva già espresso questa richiesta nella sua presa di posizione sulla mozione Dittli e continuerà a portare avanti la questione di questa agevolazione. <

Nuova associazione per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute

L'associazione è ora completa

Poiché non tutte le associazioni responsabili hanno potuto partecipare alla creazione dell'associazione soluzione settoriale per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute nel settore delle automobili e dei veicoli a due ruote (SAD), sono state invitate a farlo.

mfr. Il 16 aprile 2025, la precedente prestazione 'soluzione settoriale per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute nel settore delle automobili e dei veicoli a due ruote (SAD)' è stata ufficialmente trasferita a una nuova associazione. L'obiettivo dell'associazione è quello di rafforzare la sicurezza sul lavoro nelle aziende del settore dell'automobile e delle due ruote e di stabilire norme uniformi. Tuttavia, non tutte le associazioni responsabili hanno potuto partecipare alla sua fondazione. Il 24 settembre 2025 si è tenuta una nuova riunione del neocostituito gremio. In questa occasione, le asso-

ciazioni rimanenti, 2Roues Suisse, l'Associazione svizzera del pneumatico (ASP) e Unia, sono state integrate nell'associazione. L'associazione è quindi ora completa e rappresenta le principali organizzazioni del settore dell'automobile e dei veicoli a due ruote. Oltre alle tre già citate, ne fanno parte: UPSA, carrozzerie svizzere e Swiss Automotive Aftermarket (SAA). Grazie all'ampliamento della cerchia dei suoi membri, l'associazione intende continuare a sensibilizzare l'opinione pubblica sulla sicurezza sul lavoro e sulla tutela della salute e sostenere le aziende in modo ancora più mirato.

Stage, liste di controllo e scambi tra le aziende affiliate dovrebbero consentire di ridurre al minimo i rischi e promuovere condizioni di lavoro sicure. L'adesione delle altre associazioni segna una tappa importante nello sviluppo dell'associazione. Ora più che mai essa rappresenta la responsabilità comune di tutti gli attori del settore dell'automobile e delle due ruote di lavorare in tutta sicurezza. <



Andreas Hermann, professore alla HSG esperto di mobilità, si auspica che si riesca ad allargare gli orizzonti in materia di guida autonoma anche in Europa.
Foto: media UPSA

Forum sulla mobilità del futuro

Lasciamo il volante?

I ruoli nel mondo dell'automobile stanno cambiando. Anche se non è ancora presente nei garage, la guida autonoma è decisiva. E la Svizzera potrebbe persino svolgere un ruolo importante nel futuro della mobilità. Jürg A

Durante il secondo Future Mobility Forum, specialisti, esperti del settore e scienziati hanno discusso se sia giunto il momento di lasciare il volante e affidarsi alla guida autonoma o, per essere più precisi, alla guida automatizzata (GA). In effetti, i veicoli automatizzati possono aumentare la sicurezza stradale, migliorare la fluidità del traffico o creare offerte di mobilità completamente nuove. Su questo tema, la legislazione svizzera è più avanzata rispetto a quella di altri paesi e dal 1° marzo 2025 autorizza tre casi di applicazione della guida automatizzata. È quindi possibile parcheggiare senza conducente in parcheggi appositamente definiti e segnalati. I veicoli senza conducente possono circolare su determinati percorsi autorizzati dalle autorità. E per finire, i conducenti di un veicolo automatizzato possono utilizzare un pilota automatico sulle autostrade.

La Svizzera ha quindi buone possibilità di diventare un importante mercato di test. E comunque anche nel caso di veicoli senza più conducenti, questi devono essere sottoposti a manutenzione e riparati. Pertanto, la GA offre anche opportunità di lavoro ai garage.

Già 250'000 viaggi a settimana

Nelle città americane e cinesi, i robotaxi fanno già parte della vita quotidiana; in Europa esistono certamente dei progetti pilota, ma le auto e i minibus senza conducente sono ancora una rarità. Il fornitore Waymo, dal canto suo, effettua più di 250'000 viaggi alla settimana con circa 1'500 veicoli solo in quattro città americane! «A livello mondiale, assistiamo a una divisione in due. Negli Stati Uniti e in Cina, le auto autonome sono utilizzate per il «ride-



Hanno animato una vivace discussione alla fine del Future Mobility Forum (da sinistra a destra): Reto Brennwald (moderatore), Véronique Stephan (responsabile del mercato viaggiatori delle FFS), Lara Amini (cofondatrice di Loxo GmbH), Helmut Ruhl (CEO del gruppo Amag) e Jürg Röthlisberger (direttore di USTRA). Foto: media UPSA

hailing», ovvero per le corse in taxi prenotate tramite un'applicazione. «In Europa, i veicoli senza conducente sono utilizzati principalmente nel trasporto pubblico», conferma Andreas Hermann, professore alla HSG ed esperto di mobilità. «Attualmente ci sono 38 progetti in Europa; sette sono in fase operativa e 31 sono in fase di test. In Cina, invece, vengono investiti miliardi. Infatti, la mobilità autonoma condivisa richiede apertura, coraggio e partnership: alla fine, si creerebbe un ecosistema attorno ai veicoli che nessun attore potrebbe più costruire o gestire da solo. «La corsa è iniziata da tempo. Pensiamo in grande per poter competere con gli Stati Uniti e la Cina», ha affermato Andreas Herrmann.

L'esperto dell'HSG parte inoltre dal presupposto che la GA conterà un numero nettamente inferiore di attori: «Nel campo del software, solo pochi avranno successo, e non 350-400 produttori come per l'hardware, ossia l'auto». Per non dipendere all'improvviso dalle importazioni di software, come nel caso della tecnologia delle batterie, è necessario un accordo a livello Europeo e, idealmente, un attore interno. «Ci siamo già riusciti con Airbus per gli aerei. Ma ci sono ancora disaccordi a livello operativo. E mancano grandi aree di test», spiega Herrmann.

Quali sono i vantaggi della guida autonoma?

Anche se in Europa e in Svizzera il controllo del volante si lascia solo con una certa esitazione, anche qui le cose stanno cambiando. È chiaro che la guida autonoma funziona. Ora si tratta di valutare l'utilità di questa misura. «È una questione delicata: non c'è un unico grande vantaggio per la società», spiega Tamar Wisser, dottoranda all'HSG. «La guida autonoma integra il trasporto pubblico nel primo e nell'ultimo chilometro. Ci permette di ripensare l'infrastruttura a lungo termine, soprattutto nelle città. E consente a gruppi che altrimenti non ne avrebbero accesso, di beneficiare della mobilità individuale».

Continua a pagina 28



Durante il Future Mobility Forum organizzato al Museo nazionale svizzero di Zurigo, è stato anche possibile esaminare...



... da vicino una VW ID.Buzz autonoma di Moia dotata di...



... 13 telecamere, nove sensori Lidar e cinque sensori radar.



Philipp Wetzel, responsabile di Amag-Lab e co-direttore di Zug Alliance, ha presentato prospettive interessanti

L'invecchiamento della popolazione favorisce la guida autonoma

«Nel 2030, un europeo su quattro avrà 65 anni o più», ha dichiarato anche Sascha Meyer, CEO di Moia. La filiale di Volkswagen offre, in particolare ad Amburgo (Germania), un servizio di carpooling su richiesta con navette senza conducente. «Il cambiamento demografico favorisce quindi la guida autonoma. Ciononostante, il capo di Moia ritiene anche che le persone continueranno a optare per un veicolo individuale a causa della sua affidabilità, il suo comfort e la sua privacy. «Al momento non vediamo ancora un'accelerazione verso questa nuova opportunità di mobilità», aggiunge Meyer. Certo, i dati di Waymo sono molto impressionanti, ma non esiste ancora un modello di business economicamente conveniente. I veicoli autonomi non sono necessariamente meno costosi di quelli con conducente e questo a causa della loro tecnologia molto costosa. «Inoltre, nel settore, solo una persona è convinta che le telecamere siano sufficienti. Tutti gli altri ritengono che siano necessari sistemi ridondanti con telecamere e lidar/radar», afferma Meyer, lanciando una frecciatina a Elon Musk, fondatore di Tesla.

L'Europa fissa standard più elevati

L'Europa non è in ritardo in materia di guida autonoma, ma fissa standard più elevati. Questo è il motivo per cui alcuni marchi non circolano ancora sulle strade europee, secondo Stefanie Berliner e Christian Zinckernagel di Holo, leader scandinavo nel mercato della fabbricazione e dell'utilizzo di soluzioni di mobilità e logistica autonome. "Una navetta autonoma non è autosufficiente; necessita ancora di diver-

si attori dietro le quinte per renderla sicura. Per l'attuale progetto Holo a Oslo (N), ci sono voluti dodici mesi solo per l'acquisizione e la definizione dei sette profili stradali. Inoltre, le condizioni invernali hanno posto delle sfide. Già i conducenti normali hanno difficoltà a guidare sulla neve e sul ghiaccio. Per cui anche il computer deve prevenire la situazione per non guidare troppo velocemente su una strada ghiacciata», spiega Christian Zinckernagel.

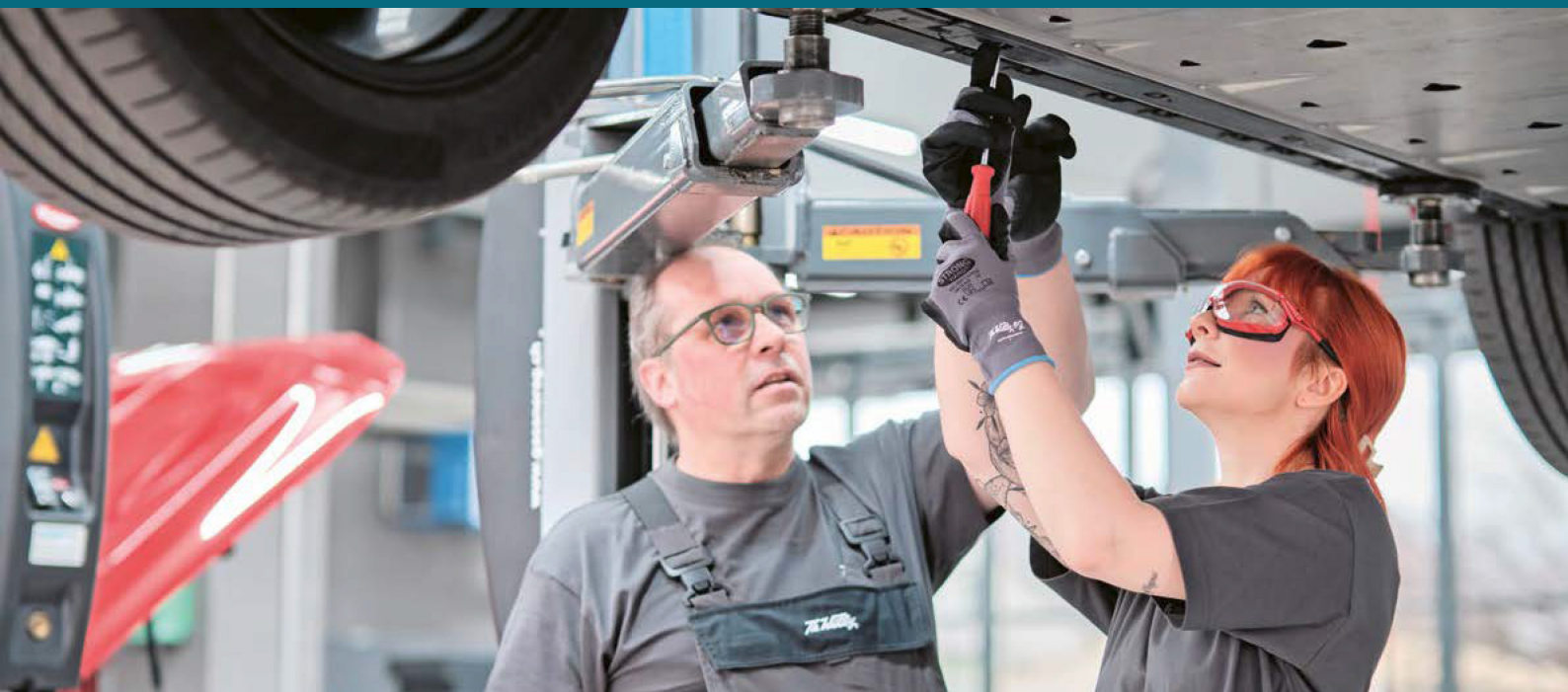
Il Cantone di Zugo, terra di test svizzera

A Oslo, i robo-taxi fanno già parte del dibattito politico sulle soluzioni di mobilità del futuro. Nel nostro Paese non siamo ancora a questo punto, perché la normativa legale non è sufficiente, occorrono ruoli e responsabilità chiari. «La guida autonoma non è fine a se stessa. Per noi si tratta di sfruttare meglio l'infrastruttura esistente, aumentare la sicurezza e migliorare la fluidità del traffico», spiega Jürg Röthlisberger, direttore di USTRA. «Vorremmo autorizzare la sosta autonoma su una superficie più vasta». Röthlisberger vede anche un grande potenziale nel trasporto pubblico senza conducente. «Per questo motivo non bisogna mettere in concorrenza i diversi mezzi di trasporto tra loro, ma utilizzare meglio le varie tecnologie disponibili».

È esattamente ciò che sta cercando di fare la Zug Alliance nella Svizzera centrale. Nei prossimi cinque anni è prevista la creazione di un parco veicoli automatizzato composto da dodici mezzi che saranno disponibili dalle 5:00 alle 24:00 in tutto il cantone. Le tariffe dovrebbero essere comprese tra quelle dei trasporti pubblici e quelle dei taxi. Non male, perché a San Francisco (Stati Uniti), ad esempio, i costi sono molto elevati, con una media di circa undici dollari al chilometro percorsi con un robo-taxi. Per promuovere il trasporto pubblico, le FFS hanno inoltre avviato un progetto pilota nella valle della Furt, tra Zurigo e Argovia, e hanno iniziato la fase di mappatura. Non prima del 2026 sarà possibile prenotare fino a quattro auto autonome per viaggi a pagamento tramite un'applicazione. «Bisogna voler accelerare, altrimenti non succede nulla», afferma Véronique Stephan, responsabile del mercato i viaggiatori presso le FFS. «Spero davvero che potremo trasportare passeggeri a partire dal 2026 e che potremo così dare una svolta alla situazione». Questo è anche l'auspicio della start-up Loxo e dello specialista della logistica Planzer, che vogliono rendere la logistica urbana e la consegna dei pacchi più efficienti e veloci in quel di Berna grazie a un VW ID.Buzz autonomo che funge da hub mobile. La suspense rimane quindi alta, con o senza le mani sul volante. <

I 5 livelli della guida autonoma

Livello 0	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5
Nessuna automazione	Assistenza alla guida	Automazione parziale	Automazione condizionale	Alta automazione	Automazione completa
Il conducente ha il controllo completo del veicolo e il sistema non interferisce con la guida.	Il conducente ha il controllo del veicolo, ma il sistema può modificare la velocità e la direzione di sterzata del veicolo.	Il conducente deve essere in grado di controllare il veicolo se sono necessarie delle correzioni, ma non ha più il controllo della velocità e dello sterzo del veicolo.	Il sistema ha il controllo completo delle funzioni del veicolo, come la velocità, lo sterzo e il monitoraggio dell'ambiente in condizioni specifiche.	Il sistema è in completo controllo del veicolo e la presenza umana non è più necessaria, ma le sue applicazioni sono limitate a condizioni specifiche.	Il sistema è in grado di fornire gli stessi risultati di un livello 4, ma può funzionare in tutte le condizioni di guida.



Revisione parziale delle formazioni di base tecniche

Pronti per il futuro

Le tre formazioni tecniche di base di assistente di manutenzione per automobili, meccanico/a di manutenzione di automobili e meccatronico/a di automobili sono sottoposte a una revisione parziale. Le modifiche entreranno in vigore a partire dal 2026. Ilir Pinto

I lavori di revisione parziale delle ordinanze sulla formazione (Orfo) e dei piani di formazione per le formazioni tecniche di base di assistente di manutenzione per automobili (AMA), meccanico di manutenzione di automobili (MMA) e meccatronico di automobili (MA) procedono come previsto (vedi AUTOINSIDE 06/25). I documenti rivisti sono stati approvati durante la seduta della Commissione per lo sviluppo professionale e la qualità (CD&Q) di UPSA dello scorso 2 settembre 2025. È stata portata a termine una nuova tappa. Per le aziende formatrici, gli adeguamenti comportano cambiamenti significativi.

Una correzione riguarda la specializzazione veicoli commerciali: d'ora in poi, la direttiva dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) sarà ripresa paripari anche in italiano con «veicoli commerciali». Inoltre, è stato rivisto l'articolo 11 relativo al numero massimo di persone in formazione. In futuro, anche le aziende che impiegano

formatori a tempo parziale potranno seguire gli apprendisti, a condizione che sia garantito il supporto come previsto dalle norme di legge. La regola è ora la seguente: le aziende che impiegano un formatore all'80% o due formatori almeno al 50% ciascuno possono formare una PiF (persona in formazione). In casi particolari, le autorità cantonali possono autorizzare il superamento del numero massimo, a condizione l'azienda vanti da anni un successo nella formazione di apprendisti superiore alla media.

Un altro cambiamento riguarda i formatori. Il modulo didattico sarà obbligatorio per tutti a partire dal 2026, compresi coloro che hanno conseguito un diploma terziario di meccanico diagnostico d'automobili. Circa 1'500 persone devono ancora farlo. Sono previste otto lezioni, che possono essere seguite in modo flessibile, in due blocchi o in una sola volta, in loco o online. Il periodo di transizione durerà fino alla fine del 2028. L'obiettivo è

garantire la qualità della formazione e professionalizzare i rapporti con le persone in formazione.

Dossier di formazione digitale

La documentazione relativa all'apprendimento viene ora messa a disposizione tramite la piattaforma beook (Lessons). Gli apprendisti beneficiano di un accesso integrato, mentre i formatori possono effettuare ordini e fornire feedback. Sono previsti cinque inserimenti di formazione all'anno, in relazione agli obiettivi di valutazione e ai colloqui professionali. Questi non servono solo alla riflessione, ma vengono utilizzati anche nella procedura di qualificazione (PQ): ogni persona in formazione sceglie una situazione che sarà l'argomento del colloquio professionale.

Per quanto riguarda le attrezzature minime, l'obbligo di dotazione per la

Continua a pagina 30

tecnica di montaggio e riparazione dei vetri verrà meno in futuro, poiché in questo settore non sono più previsti obiettivi di prestazione. Sono state invece definite nuove norme minime per gli interventi sui veicoli elettrici, come il materiale di delimitazione dell'area, i dispositivi di protezione individuale, gli utensili testati dal VDE e i misuratori di tensione conformi alla norma.

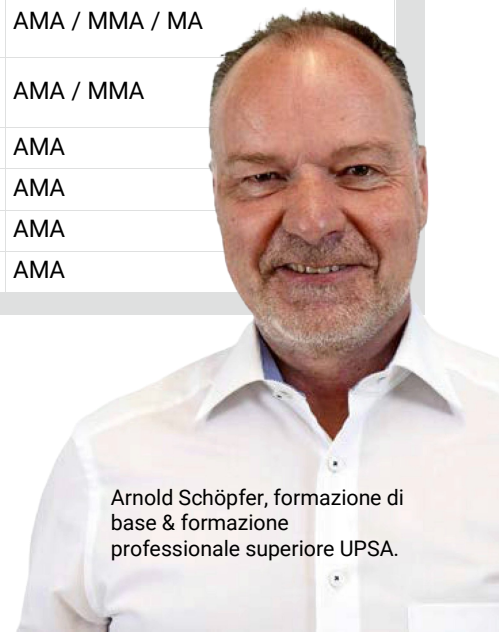
Professioni affini riconosciute

È stata inoltre apportata una precisazione per quanto riguarda le autorizzazioni alla formazione: chiunque possa dimostrare di essere in possesso di un attestato federale di capacità in una professione affine e di almeno tre anni di esperienza nella professione in questione, è autorizzato a formare. Si tratta, ad esempio, di meccanici di macchine agricole, motocicli, macchine edili e altro (vedi riquadro). L'Orfo e i piani di formazione rivisti entreranno in vigore il 1° gennaio 2026. Gli apprendisti che inizieranno la formazio-

Esigenze professionali per le formatrici e i formatori

Formatrice - formatore con attestato di	Durata della formazione	Autorizzazione a formare secondo l'OrFo, art. 10
Meccanico/a di macchine agricole AFC	4 anni	AMA / MMA / MA
Meccanico/a di motociclette AFC	4 anni	AMA / MMA / MA
Meccanico/a di macchine da cantiere AFC	4 anni	AMA / MMA / MA
Meccanico/a di apparecchi a motore AFC	4 anni	AMA / MMA
Carrozziere lattoniere/a AFC	4 anni	AMA
Sellaio/a di veicoli AFC	4 anni	AMA
Carrozziere riparatore/ice AFC	3 anni	AMA
Meccanico/a di biciclette AFC	3 anni	AMA

ne nell'estate 2026 inizieranno già secondo le nuove direttive. Per gli operatori è ora importante prepararsi per tempo. <



Arnold Schöpfer, formazione di base & formazione professionale superiore UPSA.

Corso di preparazione all'esame AFA

Intermediazione assicurativa nel settore dell'automobile

Data: 17.11 - 04.12.2025

Durata: 2 giorni

Costo: CHF 550.00 (IVA escl.)

Luogo: Castione - 6532 Smart Hotel



Inquadra il codice QR e iscriviti subito (posti limitati)

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: **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



Campo di competenza Z2

Durata: **90 ore** (da convertire in lezioni)

Date: **inizio 07.01.2026 - fine 24.06.2025**

Iscrizione: inquadra il codice QR



Preparazione all'esame AFA per l'inter. assicurativa

Durata: **2 giorni**

Date: **17.11 - 04.12.2025**

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

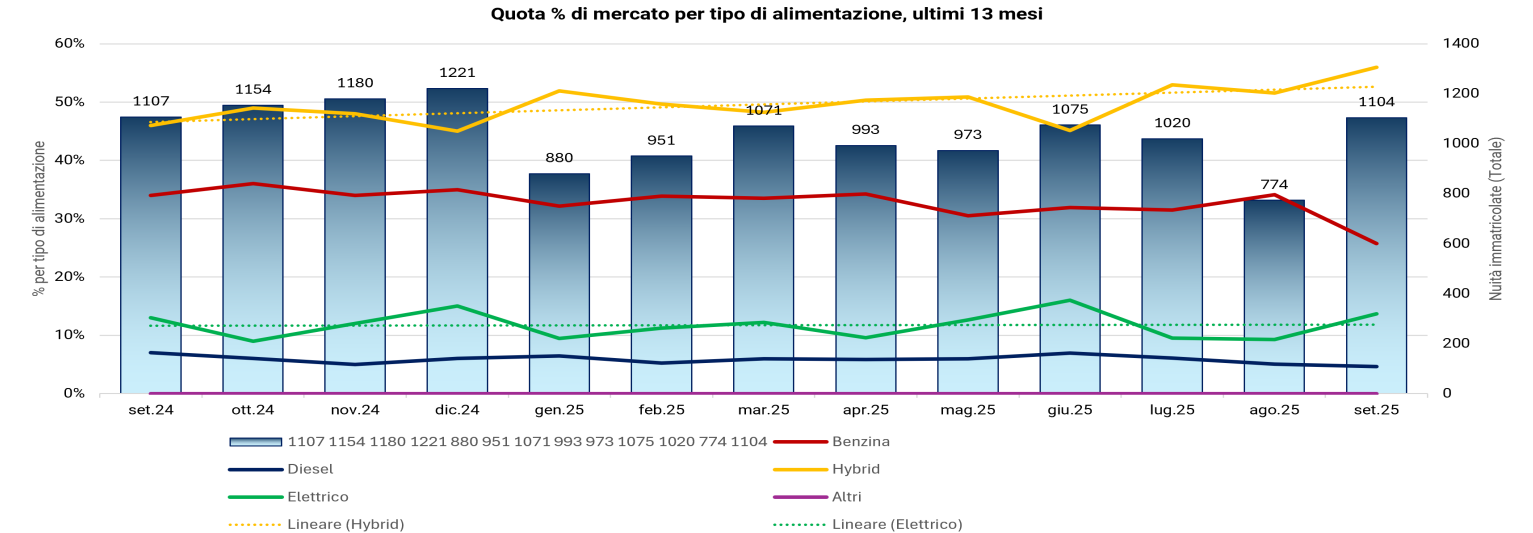
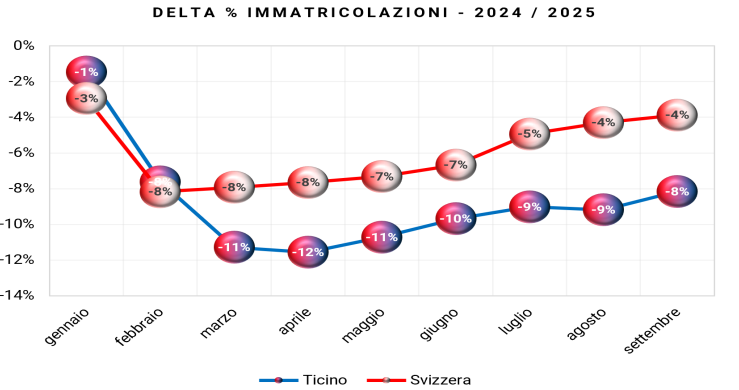
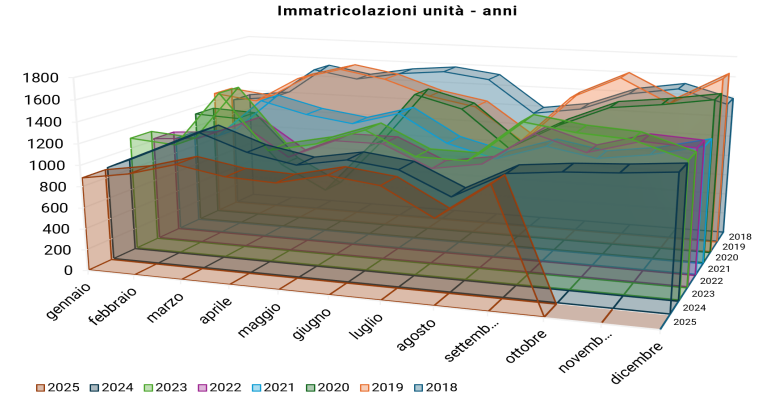
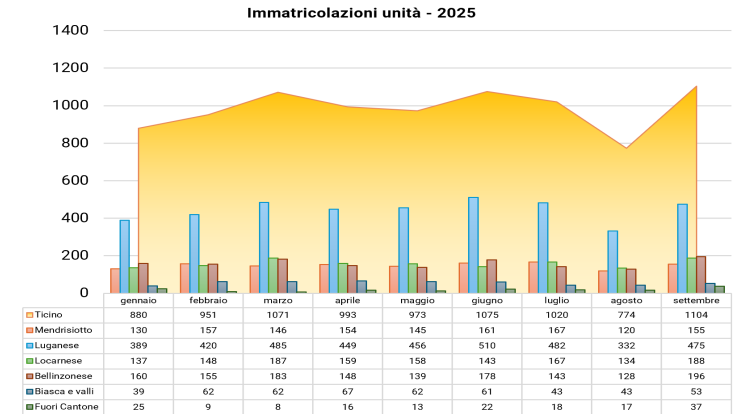
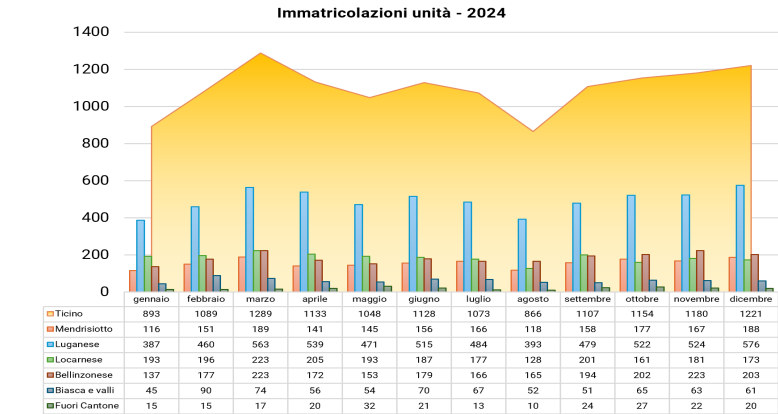
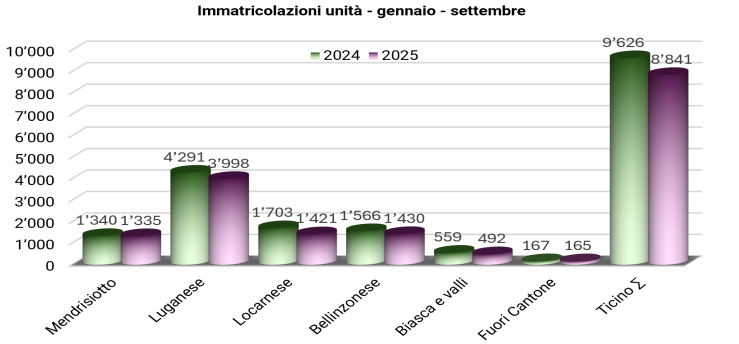
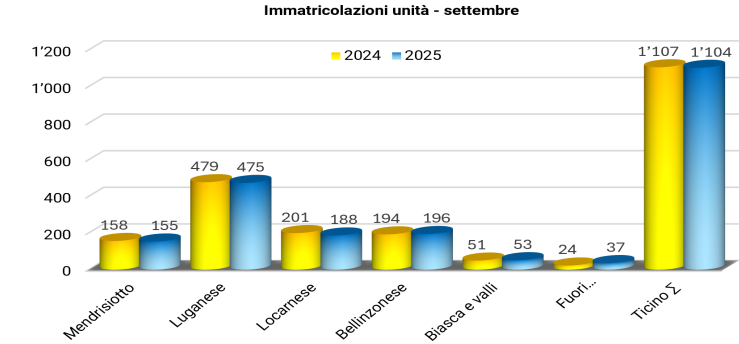
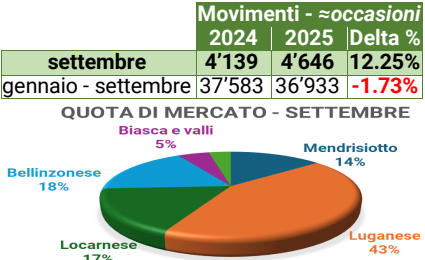


Spegnimento delle FM dal 31.12.26

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>

	settembre						gennaio - settembre					
	2024		2025		2024 - 2025		2024		2025		2024 - 2025	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	158	14.27%	155	14.04%	-3	-1.90%	1'340	13.92%	1'335	15.10%	-5	-0.37%
Luganese	479	43.27%	475	43.03%	-4	-0.84%	4'291	44.58%	3'998	45.22%	-293	-6.83%
Locarnese	201	18.16%	188	17.03%	-13	-6.47%	1'703	17.69%	1'421	16.07%	-282	-16.56%
Bellinzonese	194	17.52%	196	17.75%	2	1.03%	1'566	16.27%	1'430	16.17%	-136	-8.68%
Biasca e valli	51	4.61%	53	4.80%	2	3.92%	559	5.81%	492	5.56%	-67	-11.99%
Fuori cantone	24	2.17%	37	3.35%	13	54.17%	167	1.73%	165	1.87%	-2	-1.20%
Ticino Σ	1'107	100%	1'104	100%	-3	-0.27%	9'626	100%	8'841	100%	-785	-8.15%
Svizzera	20'155		20'029		-126	-0.63%	175'730		168'927		-6'803	-3.87%



Immatricolazioni cumulative gennaio - settembre 2025 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca														Immatricolazioni cumulative gennaio - settembre CH			
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Locarnese		Bellinzonese		Biasca e valli		Fuori c.	Ticino		Σ Q.tà	%	Rango
1°	VW	174	13.0%	536	13.4%	280	19.9%	246	17.0%	80	16.3%	23	1'339	15.1%	17'688	10.5%	1°
2°	MERCEDES-BENZ	124	9.3%	485	12.1%	133	9.5%	165	11.4%	22	4.5%	6	935	10.6%	13'757	8.1%	4°
3°	AUDI	149	11.2%	396	9.9%	119	8.5%	152	10.5%	24	4.9%	18	858	9.7%	12'449	7.4%	5°
4°	BMW	125	9.4%	351	8.8%	92	6.6%	118	8.2%	43	8.7%	34	763	8.6%	15'841	9.4%	2°
5°	SKODA	106	7.9%	226	5.7%	93	6.6%	123	8.5%	89	18.1%	23	660	7.5%	15'438	9.1%	3°
6°	TOYOTA	109	8.2%	203	5.1%	65	4.6%	94	6.5%	28	5.7%	10	509	5.8%	8'584	5.1%	6°
7°	DACIA	69	5.2%	170	4.3%	56	4.0%	51	3.5%	42	8.5%	1	389	4.4%	6'236	3.7%	10°
8°	SEAT / CUPRA	48	3.6%	139	3.5%	23	1.6%	70	4.8%	18	3.7%	8	306	3.5%	7'156	4.2%	7°
9°	RENAULT	47	3.5%	121	3.0%	38	2.7%	47	3.2%	20	4.1%	3	276	3.1%	6'806	4.0%	8°
10°	PORSCHÉ	24	1.8%	172	4.3%	48	3.4%	14	1.0%	6	1.2%	1	265	3.0%	3'558	2.1%	15°
11°	SUZUKI	43	3.2%	97	2.4%	27	1.9%	32	2.2%	38	7.7%	1	238	2.7%	2'682	1.6%	17°
12°	HYUNDAI	19	1.4%	79	2.0%	56	4.0%	59	4.1%	13	2.6%	7	233	2.6%	6'680	4.0%	9°
13°	MINI	28	2.1%	132	3.3%	19	1.4%	33	2.3%	4	0.8%	1	217	2.5%	3'010	1.8%	16°
14°	TESLA	37	2.8%	94	2.4%	36	2.6%	30	2.1%	9	1.8%	2	208	2.4%	Vedi diverse		
15°	CITROËN	16	1.2%	54	1.4%	64	4.6%	32	2.2%	8	1.6%	1	174	2.0%	1'908	1.1%	22°
16°	KIA	17	1.3%	64	1.6%	49	3.5%	18	1.2%	7	1.4%	1	156	1.8%	4'824	2.9%	12°
17°	VOLVO	30	2.2%	75	1.9%	15	1.1%	21	1.5%	3	0.6%	3	147	1.7%	6'030	3.6%	11°
18°	FORD	27	2.0%	47	1.2%	18	1.3%	22	1.5%	4	0.8%	2	120	1.4%	4'434	2.6%	13°
19°	MG	9	0.7%	62	1.6%	18	1.3%	9	0.6%	3	0.6%	1	102	1.2%	2'354	1.4%	19°
20°	JEEP	16	1.2%	42	1.1%	18	1.3%	20	1.4%	3	0.6%	2	101	1.1%	953	0.6%	27°
21°	MAZDA	7	0.5%	42	1.1%	20	1.4%	17	1.2%	5	1.0%	1	92	1.0%	2'235	1.3%	20°
22°	PEUGEOT	18	1.3%	31	0.8%	17	1.2%	16	1.1%	1	0.2%	5	88	1.0%	3'947	2.3%	14°
23°	HONDA	15	1.1%	29	0.7%	25	1.8%	11	0.8%	2	0.4%		82	0.9%	1'828	1.1%	23°
24°	LAND ROVER	5	0.4%	68	1.7%	4	0.3%	3	0.2%	1	0.2%		81	0.9%	1'551	0.9%	24°
25°	FERRARI	3	0.2%	50	1.3%	1	0.1%	3	0.2%	1	0.0%		57	0.6%	Vedi diverse		
26°	FIAT	21	1.6%	21	0.5%	5	0.4%	2	0.1%	1	0.2%	1	51	0.6%	1'048	0.6%	26°
27°	OPEL	5	0.4%	19	0.5%	9	0.6%	8	0.6%	2	0.4%	2	45	0.5%	2'557	1.5%	18°
28°	ALFA ROMEO	14	1.0%	10	0.3%	6	0.4%	6	0.4%		0.0%	6	42	0.5%	739	0.4%	30°
29°	LEXUS	2	0.1%	27	0.7%	2	0.1%	1	0.1%	1	0.2%		33	0.4%	560	0.3%	31°
29°	NISSAN	2	0.1%	25	0.6%	3	0.2%	2	0.1%	1	0.2%		33	0.4%	2'101	1.2%	21°
31°	SUBARU	1	0.1%	8	0.2%	8	0.6%	6	0.4%	8	1.6%	1	32	0.4%	928	0.5%	28°
32°	LAMBORGHINI	3	0.2%	25	0.6%	1	0.1%	2	0.1%		0.0%		31	0.4%	Vedi diverse		
33°	LEAPMOTOR	5	0.4%	8	0.2%	8	0.6%	5	0.3%		0.0%		26	0.3%	495	0.3%	33°
34°	BENTLEY	2	0.1%	21	0.5%		0.0%		0.0%		0.0%		23	0.3%	Vedi diverse		
35°	MITSUBISHI		0.0%	16	0.4%	5	0.4%	1	0.1%		0.0%		22	0.2%	1'194	0.7%	25°
36°	SMART	2	0.1%	8	0.2%	3	0.2%	7	0.5%		0.0%		20	0.2%	Vedi diverse		
37°	ASTON MARTIN	3	0.2%	10	0.3%		0.0%		0.0%		0.0%	1	14	0.2%	119	0.1%	39°
38°	ALPINE	3	0.2%	7	0.2%	2	0.1%		0.0%		0.0%		12	0.1%	277	0.2%	35°
39°	BYD	1	0.1%	2	0.1%	5	0.4%		0.0%	2	0.4%		10	0.1%	517	0.3%	32°
40°	JAGUAR	2	0.1%	5	0.1%	2	0.1%		0.0%		0.0%		9	0.1%	155	0.1%	37°
41°	KGM / SSANGYONG		0.0%		0.0%	4	0.3%		0.0%	4	0.8%		8	0.1%	342	0.2%	34°
42°	MASERATI		0.0%	6	0.2%		0.0%		0.0%		0.0%		6	0.1%	148	0.1%	38°
43°	SWM	3	0.2%	1	0.0%		0.0%		0.0%		0.0%		4	0.0%	Vedi diverse		
44°	DONGFENG		0.0%	3	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		3	0.0%	Vedi diverse		
44°	MC LAREN		0.0%	2	0.1%	1	0.1%		0.0%		0.0%		3	0.0%	Vedi diverse		
44°	POLESTAR		0.0%	1	0.0%	1	0.1%		0.0%		0.0%	1	3	0.0%	828	0.5%	29°
47°	JAC		0.0%	1	0.0%	1	0.1%		0.0%		0.0%		2	0.0%	Vedi diverse		
47°	JAECOO	1	0.1%	1	0.0%		0.0%		0.0%		0.0%		2	0.0%	Vedi diverse		
47°	LOTUS		0.0%	1	0.0%	1	0.1%		0.0%		0.0%		2	0.0%	Vedi diverse		
47°	PAGANI		0.0%	2	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%		2	0.0%	Vedi diverse		
51°	CADILLAC		0.0%	1	0.0%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%	57	0.0%	40°
51°	DALLARA		0.0%		0.0%	1	0.1%		0.0%		0.0%		1	0.0%	Vedi diverse		
51°	DODGE		0.0%		0.0%		0.0%	1	0.1%		0.0%		1	0.0%	Vedi diverse		
51°	DS		0.0%	1	0.0%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%	161	0.1%	36°
51°	INEOS		0.0%		0.0%	1	0.1%		0.0%		0.0%		1	0.0%	Vedi diverse		
51°	VOYAH		0.0%	1	0.0%		0.0%		0.0%		0.0%		1	0.0%	Vedi diverse		
51°	XPENG		0.0%		0.0%	1	0.1%		0.0%		0.0%		1	0.0%	Vedi diverse		
	Diverse														6'752		
	TOTALE	1'335		3'998		1'404		1'447		492		165	8'841		168'927		

Media emissioni di CO2 per marca, gennaio - settembre 2025 (gr./km) / obiettivo 2025 93.6 gr./km											
Rango	Marca	Media CO ₂	Rango	Marca	Media CO ₂	Rango	Marca	Media CO ₂	Rango	Marca	Media CO ₂
1°	CADILLAC	0.00	16°	LEXUS	97.09	31°	JEEP	119.85	46°	BENTLEY	146.91
1°	DALLARA	0.00	17°	RENAULT	98.37	32°	DACIA	121.96	47°	SUBARU	167.97
1°	DONGFENG	0.00	18°	LOTUS	104.00	33°	BMW	122.05	48°	PAGANI	171.00
1°	POLESTAR	0.00	19°	TOYOTA	104.35	34°	VW	122.48	49°	PORSCHÉ	182.64
1°	SMART	0.00	20°	MITSUBISHI	108.18	35°	SUZUKI	122.88	50°	LAMBORGHINI	190.55
1°	TESLA	0.00	21°	FIAT	108.38	36°	DS	125.00	51°	KG MOBILITY	210.50
1°	VOYAH	0.00	22°	SSANGYONG	108.40	37°	SEAT	126.08	52°	MASERATI	228.50
8°	LEAPMOTOR	3.33	23°	CUPRA	109.90	37°	FORD	126.08	53°	MC LAREN	231.00
9°	ALPINE	13.25	24°	PEUGEOT	110.07	39°	MAZDA	126.94	54°	ALPINA	241.00
10°	BYD	33.50	25°	HYUNDAI	111.46	40°	CITROEN	128.83	55°	FERRARI	251.72
11°	JAGUAR	39.62	26°	MINI	112.99	41°	NISSAN	130.05	56°	MERCEDES-AMG	261.12
12°	Diverse	62.14	27°	HONDA	113.15	42°	OPEL	131.34	57°	ASTON MARTIN	296.88
13°	VOLVO	62.19	28°	SKODA	114.02	43°	ALFA ROMEO	132.60	58°	INEOS	319.00
14°	SWM	78.80	29°	KIA	115.25	44°	AUDI	140.10		Media	121.25
15°	MG	93.48	30°	LAND ROVER	119.33	45°	MERCEDES-BENZ	143.88			

Immatricolazioni cumulative gennaio - settembre 2025 veicoli elettrici 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	37	18%	94	45%	30	14%	36	17%	9	4%	2	1%	208	20.2%	1°	
SKODA	11	13%	17	20%	26	30%	12	14%	13	15%	8	9%	87	8.4%	2°	
AUDI	10	12%	28	35%	21	26%	16	20%	2	2%	4	5%	81	7.9%	3°	
VW	14	17%	27	33%	15	19%	16	20%	3	4%	6	7%	81	7.9%	3°	
BMW	12	18%	16	25%	16	25%	11	17%	6	9%	4	6%	65	6.3%	5°	
MERCEDES-BENZ	7	13%	19	35%	14	25%	13	24%			2	4%	55	5.3%	6°	
RENAULT	7	13%	29	54%	5	9%	10	19%	3	6%			54	5.2%	7°	
MINI	4	8%	32	60%	12	23%	4	8%			1	2%	53	5.1%	8°	
VOLVO	7	14%	25	50%	8	16%	7	14%	2	4%	1	2%	50	4.8%	9°	
PORSCHE	2	5%	24	63%			12	32%					38	3.7%	10°	
HYUNDAI	2	6%	6	18%	16	48%	5	15%			4	12%	33	3.2%	11°	
SEAT / CUPRA	2	6%	14	45%	9	29%	3	10%	2	6%	1	3%	31	3.0%	12°	
DACIA	7	29%	11	46%	3	13%	2	8%	1	4%			24	2.3%	13°	
LEAPMOTOR	5	25%	8	40%	2	10%	5	25%					20	1.9%	14°	
SMART	2	10%	8	40%	7	35%	3	15%					20	1.9%	14°	
KIA	1	6%	10	59%	2	12%	4	24%					17	1.6%	16°	
PEUGEOT			5	33%	9	60%	1	7%					15	1.5%	17°	
TOYOTA	1	7%	5	33%	7	47%	1	7%	1	7%			15	1.5%	17°	
CITROEN			5	38%	3	23%	5	38%					13	1.3%	19°	
ALPINE	3	27%	7	64%			1	9%					11	1.1%	20°	
FORD	2	22%	4	44%	1	11%	2	22%					9	0.9%	21°	
FIAT	3	38%	2	25%			2	25%			1	13%	8	0.8%	22°	
MG			5	63%	1	13%	1	13%			1	13%	8	0.8%	22°	
CUPRA	1	17%	4	67%	1	17%							6	0.6%	24°	
DONGFENG			3	100%									3	0.3%	25°	
HONDA			1	33%	1	33%	1	33%					3	0.3%	25°	
JEEP			1	33%			1	33%	1	33%			3	0.3%	25°	
MAZDA			1	33%	1	33%	1	33%					3	0.3%	25°	
NISSAN			2	67%			1	33%					3	0.3%	25°	
POLESTAR			1	33%			1	33%			1	33%	3	0.3%	25°	
BYD							2	100%					2	0.2%	31°	
OPEL			1	50%							1	50%	2	0.2%	31°	
CADILLAC			1	100%									1	0.1%	33°	
JAC							1	100%					1	0.1%	33°	
KGM / SsangYong							1	100%					1	0.1%	33°	
LEXUS			1	100%									1	0.1%	33°	
LOTUS			1	100%									1	0.1%	33°	
VOYAH			1	100%									1	0.1%	33°	
XPENG							1	100%					1	0.1%	33°	
Totale	140	14%	419	41%	210	20%	182	18%	43	4%	37	3%	1031			

Curiosità settembre 2025
Immatricolazioni Ticino

Cambio	Q.tà	%
Automatico	802	73%
Manuale	209	19%
Altro	93	8%

Mod. acquisto	Q.tà	%
Con leasing	804	73%

Importazione	Q.tà	%
Con certificato X	3	0.3%

Propulsione	Q.tà	%
Elettrica	149	13.5%

Colore	Q.tà	%
grigio	447	40%
nero	247	22%
bianco	206	19%
blu	95	9%
verde	47	4%
rosso	37	3%
giallo	9	1%
beige	6	1%
violetto	5	0%
marrone	5	0%

Rango	Marca	Q.tà	%
1°	MERCEDES-BENZ	183	17%
2°	VW	158	14%
3°	AUDI	116	11%
4°	BMW	72	7%
5°	SKODA	67	6%
6°	TOYOTA	65	6%
7°	TESLA	49	4%
8°	HYUNDAI	38	3%
9°	DACIA	36	3%
10°	RENAULT	31	3%

Motocicli immatricolazioni Ticino gennaio - settembre 2025											
Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à
1°	YAMAHA	521	19°	CFMOTO	24	34°	NIU	6	52°	NERVA	2
2°	HONDA	508	20°	MONDIAL	21	34°	SHERCO	6	56°	ARENA	1
3°	SYM	289	21°	BENELLI	17	34°	Diverse	6	56°	FANTIC	1
4°	PIAGGIO	227	21°	ROYAL-ENFIELD	17	40°	REDMOTO	5	56°	FD MOTORS	1
5°	BMW	130	23°	HUSQVARNA	16	41°	BRIXTON	4	56°	ITALJET	1
6°	TRIUMPH	98	23°	WOTTAN	16	41°	ELECTRIC MOTION	4	56°	KL	1
7°	DUCATI	83	25°	GAS GAS	14	41°	MOTRON	4	56°	LIVEWIRE	1
8°	KAWASAKI	75	25°	SWM	14	41°	STARK	4	56°	MALAGUTI	1
9°	ZONTES	60	27°	MOTO GUZZI	11	41°	TARO	4	56°	ROYAL	1
10°	APRILIA	57	28°	SURRON	10	46°	ASKOLL	3	56°	SUNRA	1
11°	VOGE	47	29°	KOVE	8	46°	EASYCOOL	3	56°	TALARIA	1
12°	KTM	42	29°	MONTESA	8	46°	EFUN	3	56°	TILGREEN	1
13°	FANTIC MOTOR	37	29°	MOTO MORINI	8	46°	INDIAN	3	56°	UGBEST	1
14°	KYMCO	34	29°	QJMOTOR	8	46°	TM	3	56°	VMOTO	1
15°	HARLEY-DAVIDSON	32	33°	HORWIN	7	46°	VELOCIFERO	3	56°	YADEA	1
16°	BETA	31	34°	ARIIC	6	52°	BSA	2	56°	ZEEHO	1
17°	CF MOTO	30	34°	E-MAX	6	52°	FELQ	2			
17°	SUZUKI	30	34°	LAMBRETTA	6	52°	MV AGUSTA	2			
										Totale	2632

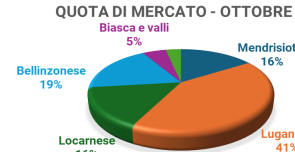
Immatricolazioni veicoli commerciali per distretto - gennaio - settembre 2025																
Gen.	Marca	Mendrisiotto set. gen. - set.		Luganese set. gen. - set.		Bellinzonese set. gen. - set.		Locarnese set. gen. - set.		Biasca 3 valli set. gen. - set.		Fuori cantone set. gen. - set.		Totale gen. - set.		Rango
Autofurgone	VW	3	25	14	126	1	30	1	32	1	17	3	14	244	30.2%	1°
	FORD	4	26	7	38	2	18		6		2	1	5	95	11.8%	2°
	RENAULT	3	14	2	29		29		3	1	6	4	4	85	10.5%	3°
	MERCEDES-BENZ		9	3	33	1	18		5		2	3	11	78	9.7%	4°
	TOYOTA	3	9	4	37		13	1	6	2	6			71	8.8%	5°
	FIAT	1	2	1	19	1	12		1	2	2	2	2	38	4.7%	6°
	CITROEN		5		17		5		10					37	4.6%	7°
	ISUZU		6	1	12		4		6	3	7		1	36	4.5%	8°
	IVECO		4	1	15		4		4		6	3	3	36	4.5%	8°
	PEUGEOT		5	1	9		2		2					18	2.2%	10°
	NISSAN		3		7		3		4					17	2.1%	11°
	OPEL				6	1	2	2	5		1		2	16	2.0%	12°
	MAN			1	2		12							14	1.7%	13°
	MAXUS				3		1				3			7	0.9%	14°
	PIAGGIO				3				2					5	0.6%	15°
	FUSO				1		2				1			4	0.5%	16°
	PIAGGIO-CUCINI			1	2				1					3	0.4%	17°
	CENNTRO		1											1	0.1%	18°
	GOUPIL								1					1	0.1%	18°
	HUDSON		1											1	0.1%	18°
	JENHOO		1											1	0.1%	18°
Autocarro	Totale	14	111	36	359	6	155	4	88	9	53	16	42	808		
	VOLVO		4		5	1	4		3	1	2			18	23.1%	1°
	MERCEDES-BENZ		3	2	6		2		1		1			13	16.7%	2°
	RENAULT				6		2		1					9	11.5%	3°
	ISUZU		1		6			1	1					8	10.3%	4°
	IVECO		2		3		1		2					8	10.3%	4°
	MAN		1		2		1		4					8	10.3%	4°
	FUSO		2	1	3									5	6.4%	7°
	SCANIA		1		2				1		1			5	6.4%	7°
	DAF	1	2		1									3	3.8%	9°
Trattore a sella	AEBI				1									1	1.3%	10°
	Totale	1	16	3	35	1	10	1	13	1	4			78		
	SCANIA		4	1	8									12	41%	1°
	VOLVO		9		3									12	41%	1°
	MERCEDES-BENZ		1		1									2	7%	3°
	DAF		1											1	3%	4°
	IVECO				1									1	3%	4°
	MAN		1											1	3%	4°
	Totale		16	1	13									29		

Emissioni di CO ₂ media veicoli commerciali per marca gennaio - settembre 2025 obiettivo 2025 153.9 gr./km		
Rango	Marca	Media CO ₂
1°	GOUPIL	0.00
1°	Diverse	0.00
3°	PIAGGIO-CUCINI	67.00
4°	MAXUS	79.07
5°	RENAULT	115.30
6°	PIAGGIO	158.00
7°	VW	159.51
8°	PEUGEOT	164.97
9°	FORD	169.34
10°	TOYOTA	177.16
11°	NISSAN	178.43
12°	FIAT	179.05
13°	OPEL	190.00
14°	CITROEN	202.23
15°	ISUZU	218.02
16°	MERCEDES-BENZ	219.83
17°	MAN	296.50
18°	IVECO	298.33
19°	FUSO	323.50
	Media	175.28

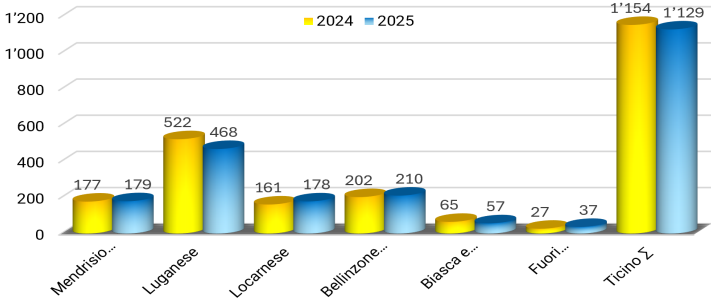
Immatricolazioni veicoli commerciali per tipo di alimentazione gennaio - settembre 2025													
Gen.	Marca	Benzina		Hybrid		Diesel		Elettrico		CNG / Benzina		Totale	Rango
		Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	
Autofurgone	VW	29	12%	18	7%	172	71%	23	10%			242	1°
	RENAULT	20	19%			42	40%	42	40%			104	2°
	FORD	31	33%	2	2%	53	56%	8	9%			94	3°
	MERCEDES-BENZ					72	94%	5	6%			77	4°
	TOYOTA	17	24%			46	65%	8	11%			71	5°
	CITROEN	5	12%			35	85%	1	2%			41	6°
	FIAT	1	3%			36	90%	3	8%			40	7°
	ISUZU					38	100%					38	8°
	IVECO					36	100%					36	9°
	NISSAN	11	37%			18	60%	1	3%			30	10°
	OPEL	5	20%			19	76%	1	4%			25	11°
	PEUGEOT					19	86%	3	14%			22	12°
	MAN					14	100%					14	13°
	PIAGGIO									5	100%	5	15°
	MAXUS					6	86%	1	14%			7	14°
	FUSO					4	100%					4	16°
	PIAGGIO-CUCINI							2	67%	1	33%	3	17°
	GOUPIL							1	100%			1	18°
	Diverse							3	100%			3	
	Totale	119	14%	20	2%	610	71%	102	12%	6	1%	857	
Autocarro	VOLVO					18	100%					18	1°
	MERCEDES-BENZ					11	92%	1	8%			12	2°
	ISUZU					8	100%					8	3°
	IVECO					8	100%					8	3°
	MAN					8	100%					8	3°
	RENAULT					6	75%	2	25%			8	3°
	SCANIA					5	100%					5	7°
	FUSO					4	100%					4	8°
	DAF					3	100%					3	9°
	AEBI					1	100%					1	10°
Totale					72	96%	3	4%			75		
Trattore a sella	SCANIA					12	100%					12	1°
	VOLVO					11	92%	1	8%			12	1°
	MERCEDES-BENZ					1	50%	1	50%			2	3°
	DAF					1	100%					1	4°
	IVECO					1	100%					1	4°
	MAN					1	100%					1	4°
Totale					27	93%	2	7%			29		

	2024		ottobre 2025		2024 - 2025		2024		gennaio - ottobre 2025		2024 - 2025	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	177	15.34%	179	15.85%	2	1.13%	1'517	14.07%	1'514	15.19%	-3	-0.20%
Luganese	522	45.23%	468	41.45%	-54	-10.34%	4'813	44.65%	4'466	44.79%	-347	-7.21%
Locarnese	161	13.95%	178	15.77%	17	10.56%	1'864	17.29%	1'599	16.04%	-265	-14.22%
Bellinzonese	202	17.50%	210	18.60%	8	3.96%	1'768	16.40%	1'640	16.45%	-128	-7.24%
Biasca e valli	65	5.63%	57	5.05%	-8	-12.31%	624	5.79%	549	5.51%	-75	-12.02%
Fuori Cantone	27	2.34%	37	3.28%	10	37.04%	194	1.80%	202	2.03%	8	4.12%
Ticino Σ	1'154	100%	1'129	100%	-25	-2.17%	10'780	100%	9'970	100%	-810	-7.51%
Svizzera	18'753		18'451		-302	-1.61%	194'483		187'378		-7'105	-3.65%

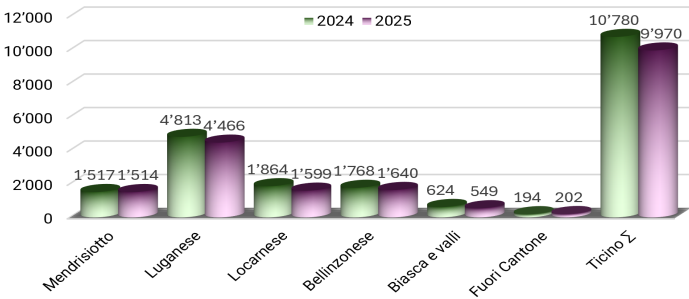
	Movimenti - ~occasioni		
	2024	2025	Delta %
ottobre	4'683	4'918	5.02%
gennaio - ottobre	42'266	36'933	-12.62%



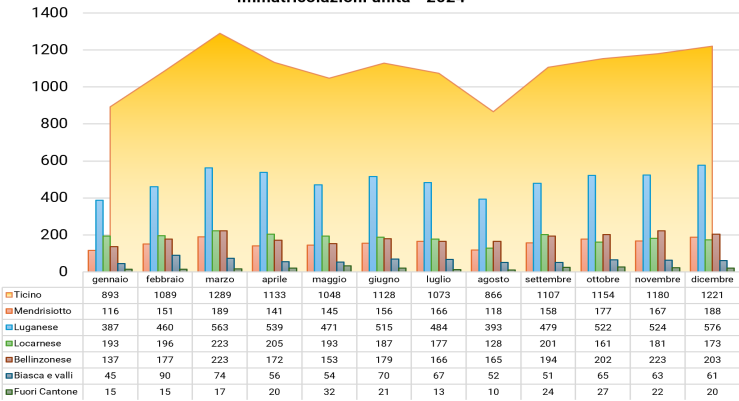
Immatricolazioni unità - ottobre



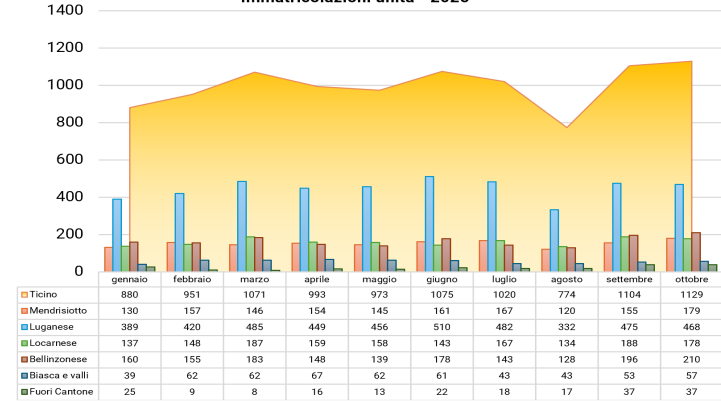
Immatricolazioni unità - gennaio - ottobre



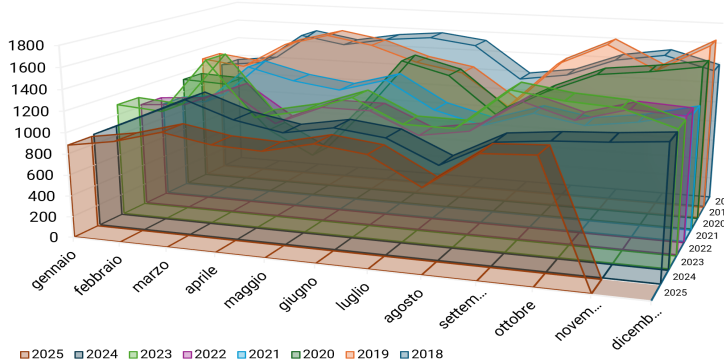
Immatricolazioni unità - 2024



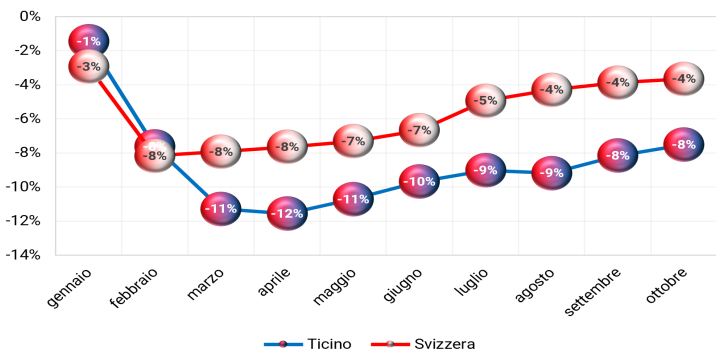
Immatricolazioni unità - 2025



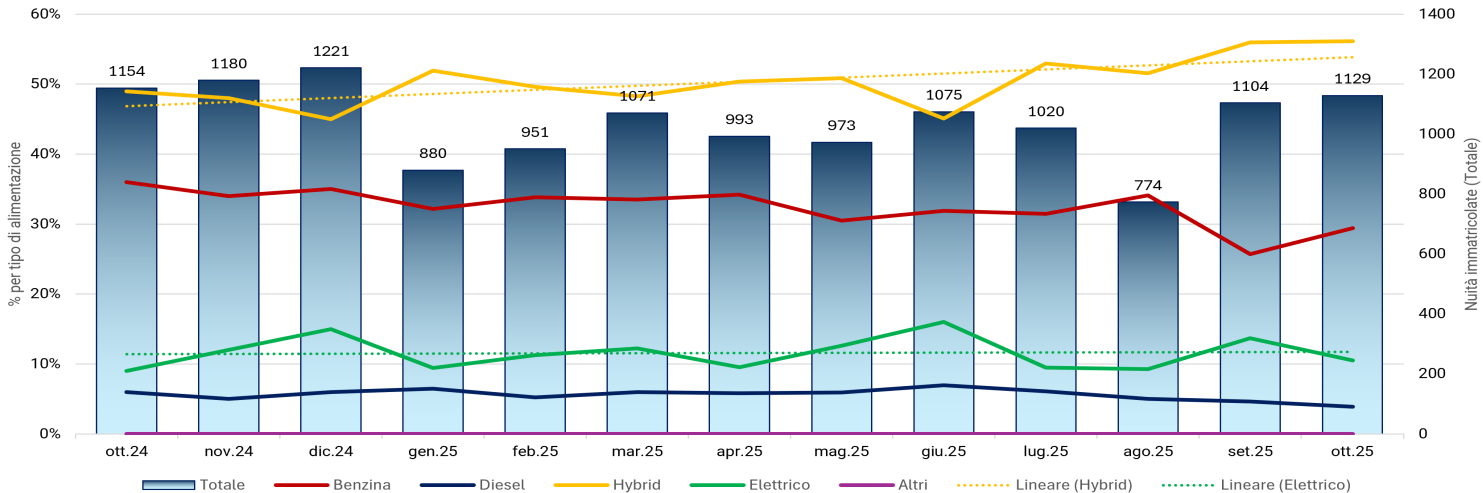
Immatricolazioni unità - anni



DELTA % IMMATRICOLAZIONI - 2024 / 2025



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



Immatricolazioni cumulative gennaio - ottobre 2025 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca														Immatricolazioni cumulative gennaio - ottobre CH					
Ran-go	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Locarnese		Bellinzonese		Biasca e valli		F.cant.	Ticino		Σ Q.tà	%	Σ Q.tà	%	Rango
1°	VW	202	13.3%	592	13.3%	320	20.2%	295	17.8%	86	15.7%	33	1'528	15.3%	19'742	10.5%	1°		
2°	MERCEDES-BENZ	147	9.7%	546	12.2%	143	9.0%	188	11.3%	23	4.2%	7	1'054	10.6%	15'198	8.1%	4°		
3°	AUDI	167	11.0%	447	10.0%	133	8.4%	170	10.3%	24	4.4%	19	960	9.6%	13'933	7.4%	5°		
4°	BMW	133	8.8%	387	8.7%	105	6.6%	125	7.5%	49	8.9%	35	834	8.4%	17'438	9.3%	3°		
5°	SKODA	118	7.8%	266	6.0%	101	6.4%	142	8.6%	98	17.9%	30	755	7.6%	17'495	9.3%	2°		
6°	TOYOTA	127	8.4%	230	5.2%	73	4.6%	109	6.6%	29	5.3%	13	581	5.8%	9'499	5.1%	6°		
7°	DACIA	82	5.4%	192	4.3%	66	4.2%	65	3.9%	54	9.8%	1	460	4.6%	7'026	3.7%	10°		
8°	SEAT / CUPRA	56	3.7%	153	3.4%	29	1.8%	80	4.8%	20	3.6%	10	348	3.5%	7'845	4.2%	7°		
9°	RENAULT	53	3.5%	136	3.0%	43	2.7%	58	3.5%	27	4.9%	8	325	3.3%	7'535	4.0%	8°		
10°	PORSCHE	26	1.7%	189	4.2%	53	3.4%	16	1.0%	6	1.1%	1	291	2.9%	3'906	2.1%	15°		
11°	SUZUKI	46	3.0%	104	2.3%	35	2.2%	35	2.1%	42	7.7%	1	263	2.6%	2'995	1.6%	17°		
12°	HYUNDAI	20	1.3%	91	2.0%	65	4.1%	63	3.8%	15	2.7%	8	262	2.6%	7'403	4.0%	9°		
13°	MINI	31	2.0%	137	3.1%	19	1.2%	36	2.2%	4	0.7%	1	228	2.3%	3'196	1.7%	16°		
14°	TESLA	37	2.4%	96	2.1%	37	2.3%	31	1.9%	9	1.6%	2	212	2.1%	Vedi diverse				
15°	CITROEN	19	1.3%	62	1.4%	72	4.6%	37	2.2%	9	1.6%	2	201	2.0%	2'144	1.1%	21°		
16°	VOLVO	38	2.5%	90	2.0%	17	1.1%	23	1.4%	3	0.5%	3	174	1.7%	6'819	3.6%	11°		
17°	KIA	18	1.2%	67	1.5%	53	3.4%	21	1.3%	7	1.3%	1	167	1.7%	5'333	2.8%	12°		
18°	FORD	30	2.0%	58	1.3%	18	1.1%	24	1.4%	6	1.1%	3	139	1.4%	4'935	2.6%	13°		
19°	JEEP	17	1.1%	49	1.1%	19	1.2%	22	1.3%	6	1.1%	3	116	1.2%	1'069	0.6%	27°		
19°	MG	11	0.7%	69	1.5%	22	1.4%	10	0.6%	3	0.5%	1	116	1.2%	2'661	1.4%	19°		
21°	MAZDA	8	0.5%	44	1.0%	22	1.4%	18	1.1%	5	0.9%	1	98	1.0%	2'409	1.3%	20°		
22°	PEUGEOT	20	1.3%	33	0.7%	18	1.1%	19	1.1%	1	0.2%	5	96	1.0%	4'370	2.3%	14°		
23°	HONDA	16	1.1%	31	0.7%	27	1.7%	13	0.8%	2	0.4%	0	89	0.9%	2'032	1.1%	23°		
24°	LAND ROVER	5	0.3%	74	1.7%	5	0.3%	3	0.2%	1	0.2%	0	88	0.9%	1'669	0.9%	24°		
25°	FIAT	27	1.8%	25	0.6%	10	0.6%	3	0.2%	1	0.2%	1	67	0.7%	1'211	0.6%	26°		
26°	FERRARI	3	0.2%	52	1.2%	1	0.1%	3	0.2%	0	0.0%	0	59	0.6%	Vedi diverse				
27°	OPEL	6	0.4%	26	0.6%	11	0.7%	11	0.7%	2	0.4%	2	58	0.6%	2'864	1.5%	18°		
28°	ALFA ROMEO	15	1.0%	10	0.2%	6	0.4%	6	0.4%	0	0.0%	8	45	0.5%	840	0.4%	30°		
29°	NISSAN	2	0.1%	28	0.6%	3	0.2%	3	0.2%	1	0.2%	0	37	0.4%	2'131	1.1%	22°		
30°	LEXUS	2	0.1%	29	0.6%	3	0.2%	1	0.1%	1	0.2%	0	36	0.4%	624	0.3%	32°		
31°	LAMBORGHINI	4	0.3%	28	0.6%	1	0.1%	2	0.1%	0	0.0%	0	35	0.4%	Vedi diverse				
31°	SUBARU	1	0.1%	10	0.2%	8	0.5%	6	0.4%	9	1.6%	1	35	0.4%	1'000	0.5%	28°		
33°	LEAPMOTOR	5	0.3%	8	0.2%	11	0.7%	6	0.4%	0	0.0%	0	30	0.3%	608	0.3%	33°		
34°	BENTLEY	3	0.2%	22	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	25	0.3%	Vedi diverse				
34°	MITSUBISHI	0	0.0%	19	0.4%	5	0.3%	1	0.1%	0	0.0%	0	25	0.3%	1'327	0.7%	25°		
36°	SMART	2	0.1%	9	0.2%	4	0.3%	8	0.5%	0	0.0%	0	23	0.2%	Vedi diverse				
37°	ASTON MARTIN	3	0.2%	10	0.2%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	1	15	0.2%	129	0.1%	39°		
38°	BYD	1	0.1%	3	0.1%	8	0.5%	0	0.0%	2	0.4%	0	14	0.1%	658	0.4%	31°		
39°	ALPINE	3	0.2%	7	0.2%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	12	0.1%	293	0.2%	35°		
40°	KGM/SSANGYONG	1	0.1%	0	0.0%	5	0.3%	1	0.1%	4	0.7%	0	11	0.1%	380	0.2%	34°		
41°	JAGUAR	2	0.1%	5	0.1%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	9	0.1%	157	0.1%	38°		
42°	MASERATI	1	0.1%	6	0.1%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	8	0.1%	169	0.1%	37°		
43°	SWM	3	0.2%	3	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	6	0.1%	Vedi diverse				
44°	DONGFENG	0	0.0%	4	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	4	0.04%	Vedi diverse				
44°	MC LAREN	0	0.0%	3	0.1%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	4	0.04%	Vedi diverse				
46°	DS	0	0.0%	3	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	3	0.03%	196	0.1%	36°		
46°	JAECOO	1	0.1%	2	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	3	0.03%	Vedi diverse				
46°	POLESTAR	0	0.0%	1	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	3	0.03%	904	0.5%	29°		
49°	DALLARA	0	0.0%	1	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	2	0.02%	Vedi diverse				
49°	JAC	0	0.0%	1	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	2	0.02%	Vedi diverse				
49°	LOTUS	0	0.0%	1	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	2	0.02%	Vedi diverse				
49°	PAGANI	0	0.0%	2	0.04%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	2	0.02%	Vedi diverse				
49°	XPENG	0	0.0%	1	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	2	0.02%	Vedi diverse				
54°	CADILLAC	0	0.0%	1	0.02%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.01%	60	0.0%	40°		
54°	CHEVROLET	0	0.0%	1	0.02%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.01%	Vedi diverse				
54°	DODGE	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	1	0.01%	Vedi diverse				
54°	INEOS	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.01%	Vedi diverse				
54°	MAN	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.01%	Vedi diverse				
54°	ROLLS ROYCE	0	0.0%	1	0.02%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.01%	Vedi diverse				
54°	VOYAH	0	0.0%	1	0.02%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.01%	Vedi diverse				
54°	ZEKKR	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.01%	Vedi diverse				
Diverse															7'175				
TOTALE		1'514		4'466		1'582		1'657		549		202	9'970		187'378				

Media emissioni di CO2 per marca, gennaio - settembre 2025 (gr./km) / obiettivo 2025 93.6 gr./km											
Rango	Marca	Media CO ₂	Rango	Marca	Media CO ₂	Rango	Marca	Media CO ₂	Rango	Marca	Media CO ₂
1°	CADILLAC	0.00	17°	DS	97.00	33°	JEEP	120.85	49°	SUBARU	169.07
1°	DONGFENG	0.00	18°	RENAULT	97.31	34°	DACIA	121.86	50°	PORSCHE	183.84
1°	POLESTAR	0.00	19°	LEXUS	98.87	35°	VW	122.12	51°	LAMBORGHINI	196.91
1°	SMART	0.00	20°	TOYOTA	102.68	36°	BMW	122.51	52°	KG MOBILITY	211.29
1°	TESLA	0.00	21°	LOTUS	104.00	37°	SUZUKI	123.08	53°	CHEVROLET	229.00
1°	VOYAH	0.00	22°	CUPRA	104.39	38°	SEAT	124.98	54°	PAGANI	229.67
1°	XPENG	0.00	23°	FIAT	107.87	39°	MAZDA	125.75	55°	MASERATI	229.80
1°	ZEEKR	0.00	24°	DALLARA	108.00	40°	FORD	126.91	56°	MC LAREN	240.00
9°	LEAPMOTOR	3.67	25°	SSANGYONG	108.40	41°	LAND ROVER	127.08	57°	ALPINA	241.00
10°	ALPINE	13.25	26°	MITSUBISHI	108.60	42°	ALFA ROMEO	128.96	58°	FERRARI	256.43
11°	BYD	24.50	27°	PEUGEOT	109.09	43°	OPEL	129.62	59°	MAN	261.00
12°	JAGUAR	39.62	28°	HYUNDAI	111.71	44°	CITROEN	129.79	60°	MERCEDES-AMG	261.12
13°	Diverse	62.14	29°	HONDA	112.13	45°	NISSAN	131.06	61°	ASTON MARTIN	295.53
14°	SWM	63.57	30°	MINI	112.79	46°	AUDI	138.66	62°	INEOS	319.00
15°	VOLVO	65.44	31°	KIA	113.03	47°	MERCEDES-BENZ	143.11	63°	ROLLS ROYCE	385.00
16°	MG	90.73	32°	SKODA	113.46	48°	BENTLEY	143.16		Media	120.85

Immatricolazioni cumulative gennaio - ottobre 2025 veicoli elettrici per distretto e Ticino															
Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		Fuori Cant.		Totale		
	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Rango
TESLA	36	17%	96	45%	31	15%	37	18%	9	4%	2	1%	211	18.4%	1°
SKODA	12	12%	20	20%	31	30%	13	13%	15	15%	11	11%	102	8.9%	2°
VW	16	17%	32	34%	17	18%	18	19%	3	3%	8	9%	94	8.2%	3°
AUDI	11	12%	36	39%	23	25%	17	18%	2	2%	4	4%	93	8.1%	4°
BMW	12	18%	16	24%	16	24%	12	18%	7	10%	5	7%	68	5.9%	5°
RENAULT	10	15%	32	48%	8	12%	10	15%	5	7%	2	3%	67	5.8%	6°
MERCEDES-BENZ	9	14%	24	38%	16	25%	13	20%			2	3%	64	5.6%	7°
VOLVO	8	14%	30	53%	8	14%	8	14%	2	4%	1	2%	57	5.0%	8°
MINI	5	9%	33	59%	13	23%	4	7%			1	2%	56	4.9%	9°
SEAT / CUPRA	4	9%	18	39%	13	28%	6	13%	2	4%	3	7%	46	4.0%	10°
PORSCHE	2	5%	27	64%			13	31%					42	3.7%	11°
HYUNDAI	2	5%	8	22%	17	46%	6	16%			4	11%	37	3.2%	12°
DACIA	7	26%	12	44%	4	15%	3	11%	1	4%			27	2.3%	13°
SMART	2	9%	9	39%	8	35%	4	17%					23	2.0%	14°
LEAPMOTOR	5	24%	8	38%	2	10%	6	29%					21	1.8%	15°
KIA	1	5%	11	58%	2	11%	5	26%					19	1.7%	16°
PEUGEOT			6	38%	9	56%	1	6%					16	1.4%	17°
TOYOTA	1	7%	5	33%	7	47%	1	7%	1	7%			15	1.3%	18°
CITROEN			5	38%	3	23%	5	38%					13	1.1%	19°
FORD	2	17%	5	42%	2	17%	2	17%	1	8%			12	1.0%	20°
ALPINE	3	27%	7	64%			1	9%					11	1.0%	21°
FIAT	4	40%	3	30%			2	20%			1	10%	10	0.9%	22°
MG			6	60%	1	10%	2	20%			1	10%	10	0.9%	22°
BYD			1	20%			4	80%					5	0.4%	24°
DONGFENG			4	100%									4	0.3%	25°
HONDA			1	33%	1	33%	1	33%					3	0.3%	26°
JEEP			1	33%			1	33%	1	33%			3	0.3%	26°
MAZDA			1	33%	1	33%	1	33%					3	0.3%	26°
NISSAN			2	67%			1	33%					3	0.3%	26°
POLESTAR			1	33%			1	33%			1	33%	3	0.3%	26°
OPEL			1	50%							1	50%	2	0.2%	31°
XPENG			1	50%			1	50%					2	0.2%	31°
CADILLAC			1	100%									1	0.1%	33°
JAC							1	100%					1	0.1%	33°
KGM / SsangYong							1	100%					1	0.1%	33°
LEXUS			1	100%									1	0.1%	33°
LOTUS			1	100%									1	0.1%	33°
VOYAH			1	100%									1	0.1%	33°
ZEEKR	1	100%											1	0.1%	33°
Totale	153	13%	466	41%	233	20%	201	17%	49	4%	47	4%	1149		

Curiosità ottobre 2025
Immatricolazioni Ticino

Mod. acquisto			Q.tà	%
Con leasing			797	71%
Importazione			Q.tà	%
Con certificato X			3	0.3%
Propulsione			Q.tà	%
Elettrica			119	10.5%
Cambio			Q.tà	%
Automatico			823	73%
Manuale			198	18%
Altro			108	10%

Colore	Q.tà	%
grigio	408	36%
bianco	252	22%
nero	231	20%
blu	115	10%
verde	57	5%
rosso	37	3%
beige	11	1%
giallo	8	1%
marrone	4	0%
violetto	4	0%
arancione	2	0%

Pos.	Marca	Q.tà	%
1°	VW	189	17%
2°	MERCEDES-BENZ	119	11%
3°	AUDI	102	9%
4°	SKODA	95	8%
5°	TOYOTA	72	6%
6°	DACIA	71	6%
6°	BMW	71	6%
8°	RENAULT	49	4%
9°	SEAT / CUPRA	42	4%
10°	HYUNDAI	29	3%

Motocicli immatricolazioni Ticino gennaio - ottobre 2025											
Rango	Marca	Q.tà	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à
1°	HONDA	555	19°	CFMOTO	26	35°	LAMBRETTA	6	48°	VELOCIFERO	3
2°	YAMAHA	554	20°	MONDIAL	24	35°	MOTRON	6	56°	BSA	2
3°	SYM	311	21°	WOTTAN	20	35°	SHERCO	6	56°	MALAGUTI	2
4°	PIAGGIO	244	22°	ROYAL-ENFIELD	19	35°	Diverse	6	58°	FANTIC	1
5°	BMW	149	23°	BENELLI	17	41°	REDMOTO	5	58°	FD MOTORS	1
6°	TRIUMPH	106	23°	HUSQVARNA	17	42°	BRIXTON	4	58°	ITALJET	1
7°	DUCATI	95	25°	GAS GAS	16	42°	EFUN	4	58°	KL	1
8°	KAWASAKI	76	25°	SWM	16	42°	ELECTRIC MOTION	4	58°	LIVEWIRE	1
9°	ZONTES	67	27°	SURRON	14	42°	FELQ	4	58°	LVNENG	1
10°	APRILIA	61	28°	MOTO GUZZI	12	42°	STARK	4	58°	ROYAL	1
11°	VOGE	52	29°	KOVE	8	42°	TARO	4	58°	SILENCE	1
12°	KTM	44	29°	MONTESA	8	48°	ARENA	3	58°	SUNRA	1
13°	KYMCO	39	29°	MOTO MORINI	8	48°	ASKOLL	3	58°	TALARIA	1
14°	FANTIC MOTOR	38	29°	QJMOTOR	8	48°	EASYCOOL	3	58°	TILGREEN	1
15°	HARLEY-DAVIDSON	35	33°	HORWIN	7	48°	INDIAN	3	58°	UGBEST	1
16°	BETA	33	33°	NIU	7	48°	MV AGUSTA	3	58°	VMOTO	1
17°	SUZUKI	31	35°	ARIIC	6	48°	NERVA	3	58°	YADEA	1
18°	CF MOTO	30	35°	E-MAX	6	48°	TM	3	58°	ZEEHO	1
										Totale	2'855

Immatricolazioni VU per distretto - gennaio - ottobre 2025

	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		F.Cant.		Totale		Rango
		ott.	gen. - ott.	ott.	gen. - ott.	ott.	gen. - ott.	ott.	gen. - ott.	ott.	gen. - ott.	ott.	gen. - ott.	gen. ott.	%	
Autofurgone	VW	3	28	13	139	8	38	1	33	1	18	3	17	273	29.6%	1°
	FORD	3	29	6	44	1	19	2	8		2		5	107	11.6%	2°
	RENAULT		14	7	36	3	32		3	1	7	6	10	102	11.1%	3°
	MERCEDES-BENZ	2	11	3	36		18		5		2	11	22	94	10.2%	4°
	TOYOTA	1	10	1	38		13	1	7	1	7			75	8.1%	5°
	IVECO		4	2	17	3	7		4	5	11	2	5	48	5.2%	6°
	FIAT	1	3		19		12	2	3		2		2	41	4.4%	7°
	ISUZU		6	2	14		4	2	8	1	8		1	41	4.4%	7°
	CITROEN	2	7		17		5	1	11					40	4.3%	9°
	OPEL			1	7	1	3		5	1	2	1	3	20	2.2%	10°
	PEUGEOT		5		9	2	4		2					20	2.2%	10°
	NISSAN		3	1	8		3		4					18	2.0%	12°
	MAN				2		12							14	1.5%	13°
	MAXUS				3		1			1	4			8	0.9%	14°
	FUSO	1	1	2	3		2				1			7	0.8%	15°
	PIAGGIO				3			1	3					6	0.7%	16°
	PIAGGIO-CUCINI			1	3				1					4	0.4%	17°
	CENNTRO		1											1	0.1%	18°
	GOUPIL							1						1	0.1%	18°
	HUDSON		1											1	0.1%	18°
	JENHOO		1											1	0.1%	18°
Autocarro	Totale	13	124	39	398	18	173	10	98	11	64	23	65	922		
	VOLVO		4		5		4		3		2	1	1	19	22.4%	1°
	MERCEDES-BENZ		3		6	1	3		1		1			14	16.5%	2°
	IVECO	1	3	1	4		1		2			1	1	11	12.9%	3°
	MAN		1	1	3		1		4					9	10.6%	4°
	RENAULT				6		2		1					9	10.6%	4°
	ISUZU		1		6				1					8	9.4%	6°
	FUSO		2		3									5	5.9%	7°
	SCANIA		1		2			1			1			5	5.9%	7°
	DAF		2		1									3	3.5%	9°
	AEBI				1									1	1.2%	10°
	FORD											1	1	1	1.2%	10°
	Totale	1	17	2	37	1	11		13		4	3	3	85		
Trattore a sella	SCANIA	5	9		8									17	40%	1°
	VOLVO	3	12		3									15	36%	2°
	MERCEDES-BENZ	1	2		1							1	1	4	10%	3°
	MAN	1	2	1	1									3	7%	4°
	IVECO	1	1		1									2	5%	5°
	DAF		1											1	2%	6°
	Totale	11	27	1	14							1	1	42		

Emissioni di CO2 media per marca
gennaio - ottobre 2025
obiettivo 2025 153.9 gr./km

Rango	Marca	Media CO ₂
1°	Diversi	0.00
1°	GOUPIL	0.00
3°	PIAGGIO-CUCINI	50.25
4°	MAXUS	73.80
5°	RENAULT	126.23
6°	PIAGGIO	158.00
7°	VW	159.43
8°	PEUGEOT	167.20
9°	FORD	169.75
10°	TOYOTA	177.53
11°	NISSAN	179.34
12°	FIAT	179.53
13°	OPEL	190.04
14°	CITROEN	202.48
15°	ISUZU	209.04
16°	MERCEDES-BENZ	217.52
17°	MAN	296.50
18°	IVECO	303.38
19°	FUSO	322.43
	Media	176.82

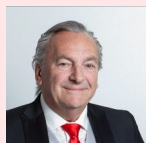
Immatricolazioni per tipo di alimentazione gennaio - ottobre 2025

	Marca	Benzina		Hybrid		Diesel		Elettrico		CNG / Benzi-		Totale	Rango
		Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	
Autofurgone	VW	32	12%	19	7%	190	71%	27	10%			268	1°
	RENAULT	25	20%			54	44%	43	35%			122	2°
	FORD	33	31%	4	4%	60	57%	9	8%			106	3°
	MERCEDES-BENZ					87	92%	8	8%			95	4°
	TOYOTA	20	26%	1	1%	47	62%	8	11%			76	5°
	IVECO					48	100%					48	6°
	FIAT	1	2%			41	91%	3	7%			45	7°
	ISUZU					43	100%					43	8°
	CITROEN	5	12%			37	86%	1	2%			43	8°
	OPEL	7	22%			24	75%	1	3%			32	10°
	NISSAN	11	35%			20	65%					31	11°
	PEUGEOT					22	88%	3	12%			25	12°
	MAN					14	100%					14	13°
	MAXUS					7	88%	1	13%			8	14°
	FUSO					7	100%					7	15°
	PIAGGIO									6	100%	6	16°
	Diversi							4	100%			4	17°
	PIAGGIO-CUCINI							3	75%	1	25%	4	17°
	GOUPIL							1	100%			1	18°
	Totale	134	14%	24	2%	701	72%	112	11%	7	1%	978	
Autocarro	VOLVO					19	100%					19	1°
	MERCEDES-BENZ					12	92%	1	8%			13	2°
	IVECO					11	85%	2	15%			13	2°
	MAN					9	100%					9	4°
	RENAULT					6	75%	2	25%			8	5°
	ISUZU					8	100%					8	5°
	SCANIA					5	100%					5	7°
	FUSO					4	100%					4	8°
	DAF					3	100%					3	9°
	FORD							1	100%			1	10°
Trattore a sella	AEBI					1	100%					1	10°
	Totale					78	93%	6	7%			84	
	SCANIA					24	100%					24	1°
	VOLVO					14	93%	1	7%			15	2°
	MERCEDES-BENZ					2	50%	2	50%			4	3°
	IVECO					2	100%					2	4°
	MAN					2	100%					2	4°
	DAF					1	100%					1	6°
	Totale					45	94%	3	6%			48	

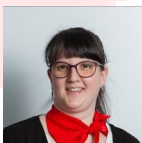
UPSA Sezione Ticino — 2025

**Roberto Bonfanti**

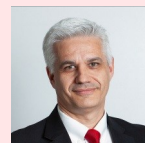
Presidente UPSA TI
Presidente UPSA Mendrisiotto
Membro di comitato Cc-Ti
roberto.bonfanti@upsa-ti.ch

**Pasquale Ciccone**

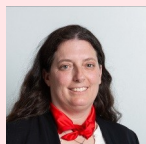
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Delegato cantonale
Presidente UPSA Luganese
pasquale.ciccone@upsa-ti.ch

**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**

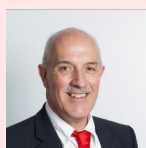
Membro di comitato UPSA TI
Rappresentante UPSA Ticino
nel CDA di ESA
Supplente membro CPC

**Roberto Bellini**

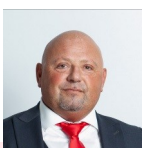
Membro di comitato UPSA TI
Responsabile ispettori
ambientali
roberto.bellini@upsa-ti.ch

**Alice Tognetti**

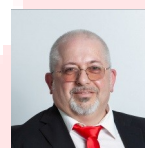
Membro di comitato UPSA TI

**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

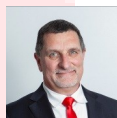
Docente centro UPSA Biasca

Enzo Galloro

Docente centro UPSA Biasca

Andrea Bianchini

Docente centro UPSA Biasca

**Marco Doninelli**

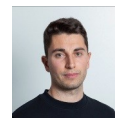
Direttore UPSA TI

**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