AUTO INSIDE
SEZIONE TICINO

La rivista specializzata dell'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)
Sezione Ticino **04/25**

Pag. 1 Editoriale - Siete pronti a scrivere la storia?
Pag. 2 Cura di ringiovanimento per i restauratori
Pag. 3 Il nostro eroe: il climatizzatore - prodotti di qualità per comfort non visibile del veicolo
Pag. 4 Formazione della miscela storica
Pag. 8 Una rete per le classiche
Pag. 10 "Siate coraggiosi con gli aumenti"
Pag. 12 Focus sull'accumulo di energia
Pag. 14 Chi è responsabile dei danni causati dall'autolavaggio?
Pag. 16 Non resta molto tempo
Pag. 18 False offerte di veicoli via e-mail
Pag. 20 Interessanti approfondimenti per la salute sul posto di lavoro
Pag. 23 Corsi di formazione UPSA - Sezione Ticino
Pag. 24 Statistiche immatricolazioni Ticino - marzo 2025

EDITORIALE

Siete pronti a scrivere la storia?

Cara lettrice, Caro lettore,

È stato uno dei momenti più importanti dello scorso anno. Anzi, a dire il vero sono due. La meccatronica di veicoli utilitari Sophie Schumacher, del Seeland bernese, lo scorso autunno, ha vinto la medaglia d'oro nella categoria veicoli utilitari agli WorldSkills di Lione diventando così la prima donna ad ottenere questo risultato nella categoria. Nevio Bernet di Lucerna ha vinto l'argento nella specializzazione veicoli leggeri. Che immagine meravigliosa!

Se questi successi sono importanti per loro, sono anche preziosi per l'intero settore dell'automobile, soprattutto in un momento in cui il reparto automobilistico fatica a trovare un numero sufficiente di nuovi collaboratori qualificati. Il trionfo di Lione dimostra che il potenziale c'è, anche se dietro a titoli come questo c'è ovviamente molto lavoro da fare.

È un lavoro del quale potremo vedere i frutti agli SwissSkills, che si terranno a Berna dal 17 al 21 settembre 2025. Il modulo d'iscrizione per le qualifiche è ancora aperto fino al 18 aprile. La selezione si svolgerà poi il 5 luglio presso la Mobilcity, sempre a Berna, ed è aperto a tutti i meccatronici del settore automobilistico nati nel 2004 o successivamente, che hanno la procedura di qualificazione nel 2024 o lo completeranno nel 2025.

Per scrivere la storia, spesso bisogna osare. I nostri giovani valgono l'oro, nel vero senso della parola.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter,
Presidente centrale

la mia ESA+ Più forti, insieme

QUALITY 1

Revisione totale del regolamento d'esame, con un'ulteriore specializzazione

Cura di ringiovanimento per i restauratori

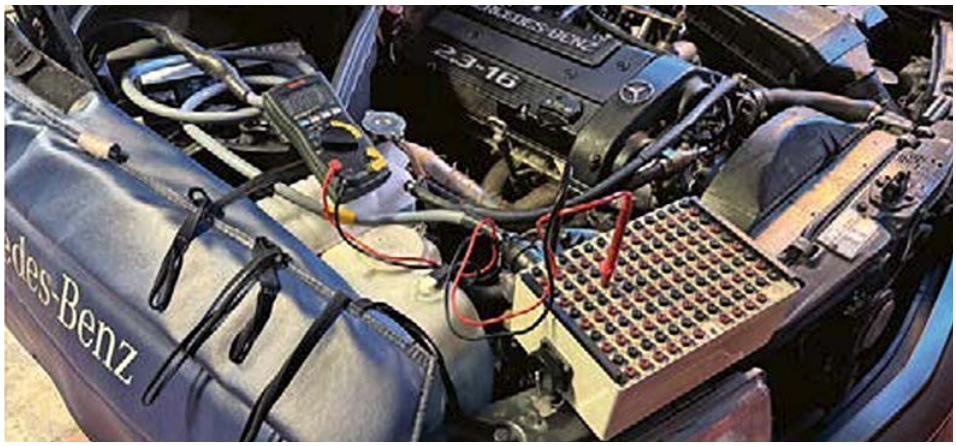
Finora, le norme che regolano l'esame professionale per i restauratori di veicoli si sono concentrate sulle competenze necessarie per lavorare sui veicoli più datati (1945 - 1975). La situazione presto cambierà. **Christoph Künzi**

Da quando è stato stilato l'attuale regolamento d'esame per i restauratori di veicoli, si è registrato un inaspettato aumento della domanda da parte del settore e dei proprietari di veicoli - la maggior parte dei quali appartiene alle generazioni X e Y - di specialisti con abilità manuali per lavorare sulle cosiddette youngtimer. A dire il vero, il termine youngtimer non è propriamente corretto per questi veicoli, la cui prima messa in circolazione risale ormai a diversi decenni orsono. Pensate: un'auto immatricolata per la prima volta nel 1995 sarà considerata una oldtimer già a partire da quest'anno! Ecco perché facciamo riferiamo a questo categoria come "veicoli d'epoca della generazione più giovane".

Niente a che vedere con le moderne apparecchiature di diagnosi: quando si lavorava sulla VW Golf II, con il V. A.G. Foto: media UPSA

Altre competenze richieste

Le competenze operative necessarie per intervenire sulle youngtimer sono, da un lato, molto diverse da quelle richieste per i veicoli di oldtimer e, dall'altro, anche da quelle richieste per i veicoli moderni. Le youngtimer più vecchie sono già dotate di elettronica per la gestione del motore, la trazione e il telaio, ma anche e soprattutto per le funzioni di comfort, anche se con un'autodiagnosi più arcana rispetto ai veicoli moderni, una letteratura tecnica limitata e apparecchiature di misura e diagnosi ancora analogiche. Questo richiede competenze molto specifiche da parte dei professionisti dell'officina. Lo specialista deve conoscere a molto bene le possibilità di diagnosi dell'epoca e la filosofia che sta alla base. È inoltre importante che sia in grado di utilizzare in modo appropriato le moderne apparecchiature di misura applicate alla tecnologia degli anni '80 e '90.



Per la ricerca dei guasti della Mercedes 190 E 2.3-16, si utilizzano box di derivazione e tecniche di misurazione.

In futuro due specializzazioni

L'aggiunta di competenze operative per la "Tecnica dei veicoli youngtimer" richiede che l'attuale formazione "Tecnica dei veicoli" dia origine in futuro a due specializzazioni distinte: la nuova specializzazione "Tecna dei veicoli youngtimer" e l'attuale specializzazione "Tecnica dei veicoli oldtimer". L'ente responsabile dell'IgF ha quindi deciso di aggiungere questa ulteriore specializzazione al nuovo regolamento d'esame. Un gruppo di progetto composto da esperti della formazione, dell'artigianato (giovani specialisti) e dei vari enti responsabili della comunità d'interesse dei restauratori di veicoli, IgF, ha già iniziato i lavori e ha definito il contenuto della nuova specializzazione nel corso di varie riunioni. Se tutto va bene, il nuovo regolamento d'esame dovrebbe essere messo in consultazione nell'estate del 2026 e la prima classe con la nuova specializzazione dovrebbe poter iniziare la formazione nel corso del successivo autunno. <

Info ESA

Il nostro eroe: il climatizzatore – prodotti di qualità per il comfort non visibile del veicolo

I climatizzatori nei veicoli sono essenziali per il comfort e la sicurezza, indipendentemente dalla stagione. In estate regolano la temperatura interna e forniscono un piacevole raffreddamento. Nei mesi freddi impediscono l'appannamento dei finestrini, migliorando la visibilità e aumentando così la sicurezza di guida. Una manutenzione regolare dell'impianto di climatizzazione è fondamentale per garantire aria pulita, prevenire la formazione di muffe e prolungare la durata di vita dell'impianto. In questo modo non solo si risparmiano costose riparazioni, ma si preserva anche il valore del veicolo.

Prodotti di alta qualità per la cura sono essenziali per la manutenzione. Tra questi rientrano i lubrificanti PAG e POE in viscosità specifiche o in versioni universali. Anche i turafalle e gli additivi UV sono importanti per garantire la funzionalità del condizionatore d'aria. Elke Srl offre esattamente questi prodotti e molto altro ancora. Con oltre 20 anni di esperienza nel settore, quella che in origine era una piccola azienda familiare nei pressi di Torino, si è espansa a livello internazionale.

Particolarmente degno di nota è il partenariato di Elke con l'ESA, l'organizzazione di acquisto del settore svizzero dell'automobile e dei veicoli a motore, siglato nel 2024. Questa collaborazione sottolinea l'impegno di Elke per la qualità e l'innovazione nel settore automobilistico, di cui l'azienda è particolarmente orgogliosa. Grazie alla sua ampia gamma di prodotti e alla grande attenzione alle esigenze dei clienti, Elke è un partner affidabile per officine e aziende specializzate in tutto il mondo. <

Carburatori e sistemi di iniezione

Formazione della miscela storica

Sui veicoli più vecchi, il meccanico di oggi potrebbe cercare invano un'interfaccia OBD per collegare un tester di diagnosi. In ogni caso, le più moderne tecniche di diagnosi possono a volte essere utilizzate in maniera mirata per controllare i sistemi di formazione della miscela di vecchia concezione così da poter effettuare una diagnosi e le registrazioni necessarie. **Andreas Senger**

Le moderne procedure di diagnosi iniziano con la solita routine: collegare il tester all'interfaccia OBD e interrogare tutte le unità di controllo e la loro memoria degli errori, in modo che il reclamo del cliente - e quindi qualsiasi malfunzionamento - possa essere risolto con una ricerca completamente automatizzata. Un aggiornamento del software, la sostituzione di un sensore difettoso o la risoluzione di un problema di comunicazione in un sistema bus e il veicolo viene riparato. Le procedure di diagnosi dei moderni sistemi di gestione delle automobili sono certamente molto complessi e permettono di risolvere un gran numero di casi, ma non il 100%. Gli esperti della diagnosi sanno che il rilevamento dei guasti richiede una conoscenza approfondita e interconnessa dei sistemi del veicolo. Escludere e delimitare i guasti è a volte un lavoro da detective. Alla fine però, c'è molta soddisfazione quando il guasto viene riparato, non solo grazie al tester di diagnosi, ma grazie soprattutto alle conoscenze tecniche acquisite come meccanico diagnostico o come specialista di marca grazie ai corsi di formazione degli importatori di veicoli.

Per i veicoli d'epoca, la procedura di ricerca guasti è la medesima, ma senza l'ausilio del tester di diagnosi. Se un veicolo con motore a carburatore non si avvia, è necessario controllare il sistema di avviamento (stato di carica della batteria, innesto del motorino di avviamento), il sistema di accensione e l'alimentazione del carburante, così da poter poi riavviare il motore. La procedura di diagnosi per i veicoli più vecchi non è diversa da quella per i veicoli moderni. Anche in questo caso è necessario procedere per gradi e intervenire per eliminazione. Ecco perché anche i meccanici e i meccatronici di oggi sono pure in grado di trovare l'uno o l'altro errore anche intervenendo su veicoli con tecnologia automobilistica del passato (i club di marca dispongono di fantastiche biblioteche piene d'informazioni), combinando e implementando una procedura di diagnosi logica con le conoscenze della moderna tecnologia di misurazione.

Procedere per gradi

Sui veicoli a carburatore, i guasti elettrici sono rari. Solo alcuni sistemi, come l'arricchimento all'avviamento a freddo o una valvola di chiusura a solenoide, sono controllati elettricamente. Naturalmente, esistevano anche carburatori gestiti elettricamente così

I più recenti tester di diagnosi potrebbero non essere in grado di collegarsi alle interfacce OBD di un veicolo storico, ma consentono di utilizzare la tecnologia di misurazione. Foto: Bosch

Prima di controllare o regolare il regime del minimo o la miscela, controllare sempre il sistema di accensione. Un dispositivo di misurazione del CO (sul carrello nella foto) misura il contenuto di monossido di carbonio. Foto: Robert Bosch GmbH, archivio

da consentire il funzionamento in abbinamento ad un convertitore catalitico a tre vie, rispettando così le severe normative svizzere sulle emissioni. In linea di massima, però, i motori a carburatori sono più soggetti a guasti di tipo meccanico o idraulico. Inoltre, prima di smontare le complesse componenti meccaniche, occorre sempre verificare la presenza della scintilla di accensione. A questo scopo è possibile utilizzare una candela di prova così da verificare visivamente l'effettivo scoccare della scintilla quando si aziona il motorino d'avviamento.

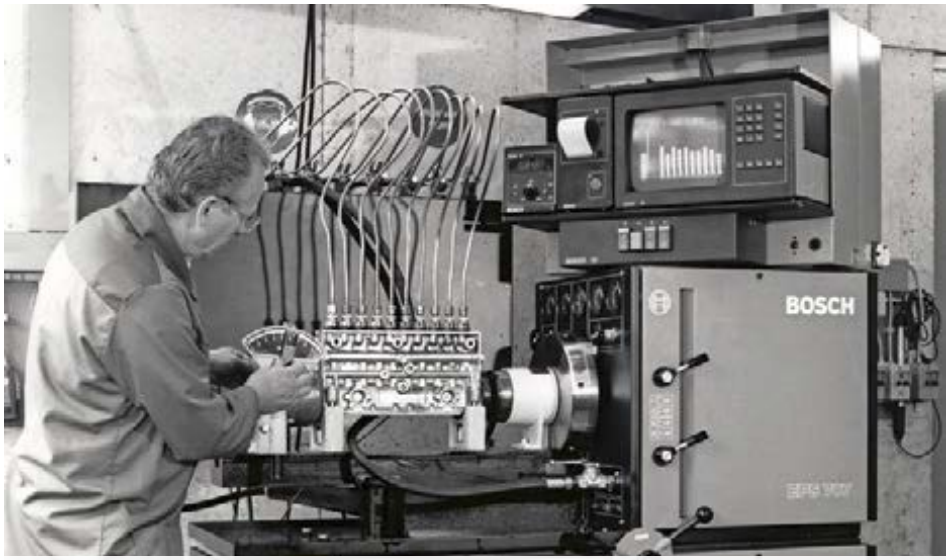
Se il sistema di accensione funziona correttamente, la causa è sicuramente dovuta all'alimentazione del carburante o al carburatore stesso. Il più delle volte, a causare il problema sono le pompe del carburante, che pompano meccanicamente il carburante per mezzo di una membrana, i filtri del carburante intasati o i serbatoi arrugginiti. La corrosione può otturare il condotto del carburante e impedisce al carburante di fluire verso la pompa del carburante. Spesso i conducenti non si rendono conto che i sistemi meccanici di avviamento a freddo devono essere azionati dall'interno del veicolo quando si avvia il motore con basse temperature esterne e poi devono essere gradualmente rilasciati con l'aumentare della temperatura del motore. Se, per contro, il conducente viaggia con lo starter sempre inserito, il consumo di carburante aumenta a dismisura e la miscela risulta troppo ricca. E ancora, se si dimentica lo starter, un motore a carburatore può essere avviato a fatica, poiché la miscela non viene arricchita grazie alla depressione supplementare. L'ispezione visiva deve includere un controllo del sistema di comando e del cavo dell'acceleratore. Se tutti i comandi sono in buone condizioni, può essere utile una pulizia accurata del carburatore e la sostituzione di tutte le guarnizioni (sono disponibili kit di riparazione).

Sistemi di iniezione meccanica

Se il veicolo è dotato di un sistema di iniezione, è più agevole utilizzare le moderne attrezzature di prova disponibili in officina. Tranne nel caso di un K-Jetronic, che ha pure pochi componenti elettrici, l'uso di strumenti di misura risulta più vantaggioso. Per quanto riguarda l'alimentazione, le pompe del carburante sono generalmente di tipo elettrico e sono alimentate grazie ad un relè. Come per i veicoli moderni, vale sempre la pena dare un'occhiata allo schema elettrico specifico del modello così da individuare eventuali fonti di mal funzionamento. Anche nel caso di un KE-Jetronic con iniezione continua (funzionamento abbinato ad un catalizzatore a tre vie), la quantità di dispositivi di controllo e regolazione è maggiore: valvola di avviamento a freddo, compreso il sensore di temperatura, valvola dell'aria supplementare per il controllo del minimo e regolatore di pressione del sistema per il buon funzionamento della sonda lambda del catalizzatore a tre vie. Oltre al flussometro meccanico, che misura la quantità di aria e regola di conseguenza la quantità di carburante, sono pure installati diversi sistemi di controllo che possono, con il passare degli anni, causare problemi.

Continua a pagina 6

I sistemi di carburatori multipli devono essere sincronizzati così da garantire prestazioni ottimali del motore. Foto: Porsche



Oggi solo pochi specialisti sono in grado di controllare in maniera professionale la pompa di iniezione in linea di un motore diesel, di regolare l'inizio della mandata e di calibrare la portata di iniezione per unità di pompa. Foto: Robert Bosch Gmbh, archivio

La regolazione di base, di principio, è identica a quella dei carburatori. L'angolo di apertura della valvola a farfalla serve a regolare il minimo sul carburatore. Nel caso della K o KE-Jetronic e dei sistemi di iniezione successivi come L-Jetronic, la regolazione di base si effettua tramite la vite di regolazione del minimo (bypassando la valvola a farfalla così da permettere la regolazione del minimo). Regolando il minimo, si misura la percentuale di monossido di carbonio (CO) tramite un apparecchio di misura dei gas di scarico. Questo è un parametro fondamentale per valutare la composizione della miscela. Nel caso dei motori a carburatore, la miscela viene regolata mediante una vite di miscelazione in modo da ottenere un funzionamento con miscela leggermente ricca. L'eccesso di benzina rispetto all'aria dà una risposta più pronta in accelerazione. In ogni caso, il meccanico si accorge subito quando la miscela è troppo ricca. Quanto più alto è il contenuto di monossido di carbonio (CO) nei gas di scarico, tanto più ricca è la miscela e di conseguenza il rapporto lambda è inferiore a 1. I valori previsti per la regolazione ottimale del carburatore sono disponibili anche presso i club di marca o nei manuali di riparazione.

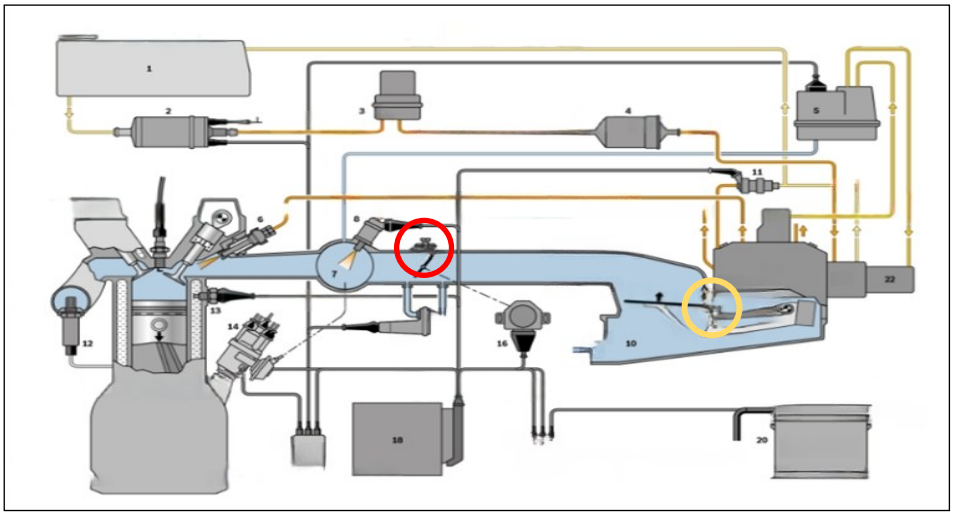
Sulla KE-Jetronic dell'immagine qui a destra, la regolazione di base della miscela si effettua dopo aver disattivato il controllo lambda (scollegando i cavi del distributore del carburante). La posizione di base del bypass di flusso può essere regolata con una chiave esagonale lunga dopo aver rimosso il tappo, mentre il motore è in funzione (non accelerare mai quando la chiave esagonale è inserita, perché le aste del disco di fissaggio possono allentarsi). Anche in questo caso vanno rispettate le direttive sulla percentuale di CO e il punto di misurazione per il tester dei gas di scarico è chiaramente il tappo che si trova a monte del convertitore catalitico a tre vie.

Autoaccensione con precamera/ camera di turbolenza

Sebbene nei veicoli più vecchi con motori diesel, il sistema di accensione non è presente, il controllo della presenza di carburante fino al sistema di iniezione e della corretta prepressione è identico. È inoltre consigliabile controllare il sistema di preriscaldamento per verificare che la camera di precombustione o la camera di turbolenza siano correttamente pre-riscaldate. Questo può essere facilmente verificato utilizzando la pinza amperometrica di un moderno multimetro. Le vecchie pompe di iniezione e distribuzione in linea funzionano in modo puramente meccanico. In questo caso, è possibile controllare solo l'inizio della mandata (come per la fasatura dell'accensione nei motori a benzina).

Nel caso di un sistema di iniezione più moderno, sia sulle pompe di iniezione in linea che sulle pompe rotative sono installati sistemi elettronici aggiuntivi connessi a centraline d'iniezione per diesel (ECU). In questo caso, l'inizio dell'erogazione del primo cilindro viene attuato mediante il rilevamento dell'alzata dell'ugello, in modo da realizzare una regolazione fine durante il funzionamento. Anche il carico e la velocità possono essere adattati meglio. Per testare, riparare e tarare le pompe meccaniche diesel è necessario un banco di prova. Solo poche aziende specializzate in Svizzera ne hanno ancora uno.

I meccanici non hanno nulla di cui vergognarsi quando si tratta di tecnologia automobilistica storica. Chiunque sia in grado di padroneggiare la tecnologia di misurazione attuale può utilizzarla in modo efficace anche sui veicoli più vecchi ed eseguire così diagnosi con strumenti di misura all'avanguardia. <



Scoprite come regolare il minimo (rosso) e la miscela (giallo) su una K-Jetronic. Tutto ciò che serve è un analizzatore di gas di scarico con contagiri. Foto: centro di formazione Bosch, archivio

INVITO ALL'ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

GIOVEDÌ, 22 MAGGIO 2025 | CASINO-KURSAAL DI INTERLAKEN

Programma del giorno

Arrivo, a partire dalle ore 14.00, dei comproprietari e degli ospiti al Kursaal di Interlaken, dove saranno serviti caffè e pasticcini.

Parte statutaria

Inizio dell'Assemblea alle ore 15.00 in punto nella sala congressuale a Interlaken secondo l'ordine del giorno.

Programma d'intrattenimento

Dalle ore 16.00 circa, spettacolo di Starbugs Comedy
Dalle ore 17.15 Apéro riche
Ore 18.30 inizio della cena
Ore 21.30 Chiusura della manifestazione

Ordine del giorno per l'Assemblea generale di ESA*

1. Apertura dell'Assemblea generale da parte del presidente
2. Onoranza dei comproprietari deceduti
3. Verbale dell'Assemblea generale del 15 maggio 2024
4. Presentazione e approvazione del rapporto annuale, del rendiconto statutario annuale, del conto di gruppo e delle relazioni dell'ufficio di revisione (Revisori cooperativi e Revisore professionale FIGAS)
5. Impiego del risultato annuale
6. Scarico degli organi responsabili
7. Mutazioni
   - 7.1. Dimissioni
   - 7.2. Elezione nel Comitato di ESA
   - 7.3. Elezione dell'ufficio di revisione per l'anno 2025
8. Deliberazione sulle risoluzioni presentate ai sensi dell'articolo 15 degli statuti dell'ESA
9. Varie

*Ordine del giorno con riserva di approvazione da parte della riunione del Comitato ESA del 10 aprile 2025.

la mia ESA+
Più forti, insieme

BMW si pensa anche alle auto Old - e Youngtimer

Una rete per le classiche

BMW vuole continuare a condividere le proprie competenze in materia di auto d'epoca e a questo scopo ha lanciato lo scorso autunno un programma nazionale di certificazione BMW Group Classic, che dieci specialisti hanno già completato con successo. **Jürg A. Stettler**

Che sia la BMW 3.0 CSL (a sinistra) o la Z8: grazie alle competenze dei concessionari certificati, i modelli ormai rari sono in buone mani.

Ogni BMW classica è unica e ha una propria storia. I loro proprietari conservano questa tradizione automobilistica con grande amore e passione. In collaborazione con aziende partner locali e certificate, BMW vuole ora offrire a questi clienti di BMW e Mini d'epoca un servizio clienti supplementare e punti di contatto dedicati, in modo che possano contare sul puro piacere di guida più a lungo e più intensamente.

Già dieci siti in Svizzera

Il programma di certificazione dei concessionari BMW come 'BMW Group Classic Partner' è stato lanciato ufficialmente in Svizzera lo scorso agosto", spiega Sergio Solero, Presidente e CEO di BMW (Svizzera) AG. "La rete dei BMW Group Classic Partner è già stata estesa a dieci sedi in Svizzera e continua a crescere. Che si tratti di telaio, impianto elettrico o carrozzeria, i clienti di auto d'epoca possono ordinare i pezzi di cui hanno bisogno presso queste

Da Renault: servizi, ma nessun concessionario

Renault non ha concessionarie specializzate in auto Old- e Youngtimer, ma offre un nuovo servizio online. Nel 2022, l'azienda francese aveva già introdotto un servizio di verifica della conformità dei veicoli, che permetteva ai proprietari di ottenere una carta grigia per i veicoli più datati, accompagnata da certificati che indicavano la data di uscita dalla fabbrica, completi di numeri di telaio, motore e cambio, colori e opzioni. Altri servizi per i veicoli d'epoca sono disponibili oggi sotto il nome di "The Originals Renault Services", dal reperimento dei ricambi all'accesso online ai vecchi manuali di riparazione.

Maggiori informazioni:
theoriginals-services.renault.com

Una nobile BMW 3200 CS Coupé del 1964 con il suo otto cilindri e una potenza di 160 CV.

aziende partner e farli montare direttamente con la relativa competenza professionale. Le officine specializzate sono inoltre liete di occuparsi dell'assistenza, del ricondizionamento, del restauro e della manutenzione dei veicoli storici.

Il supporto degli archivi BMW

Per ottenere la certificazione di BMW Group Classic Partner, i concessionari interessati devono dimostrare la loro competenza in materia di BMW e Mini storiche - a partire dalla serie R50 e quindi dal successore della Mini sviluppata sotto il marchio BMW by Rover e presentata all'inizio del 2001 - nonché di moto BMW, e devono disporre di attrezzature specifiche adatte ai modelli storici. Inoltre, i concessionari BMW interessati riceveranno un supporto per qualificare il proprio personale attraverso misure di formazione specifiche.

Uno dei maggiori vantaggi delle aziende locali partner certificate è soprattutto quello di essere supportate nel loro lavoro dalla sede centrale di BMW Group Classic a Monaco di Baviera attraverso una gamma completa di servizi. "Si parte dalle domande tecniche fino all'assistenza per l'acquisto di pezzi di ricambio o la riproduzione di attrezzi speciali", continua Sergio Solero. "Può anche includere la fornitura di dati e informazioni specifiche sulle Oldtimers e Youngtimers dagli archivi del BMW Group". <

Non solamente le automobili, ma anche le due ruote storiche del marchio , come questa R 32 del 1923, devono essere restaurate in maniera professionale. Foto: BMW

L'esperto FIUSGA a proposito di tariffa oraria

"Siate coraggiosi con gli aumenti"

Le tariffe orarie sono un argomento delicato: molti garage sono riluttanti ad aumentarle per paura di allontanare i clienti. L'esperto FIUSGA spiega perché questo è ingiustificato e perché una tariffa oraria adeguata è oggi più importante che mai. **Timothy Pfannkuchen**

Signor Kohli, cos'è la tariffa oraria e perché oggi è così importante come variabile di aggiustamento?
Andreas Kohli, Responsabile Fiduciario e Membro della direzione di FIUSGA Fiduciaria per il ramo dell'automobile in Svizzera SA: La tariffa oraria è l'importo che un'officina addebita ai propri clienti per un'ora di lavoro, al netto dell'imposta sul valore aggiunto. Deve coprire tutti i costi diretti e indiretti e consentire un profitto ragionevole. Per la maggior parte dei concessionari di marca, il commercio di auto nuove è attualmente un'attività in perdita se si considerano tutti i costi - si veda il nostro rapporto sul modello di agenzia pubblicato a fine gennaio su FIUSGA.ch. Per questo è ancora più importante che l'officina operi con profitto. Le sfide sono in continuo aumento: la carenza di manodopera qualificata spinge i salari verso l'alto, la mobilità elettrica riduce i tempi di lavoro per ogni veicolo. Tuttavia, poiché il carico di lavoro del reparto servizio dopovendita non diminuisce, il rapporto tra ore di lavoro produttive e improduttive tende a peggiorare. Questi maggiori costi devono essere trasferiti ai clienti.

Può indicarci qual è la tariffa oraria oggi e quale dovrebbe essere?
Nel 2023, la tariffa oraria media era di 167.30 franchi, secondo la nostra inchiesta di settore, importo che corrisponde a una tariffa mista di prestazioni dirette ai clienti, lavoro in garanzia e lavoro interno. Per il 2023, la tariffa oraria per i clienti avrebbe dovuto ammontare a circa 175 franchi. Le cifre chiave per il rapporto annuale del settore per il 2025 sono ancora in fase di elaborazione, ma la tariffa oraria verso i clienti del 2024 dovrebbe aver superato i 180 franchi. Le tariffe orarie sono quindi aumentate molto di più negli ultimi due anni rispetto a quanto avvenuto negli scorsi anni.

Tuttavia, l'importo appropriato dipende molto dalla regione e dal marchio rappresentato. In particolare, nelle grandi città, le tariffe orarie per i marchi premium sono generalmente molto superiori alla media, mentre nelle zone rurali le tariffe sono ancora molto modeste. È importante che le tariffe orarie vengano adeguate regolarmente, almeno in proporzione alla variazione dei costi.

Cosa mi dice se mi scrupoli con l'aumento?
Nel caso di una fattura per un servizio, un aumento significativo della tariffa oraria rispetto all'importo della fattura non ha lo stesso impatto. L'esperienza dimostra che anche in caso di un aumento significativo dei prezzi, i reclami sono rari. Finché la qualità e il servizio clienti sono soddisfacenti, i clienti accettano generalmente prezzi più alti perché sanno che tutto è più costoso. Naturalmente, possono capitare critiche isolate. In questi casi, è necessario argomentare in modo oggettivo e far valere le proprie ragioni. Se il cliente non mostra comprensione, dovete chiedervi se ha senso continuare il rapporto commerciale con lui.

E se un cliente molto critico fa riferimento a tariffe orarie più basse applicate da altri garage?
Se questo è il caso, ci si deve chiedere se queste officine siano situate nella stessa regione e se forniscano davvero servizi comparabili. Una rappresentanza di marca, ad esempio, ha costi più elevati a causa delle direttive degli importatori. Inoltre, è improbabile che un cliente di principio soddisfatto accetti di percorrere più chilometri per risparmiare qualche franco. Eventualmente, è possibile, per i clienti più fedeli e con veicoli più vecchi, proporre uno sconto sulla tariffa oraria in caso di lavori importanti e che necessitano di più ore di lavoro.

Conosce a fondo l'aspetto commerciale dei garage: Andreas Kohli, Responsabile Fiduciario e Membro della direzione di FIUSGA FIUSGA Fiduciaria per il ramo dell'automobile in Svizzera SA.
Foto : FIUSGA

In caso di aumento, è meno difficile di quanto si possa pensare convincere il cliente: la tariffa oraria è una variabile di calcolo fondamentale per fornire un lavoro di qualità che copra i costi. Foto: iStock

Lei lavora con i garagisti ormai da 27 anni. Cosa le dice la sua esperienza: devono comunicare l'aumento ai clienti?
Non farei una comunicazione su questo punto. Molti clienti non percepiscono l'aumento. Attirare la loro attenzione su questo punto provoca discussioni inutili. Inoltre, è normale, o almeno dovrebbe esserlo, che la tariffa oraria aumenti ogni anno, come d'altronde avviene per tutti i beni e servizi di consumo.

Devo fare pagare servizi come il lavaggio dell'auto?
Dipende da cosa è incluso nel pacchetto di servizi. Ma sempre più spesso ai garage viene richiesta a una pulizia completa, che costa di più. In genere i clienti apprezzano la possibilità di scegliere l'entità dei servizi e non esitano a pagare di più, questo purché siano informati in anticipo.

Cosa mi dice quando le chiedo in che misura dovrei aumentare la tariffa oraria?
La risposta è quasi sempre la stessa: siate semplicemente coraggiosi con gli aumenti! Molti garage hanno si sono accorti che gli aumenti decisi sono sorprendentemente facili da attuare. <

Sondaggio UPSA sulla carenza di manodopera qualificata. La vostra opinione è conta!

Scansionate il codice QR e partecipate al nostro breve sondaggio: ci aiuterete così ad adattare al meglio i futuri temi della serie di webinar in base alle vostre esigenze. **Grazie!**

Accedete al sondaggio in lingua italiana

Il riciclaggio delle batterie è presente in tutta la Svizzera: Batrec Industrie AG di Wimmis è responsabile delle batterie piccole e di trazione. Le batterie di trazione di grandi dimensioni vengono ora riciclate anche dalla Librec AG di Biberist.

LiBa Protect Forum 2025

Focus sull'accumulo di energia

Oltre 300 persone hanno partecipato al LiBa Protect Forum organizzato da Viktor Haefeli a Biberist. Il motivo: dopo la conferenza, gli interessati hanno potuto visitare Libattion (accumulo industriale e seconda vita) e Librec (riciclaggio delle batterie). **Andreas Senger**

Nel suo discorso di benvenuto, Peter Hodel, Consigliere di Stato del Canton Soletta, ha espresso il suo compiacimento per il gran numero di partecipanti al forum LiBa Protect e ha sottolineato che il sito Biberist (SO) offre condizioni ottimali per il riciclaggio, il riutilizzo e la ricerca sulle batterie. Questi tre temi principali, integrati da presentazioni sul trasporto delle batterie, sulle opzioni di diagnosi, sulla protezione antincendio e sulle tecnologie per il rilevamento precoce dei punti di sbalzo termico, ad esempio in un centro di riciclaggio, hanno completato la conferenza. Tra i partecipanti alla conferenza c'erano numerosi rappresentanti delle aziende di recupero, dei cantoni (collaudi e autorità ambientali) e delle compagnie di assicurazione, oltre a esperti dei vigili del fuoco, professionisti della protezione antincendio e responsabili della formazione e dell'aggiornamento professionale. I primi due relatori hanno presentato la loro visione dell'approvvigionamento energetico e dello stoccaggio del futuro. Noah Heynen, CEO di Helion AG, ha spiegato che il fotovoltaico e l'eolico sono "l'energia del futuro" e che l'accoppiata dei sogni per il futuro dell'elettricità è il fotovoltaico affiancato alle dighe. In questo modo si compenserebbero i periodi senza sole. Anche la ricarica bidirezionale e l'integrazione della batteria di trazione di un veicolo nell'accumulo di energia domestica sono, a suo avviso, tecnologie chiave: "L'enorme batteria di una BEV rimane parcheggiata a casa per la maggior parte del tempo e può fornire energia alla casa unifamiliare stessa per una settimana". Martin Bolliger del TCS ha fatto un ragionamento simile: "I veicoli plug-in sono necessari per il bilancio energetico giorno/notte". Per mettere in pratica questa idea, "dobbiamo sviluppare ulteriormente le reti". Poiché la predisposizione di questa tecnologia è attualmente disponibile sui nuovi veicoli, ma non esistono possibilità di ricarica bidirezionale, che sono notevolmente più costose, le idee presentate dai due oratori sono ancora nel campo del potenziale sviluppo futuro. Bolliger ammette che "il parco veicoli sta impiegando molto più tempo del previsto per passare dalle trasmissioni fossili o ibride a quelle completamente elettriche".

Sostenibilità ed economia

Per Jonas Nordh di Scania Svizzera, il cambiamento deve essere ben pianificato e sostenibile anche nel settore dei veicoli commerciali. In qualità di responsabile delle soluzioni di trasporto sostenibile, Nordh non si accontenta di installare semplicemente trasmissioni elettriche a batteria

Michael Derungs ha mostrato come i vigili del fuoco siano messi alla prova da sistemi di trasmissione alternativi.

L'organizzatore Viktor Haefeli (a sinistra) e il moderatore della conferenza Jörg Kressig sono stati lieti di accogliere numerosi partecipanti e aziende che hanno presentato i loro prodotti innovativi per il mercato della mobilità elettrica e delle batterie agli ioni di litio.

veicoli commerciali. È invece favorevole a una produzione sostenibile di batterie con catene di fornitura conosciute (Scania installa batterie del produttore Northvolt, fallito a marzo). Il professionista dei veicoli commerciali vede nella produzione europea di batterie una leva importante per ridurre al minimo le emissioni di CO_2 durante la produzione. Secondo J. Nordh, una batteria prodotta in Svezia da Northvolt riduce le emissioni di CO_2 dell'80% rispetto a una batteria prodotta in Cina. È inoltre essenziale poter percorrere 1.5 milioni di chilometri senza problemi con la batteria di un camion. Per l'attuale visione politica dell'obiettivo di zero emissioni entro il 2050, J. Nordh vede l'elettrificazione della propulsione dei veicoli commerciali con l'alimentazione a batteria come l'unica soluzione possibile. Ma per garantire l'economicità e l'uso pratico, è necessario rendere disponibile una rete di ricarica rapida efficiente.

Nuove disposizioni ADR/SDR per il trasporto

Beat Schmied dell'USTRA ha presentato i regolamenti aggiornati sulle merci pericolose. In particolare, ha evidenziato le sfide che i garage devono affrontare. Mentre nella normale catena logistica è possibile chiamare il responsabile delle merci pericolose per il trasporto di una batteria da trazione, i garage si affidano spesso ai servizi di garanzia degli importatori per il trasporto, al fine di garantire che le merci pericolose siano spedite in conformità alle normative e in modo sicuro.

Eva Jud Sierra ha presentato le prossime innovazioni in materia di protezione antincendio. Un futuro certificato di sicurezza antincendio deve includere la protezione di persone e cose quando vengono stoccate batterie stazionarie o batterie di trazione integrate. Le direttive tecniche includono un pavimento antincendio per lo stoccaggio e un'apertura dedicata per l'estrazione dei fumi dall'edificio. Il consiglio di Jud Sierra non si limita ai garage: "Separare i luoghi di stoccaggio è generalmente più vantaggioso che adottare costose misure di protezione antincendio quando molte batterie sono stoccate nello stesso luogo".

Una sfida per i servizi di emergenza

Michael Derungs, sergente e specialista in propulsioni alternative presso i vigili del fuoco professionali di Zurigo, ha presentato in modo umoristico la portata delle sfide che i primi soccorritori devono affrontare quando intervengono in caso di incidenti e disastri. Con esempi pratici, ha dimostrato che la valutazione del pericolo rappresentato dall'alta tensione non è sempre banale. Ecco la sua conclusione:

Il Consigliere di Stato Peter Hodel ha dato il benvenuto ai partecipanti alla conferenza e ha sottolineato l'importanza della mobilità elettrica e del settore delle batterie agli ioni di litio.

Gli oltre 300 partecipanti alla conferenza hanno potuto approfondire le tematiche relative alle batterie agli ioni di litio e ascoltare gli interessanti nuovi sviluppi dei relatori del settore. Foto: Redazione Senger

"Se sono visibili cavi ad alta tensione danneggiati e strappati, classifichiamo la situazione come pericolosa per i soccorritori". E ha aggiunto: "Noi vigili del fuoco non possiamo effettuare misurazioni, quindi dipendiamo da specialisti che possono verificare l'assenza di tensione". Sia Derungs che Marco Martino, direttore di Auto-Secours-Suisse (ASS), hanno sottolineato l'importanza della guida e del protocollo di consegna, che può essere consultato sul sito web dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e di tutte le associazioni interessate. La guida aiuta le squadre di soccorso e le ditte di soccorso stradale a gestire i veicoli pesanti in modo sicuro, classificando i casi e le azioni conseguenti (utilizzano il codice QR).

Bernward Limacher, di Autef, ha sottolineato che la valutazione delle batterie danneggiate è una grande sfida. "I costi del recupero e del successivo trattamento, a volte elevati, devono essere pagati dalla compagnia di assicurazione", ha spiegato l'esperto di HV, aggiungendo che dal lato degli importatori, sempre più specialisti intervengono per identificare i veicoli danneggiati al fine di evitare costi elevati.

Christian Ochsenbein, direttore del Swiss Battery Technology Center di Biberist, ha svelato, durante la sua presentazione, che il futuro del riciclaggio automatizzato delle batterie vedrà la luce nel canton Soletta. In pratica, questo significa che Libattion (batterie di seconda vita) e Librec (riciclaggio di batterie agli ioni di litio) stanno lavorando alla ricerca e allo sviluppo di robot di smontaggio per automatizzare il processo e poter offrire prezzi più vantaggiosi. Philipp Rädecker (responsabile del riciclaggio delle batterie di Batrec Industries AG) e Jodok Reinhardt (direttore di Librec AG) hanno inoltre dimostrato nelle loro presentazioni come la Svizzera disponga già di un'infrastruttura di riciclaggio funzionante che può essere gestita con un alto tasso di riciclaggio e basse emissioni di CO_2. Attualmente, i prezzi delle materie prime sono molto bassi e il riciclaggio non copre i costi. Ma la situazione potrebbe cambiare in futuro prossimo. <

Inquadrate il codice QR per accedere alla guida dell'USTRA sull'uso dei veicoli ad alta tensione:

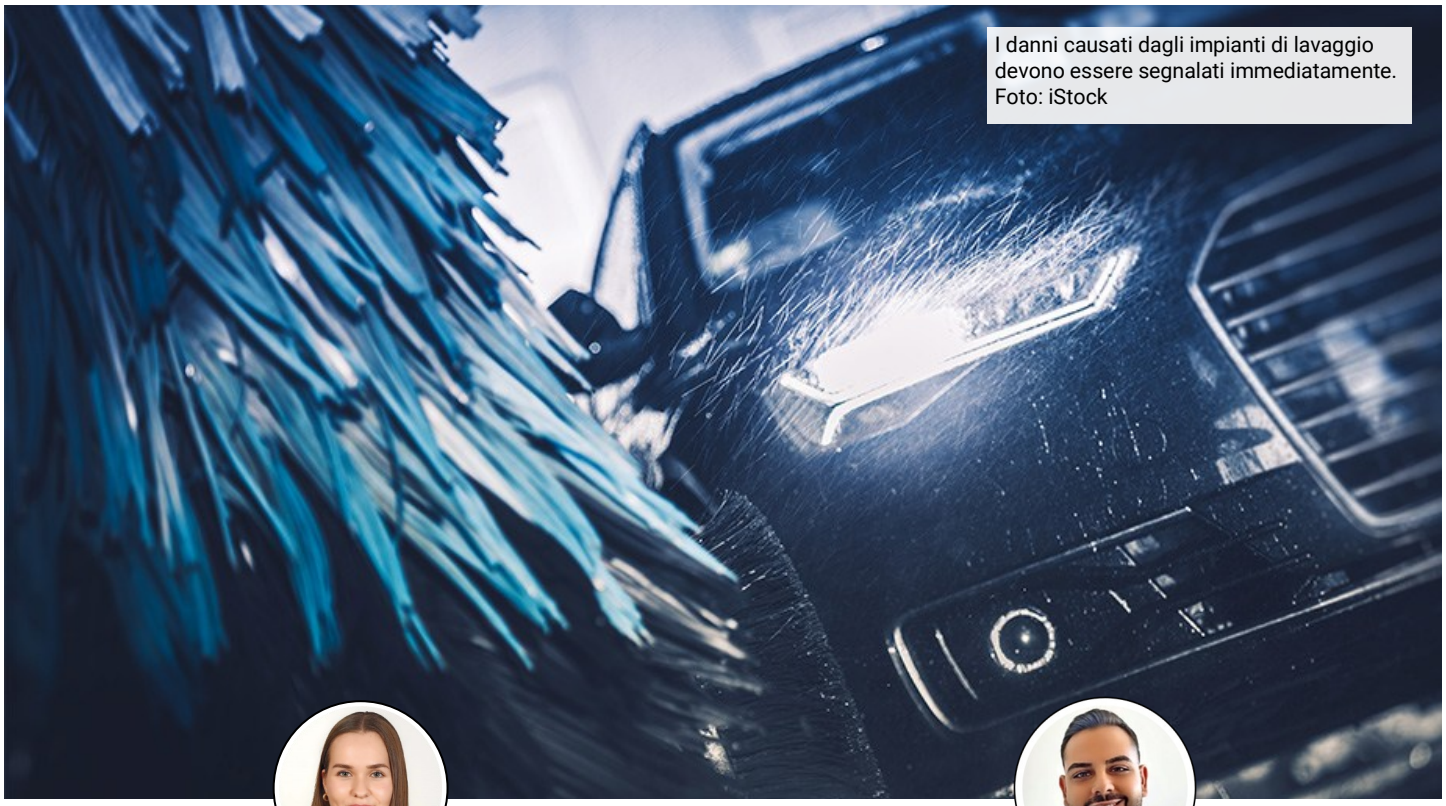
Consultate ora la guida

Cosa dicono gli esperti

§ Guida giuridica

Chi è responsabile dei danni causati dall'autolavaggio?

Antenna svitata, specchietti laterali ripiegati, porte chiuse: nonostante ciò, negli impianti di lavaggio possono verificarsi danni al veicolo lavato. Chi è responsabile dei danni e se un cartello sull'impianto di lavaggio è sufficiente per l'esclusione di responsabilità. **Noemi Wyss e Tahir Pardhan**



I danni causati dagli impianti di lavaggio devono essere segnalati immediatamente. Foto: iStock

Noemi Wyss, collaboratrice giuridica del servizio giuridico.

Tahir Pardhan, responsabile del servizio giuridico e politico.

Quando si utilizza un impianto di lavaggio, tra il proprietario del veicolo e il gestore dell'impianto di lavaggio si instaura un rapporto contrattuale ai sensi dell'art. 363 e segg. CO. Nell'esecuzione della pulizia, l'azienda che gestisce l'impianto di lavaggio deve prestare la stessa cura di un dipendente (art. 364 cpv. 1 CO). In particolare, deve trattare con cura i veicoli, il che include anche la gestione corretta dell'impianto di lavaggio stesso e la garanzia del suo corretto funzionamento. Se l'impianto di lavaggio viola il suo obbligo di diligenza e ciò causa danni collaterali causati dagli stessi gestori o dai dipendenti (cfr. art. 101 CO), sorge una responsabilità ai sensi delle disposizioni generali sulla cattiva esecuzione ai sensi dell'art. 97 e segg. CO.

L'impianto di lavaggio può essere esonerato dalla responsabilità solo se dimostra di non essere colpevole. Ciò è possibile dimostrando che l'impianto è gestito in modo conforme ai propri doveri e sottoposto a regolare manutenzione e che non provoca danni ad altri clienti. Anche la colpa personale dei clienti, ad esempio il posizionamento errato dell'auto, può essere una prova di assenza di colpa e sollevare l'impianto di lavaggio dalla responsabilità. L'onere della prova per tutti gli altri requisiti è a carico del cliente, in particolare per quanto riguarda il fatto che il danno si sia verificato nell'impianto di lavaggio e non fosse già presente in precedenza. La prova può essere fornita, ad esempio, con delle foto, inoltre i danni all'impianto di lavaggio

devono essere segnalati immediatamente. Tuttavia, nella pratica, l'affermazione sostanziata è spesso difficile: è necessario dimostrare che l'impianto di lavaggio è stato causalmente responsabile per i graffi, le ammaccature e gli specchietti piegati - cosa quasi impossibile senza le foto dell'auto prima del lavaggio. Se è comunque possibile dimostrare un danno causato dall'impianto di lavaggio, c'è ancora la possibilità di esonerarsi dalla responsabilità dimostrando l'assenza di colpa.

Inoltre, l'impianto di lavaggio ha la possibilità di stipulare un'esclusione di responsabilità. Affinché un'esclusione di responsabilità sia valida, il cliente deve esserne informato prima della conclusione del contratto. In linea di principio, la forma dell'informazione non ha importanza, purché sia strutturata in modo tale che il cliente possa effettivamente percepirla prima di decidere di lavare l'auto. Ad esempio, la limitazione di responsabilità deve essere chiaramente indicata nelle condizioni generali di contratto. La clausola di esclusione della responsabilità può essere apposta anche alla cassa o al distributore automatico dell'impianto di lavaggio con un cartello chiaramente contrassegnato. Un cartello apposto solo nell'impianto di lavaggio stesso, invece, non è sufficiente. In questo modo, i proprietari dei veicoli non possono acconsentire al contratto conoscendo in anticipo l'esclusione e la vedono solo quando ricevono già il servizio.

Anche un'esclusione di responsabilità contrattuale incontra i suoi limiti di ammissibilità. È nulla se esclude in anticipo la responsabilità per danni causati intenzionalmente o per negligenza grave (art. 100 cpv. 1 CO). Un'esclusione totale della responsabilità da parte degli esercenti non è quindi mai possibile, nemmeno attraverso una clausola che limiti la responsabilità nel suo complesso.

Chi può dimostrare la regolare manutenzione dell'impianto di lavaggio e garantire che la clientela abbia preso atto dell'esclusione di responsabilità limitata prima di usufruire del servizio è ben consigliato: in questo modo la responsabilità può essere limitata a un rischio minimo. <

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

Martedì 20 maggio 2025 | ore 17:00

Hotel Belvedere, Locarno

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

Iscrizione entro il 9 maggio:
https://forms.office.com/e/QtgwzMkghA

o con codice QR

Regolamento sulla CO_2: le cose si stanno muovendo, ma...

Non resta molto tempo

Se l'ordinanza sul CO_2 entrerà davvero in vigore, il settore svizzero dell'automobile potrebbe trovarsi in una situazione difficile. Ma ora c'è un barlume di speranza da Bruxelles. La domanda è: come reagirà il Consiglio Federale? A Berna, a breve dovrà essere presa una decisione. **Yves Schott**

La mobilità elettrica non sta decollando, per questo i produttori e gli importatori rischiano pesanti sanzioni se non rispettano i valori obiettivo di CO_2. Foto: Mercedes

Forse le cose cambieranno. Forse gli annunci della Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen cambieranno il previsto rigido calendario. Forse porteranno anche a un cambio di mentalità nella Berna federale. In ogni caso, i garage e gli importatori possono pian piano ritrovare la un minimo di speranza. Cosa è successo? La Svizzera ha ancora 25 anni esatti per raggiungere la neutralità climatica. A partire dal 2050, non dovrà emettere più gas serra di quelli che possono essere compensati dalle riserve naturali. Questo è un requisito della legge sulla protezione del clima approvata dal popolo svizzero nel giugno 2023. Il settore dell'automobile è uno degli attori principali che deve contribuire a ridurre le emissioni dannose per l'ambiente.

Ursula von der Leyen, Presidente della Commissione Europea. Foto: Commissione Europea

Ursula von der Leyen parla alla coscienza dei politici

L'ordinanza sulla CO_2, che si basa sulla legge per la protezione del clima ed è in consultazione dall'estate scorsa, impone che le vendite di veicoli elettrici in Svizzera siano significativamente più elevate rispetto alle attuali. In effetti, questi veicoli non emettono CO_2. Il problema è che gli obiettivi che contempla sono del tutto irrealistici, in particolare a causa della stagnazione delle vendite nel settore della mobilità elettrica. Se gli obiettivi fissati non vengono raggiunti, il settore automobilistico, già sotto pressione, rischia di dover pagare sanzioni per diversi miliardi. Inoltre, la controversa ordinanza sulle emissioni di CO_2 sarà introdotta con effetto retroattivo al 1° gennaio 2025, il che sembrerebbe illegale, come dimostra un parere legale. Ma forse le autorità di Berna ci ripenseranno. Il motivo è una dichiarazione rilasciata il 3 marzo dalla Presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, che fa drizzare le antenne. "Abbiamo chiaramente bisogno di una maggiore flessibilità negli obiettivi di CO_2", ha dichiarato la 66enne in occasione di un incontro con i rappresentanti dell'industria automobilistica a Bruxelles. E ha proseguito:

"Dobbiamo attenerci agli obiettivi concordati. Ma d'altra parte, dobbiamo anche ascoltare le voci di coloro che, in questi tempi difficili, chiedono più pragmatismo e neutralità tecnologica, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi per il 2025 e le sanzioni che saranno applicate se questi obiettivi non saranno raggiunti".

U. von der Leyen intende proporre al più presto una modifica mirata del regolamento sugli standard di emissione di CO_2. I fabbricanti avrebbero tre anni di tempo per adempiere ai loro obblighi, invece di dover soddisfare tutti i requisiti in un solo anno. L'industria beneficerebbe così di una maggiore chiarezza e, soprattutto, di un margine di manovra più flessibile, senza che gli obiettivi per la CO_2 concordati vengano messi in discussione.

Thomas Hurter chiede, il Consiglio Federale risponde

L'unica domanda è: la Svizzera sta adottando i piani dell'UE? Thomas Hurter, presidente centrale di UPSA e deputato dell'UDC, ha voluto saperne di più e ha rivolto questa domanda al Consiglio Federale. Il 10 marzo, il governo nazionale ha risposto così: "Il Consiglio federale analizzerà le proposte concrete dell'Unione Europea non appena saranno disponibili ed esaminerà l'eventuale necessità di adattare le norme svizzere sulle emissioni di CO_2 per i nuovi veicoli. Una modifica del periodo di valutazione del raggiungimento degli obiettivi richiederebbe con ogni probabilità una modifica della legge sul CO_2". T. Hurter è convinto che il Consiglio Federale stia traendo le giuste conclusioni. "L'annuncio di U. von der Leyen non lo ha sorpreso, perché "è apparso subito chiaro che questa tabella di marcia avrebbe soffocato la nostra industria". Un'economia forte e ben funzionante è essenziale per la sopravvivenza, non da ultimo per finanziare la protezione del clima", continua Thomas Hurter. Chi non ha più i mezzi per influenzare queste misure si trova ai margini e deve lasciare il comando ad altri".

"Il clima non si ferma al confine"

Tuttavia, non c'è molto tempo a disposizione dei responsabili del Palazzo Federale per prendere una decisione. Prima o poi si dovrà decidere se e come attuare il regolamento sul CO_2. Idealmente, ciò dovrebbe avvenire "prima delle vacanze estive", spiega Thomas Hurter, Presidente centrale di UPSA. Quello che intende lo Sciaffusano: il settore ha urgentemente bisogno di una prospettiva, di una tabella di marcia a cui attenersi e in cui sapere dove si sta dirigendo. "Il più grande veleno per l'economia è l'incertezza. Questo è uno dei motivi per cui ci sono così tante aziende in Svizzera: possiamo offrire loro una grande stabilità politica ed economica. Ecco perché investono da noi".

Il presidente centrale di UPSA Thomas Hurter ha chiesto risposte al Consiglio Federale a nome del settore. Foto: media UPSA

Per Hurter, la cosiddetta Swiss Finish, cioè la Svizzera che sola per la sua strada, non ha senso, se non altro per ragioni di strategia globale: "Il clima non si ferma al confine. La strada verso la neutralità climatica è definita dalla legge: ora si tratta di guidare la popolazione su quella strada", afferma T. Hurter. "Dobbiamo convincere le persone dei vantaggi delle auto elettriche. Dobbiamo anche risolvere il problema della fornitura di energia alle stazioni di ricarica. Inoltre, i veicoli dovrebbero essere più economici, in modo che la famiglia media possa permettersi un veicolo elettrico". La Svizzera ha ancora davanti a sé 25 anni per raggiungere la neutralità climatica. Il settore automobilistico intende dare il suo contributo in questo senso, anche se è indispensabile avere un certo margine di manovra. Ma non deve essere ritenuto responsabile di colpe che non gli competono. Solo un settore forte è un settore di successo. Se viene lasciato indietro, anche gli obiettivi climatici saranno compromessi. <

Comunicato stampa del Consiglio Federale del 02.04.2025

Il Consiglio federale decreta l'entrata in vigore dell'ordinanza sul CO_2 modificata

Berna, 2.4.2025 - Nella sua seduta del 2 aprile 2025, il Consiglio federale ha decretato l'entrata in vigore della revisione dell'ordinanza sul CO_2 con effetto retroattivo al 1° gennaio 2025. Tale ordinanza fissa gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dei diversi settori entro il 2030 e concretizza i provvedimenti decisi dal Parlamento nel marzo 2024 con la revisione della legge sul CO_2. L'ordinanza disciplina ora anche il nuovo sostegno da parte della Confederazione alle misure di adattamento ai cambiamenti climatici come pure a diverse misure di promozione per le imprese che utilizzano tecnologie rispettose del clima.

Comunicato stampa completo:
www.news.admin.ch/it/nsb?id=104717

L'UPSA mette in guardia dalle truffe

False offerte di veicoli via e-mail

I truffatori online prendono sempre più di mira il settore dell'automobile: camuffati da aziende serie, utilizzando identità rubate, i veicoli vengono messi in vendita a prezzi stracciati. Sulla scia dei recenti tentativi di truffa, l'UPSA ha lanciato un avvertimento e alcuni consigli per la sicurezza.

Timothy Pfannkuchen

Gli operatori del settore automobilistico svizzero, dai grandi importatori alle piccole officine, sono sempre più spesso vittime di criminali informatici. Si sono verificati già diversi tentativi di truffa, tra i quali uno nuovo e molto subdolo. Camuffati da seri gruppi che si occupano di vendita di automobili, spesso di grandi dimensioni, i truffatori propongono via e-mail veicoli a condizioni vantaggiose. E sono particolarmente subdoli: i truffatori copiano persino le identità di partner noti e seri del settore e le rispettive autentiche offerte di veicoli, sono competenti e sembrano seri e cordiali. L'obiettivo: invogliare i garage a versare denaro.

Offerte che sembrano serie

Proprio come le e-mail dall'aspetto ufficiale e autentico, le offerte di veicoli (solitamente allegate in formato PDF) sono copie di siti di vendita seri presenti su Internet - ma con prezzi ridotti. Questo rende la truffa difficile da individuare. Se l'allettante offerta viene accettata, vengono confermate la disponibilità e le condizioni del veicolo e di solito viene richiesto il pagamento anticipato del prezzo di acquisto (di una parte o di tutto il prezzo). A questo punto, le vittime della truffa ricevono delle fatture che sembrano esattamente assolutamente reali. Se il denaro viene versato, la procedura viene improvvisamente interrotta: i veicoli non verranno mai consegnati.

È indispensabile maggiore attenzione

In seguito a diversi tentativi di truffa in Svizzera, l'UPSA invita a una maggiore attenzione e raccomanda di seguire i seguenti consigli: di norma, le e-mail contenenti offerte allettanti devono essere esaminate con prudenza e in particolare il mittente. Il nome utilizzato prima del segno @ sembra spesso affidabile o addirittura conosciuto personalmente. Tuttavia, l'indirizzo e-mail dietro il segno @ deve corrispondere esattamente al nome e al mittente reali dell'azienda, altrimenti è molto probabile che si tratti di un falso. Attenzione: queste e-mail spesso non contengono più errori linguistici.

Idealmente, chiamare una volta

Soprattutto nel caso di offerte allettanti, quasi troppo belle per essere vere, è consigliabile individuare il presunto mittente tramite il sito web ufficiale o il numero di telefono ufficiale del presunto fornitore e contattarlo telefonicamente per sapere se l'offerta è stata effettivamente inviata: questo di solito smaschera i tentativi di truffa. Attenzione: non utilizzate i link o i numeri di telefono delle e-mail ricevute; i truffatori sono ben addestrati, parlano correntemente le lingue nazionali svizzere (anche lo svizzero tedesco!), sono sorprendentemente esperti del settore automobilistico e spesso gestiscono anche siti web perfettamente contraffatti e copiati. In caso di dubbi, si consiglia di fissare un incontro personale al più tardi prima di effettuare qualsiasi pagamento.

Furto di dati senza falla di sicurezza

Buono a sapersi: questi attacchi informatici non sono dovuti a sistemi "violati" da fornitori noti; non è stato registrato alcun attacco. Questo perché i truffatori non sfruttano una falla di sicurezza, ma semplicemente copiano dati reali di aziende, persone, contatti e offerte di veicoli. La Svizzera non è l'unico Paese colpito: in una recente circolare, l'Associazione tedesca dell'industria automobilistica (ZDK) ha messo in guardia da questa truffa e sono stati segnalati casi anche nei Paesi Bassi. <

Attenzione alla trappola: oggi i concessionari e i garage svizzeri sono sempre più spesso presi di mira da criminali informatici che si presentano con identità e offerte falsamente serie.
Foto: iStock

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

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

TEST ATTITUDINALI

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

dalle **14:00** alle **17:00**
Centro di Formazione Professionale UPSA-TI (Blocco-C) del **CPTBiasca**
Stradone Vecchio Sud 29 - Tel. 091 911 51 14 - Email: info@upsa-ti.ch

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

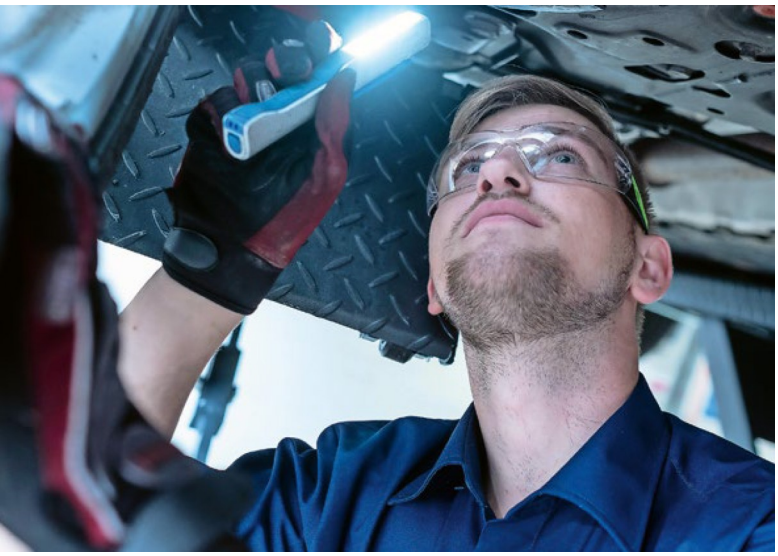
Le iscrizioni dovranno essere effettuate al seguente link:

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

Sondaggio SAD sulla gestione della salute

Interessanti approfondimenti per la salute sul posto lavoro

La salute è uno dei fattori chiave per il successo delle aziende. Proprio in un periodo di carenza di personale qualificato e di aumento dei tassi di malattia, la gestione della salute in azienda sta diventando sempre più importante. Un'indagine di SAD evidenzia le sfide e le opportunità. **Martina Frieden**



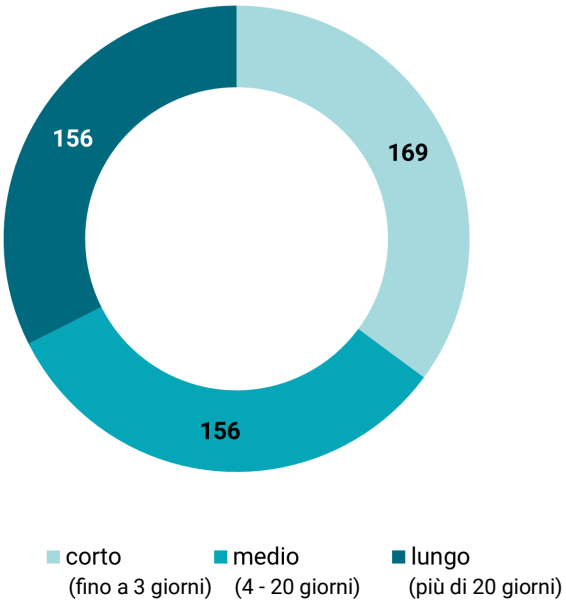
Per la soluzione settoriale per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute nel settore automobilistico e delle due ruote (SAD), è essenziale sensibilizzare costantemente sulle questioni relative alla salute sul lavoro. A questo scopo è stata condotta un'indagine per raccogliere dati aggiornati sui tassi di infortunio e sulle assenze per malattia, e soprattutto per identificare i rischi e le particolarità del settore. L'obiettivo è aiutare le aziende ad adottare misure preventive e mirate per promuovere la salute e la sicurezza dei propri collaboratori.

Nell'ambito del sondaggio, 528 partecipanti hanno fornito informazioni preziose sui tassi di infortunio e sui casi di malattia nelle loro aziende. I risultati dell'indagine forniscono una panoramica approfondita e mostrano come la gestione della salute aziendale (GSA) possa essere resa ancora più efficace. È interessante notare che l'indagine concerne un'ampia varietà di dimensioni delle aziende. A questo proposito è interessante l'elevato numero di piccole e medie imprese tra i partecipanti. Nel dettaglio, il 35% ha fino a cinque dipendenti, il 38% da sei a venti, il 23% da ventuno a ottanta e il 4% oltre ottantuno. Indipendentemente dalle dimensioni dell'azienda, la necessità di misure preventive per la salute e gli infortuni è importante: sia le piccole che le grandi aziende sono coinvolte negli infortuni sul lavoro e nei casi di malattia nella stessa misura.

Durata dell'assenza dal lavoro in caso di infortunio sul lavoro

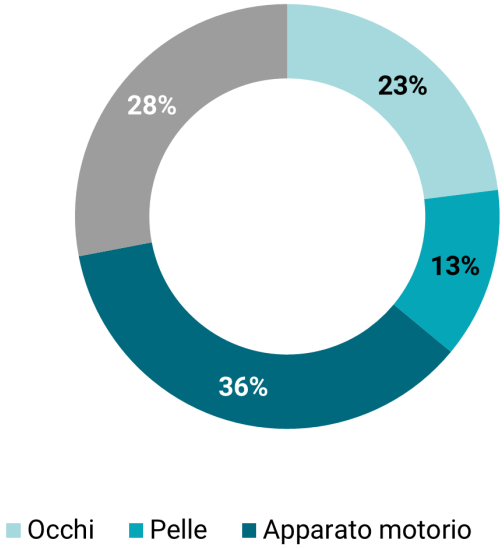
Un elemento essenziale della GSA è il monitoraggio e la riduzione degli infortuni sul lavoro. Gli infortuni sul lavoro sono particolarmente comuni nel settore automobilistico e in particolar modo nelle officine. Alcune parti del corpo sono particolarmente colpite: ad esempio, la pelle (graffi o tagli) e l'apparato muscolo-scheletrico (sforzi ripetitivi, come il sollevamento o la flessione). L'indagine fornisce cifre che mostrano come, nonostante la spiccata prevenzione degli infortuni, un numero considerevole di incidenti continua a comportare un'assenza dal lavoro, ciò che dovrebbe quindi spingere maggiormente a concentrarsi sulla GSA.

Infortuni professionali suddivisi in base alla durata (numero di casi)

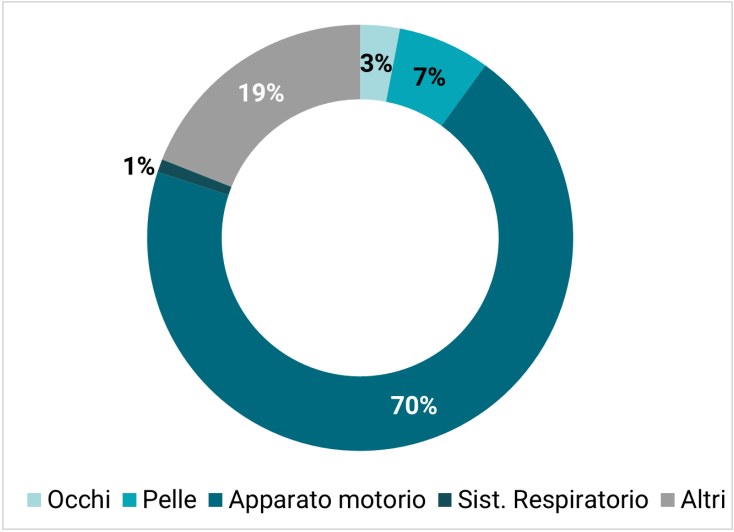


Un numero elevato di infortuni non professionale
La frequenza degli infortuni non professionali, che possono anche portare ad assenze prolungate, risulta particolarmente elevata nelle aziende intervistate. L'indagine ha rivelato che molte delle assenze dal lavoro segnalate erano dovute ad attività sportive, incidenti privati o lesioni muscoloscheletriche. L'apparato muscolo-scheletrico è stato colpito nel 70% dei casi, la pelle nel 7% dei casi, gli occhi nel 3% dei casi e altre parti nel 20% dei casi. Questo numero significativo di infortuni non professionali indica che le aziende dovrebbero rafforzare le misure preventive nelle loro strategie di gestione della salute per limitare tali incidenti. Le aziende devono chiaramente intervenire in questo settore, in particolare adottando misure mirate per prevenire le lesioni muscolo-scheletriche. Ciò potrebbe avvenire, ad esempio, attraverso la progettazione ergonomica delle postazioni di lavoro, corsi di formazione e controlli sanitari regolari.

Infortuni professionali suddivisi in base alle parti del corpo coinvolte

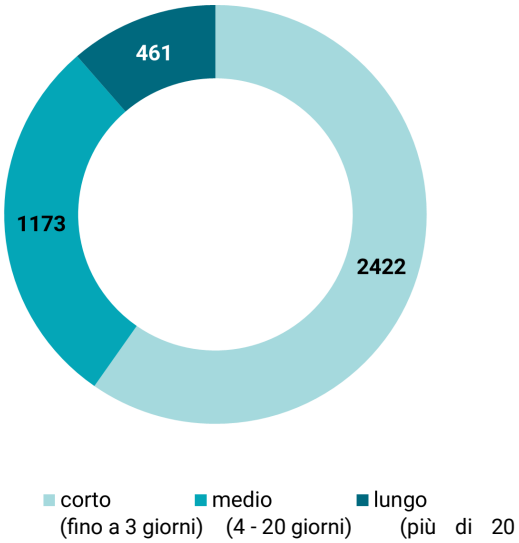


Infortuni non professionali suddivisi in base alle parti del corpo coinvolte



Crescono le assenze per malattia
Un altro dato fondamentale dell'indagine riguarda le assenze per malattia. Si tratta di un dato preoccupante: nelle aziende sono stati registrati in totale circa 29'000 giorni di malattia. Colpisce in particolare il fatto che il numero di assenze dal lavoro di oltre 20 giorni continua ad aumentare, segno che i casi di malattia stanno diventando sempre più gravi.

Assenze a causa di malattia suddivisi per durata (numero di casi)



Conclusioni e raccomandazioni d'azione
I risultati dell'indagine mostrano chiaramente che in molte aziende c'è ancora spazio per migliorare la prevenzione della salute sul lavoro. C'è ancora molto potenziale, soprattutto in termini di prevenzione degli infortuni professionali e non, di riduzione delle assenze per disturbi muscoloscheletrici e di prevenzione delle assenze per malattia. Le aziende dovrebbero concentrarsi maggiormente sulle misure preventive per promuovere la salute del personale e aumentare così la redditività e la produttività. Oltre alla prevenzione degli infortuni, queste includono programmi ergonomici, controlli sanitari regolari, gestione dello stress e promozione di un ambiente di lavoro sano. I risultati dell'indagine forniscono una base preziosa per sviluppare la GSA e ottimizzare le strategie di promozione della salute.

Dove possono agire concretamente gli attori in gioco?
Per i garage, sono essenziali corsi di formazione e aggiornamento regolari sulla sicurezza sul lavoro. Inoltre, gli strumenti e i macchinari dovrebbero essere sottoposti a regolare manutenzione e ammodernamento per ridurre al minimo il rischio di incidenti. Le cause di infortunio individuate indicano che gli incidenti sono particolarmente frequenti quando si utilizzano tecniche di sollevamento scorrette e misure di sicurezza insufficienti quando si lavora sotto il veicolo. Investire in postazioni di lavoro ergonomiche e in attrezzature di sollevamento può ridurre significativamente i tempi di assenza. Oltre agli infortuni sul lavoro, i garage possono dare un importante contributo alla prevenzione degli infortuni e delle malattie non professionali, sensibilizzando e informando in modo mirato il personale su comportamenti quotidiani sicuri, ad esempio attraverso campagne d'informazione o ateliers di prevenzione, a favore di tutti. <

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

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

www.hotelperla.ch - Plus code 5X4G+Q9 Sant'Antonino

*APF: Attestato Professionale Federale

Iscrizione alla serata obbligatoria:
https://forms.office.com/e/MSYhGfjv1d o scansionando il codice QR:

Maggiori informazioni: marco.doninelli@upsa-ti.ch

Centro di Formazione Professionale AGVS/UPSA - Biasca

Centro di Formazione Professionale AGVS/UPSA—Biasca

Corsi di formazione continua

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

Informazioni e dettagli su: **www.upsa-ti.ch Formazione professionale Centro UPSA Biasca Formazione continua**

Centro di Formazione Professionale UPSA TI

Lavorare in sicurezza sugli impianti ad alto voltaggio con certificazione HV1 e HV2
Durata: **2 giorni**
Date: ***Lista d'attesa***
Iscrizione: inquadra il codice QR

Autorizzazione alla manipolazione dei prodotti refrigeranti
Durata: **2 giorni**
Date: ***Lista d'attesa***
Iscrizione: inquadra il codice QR

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor
Durata: **1 giorno**
Date: **17.10.'25 o 29.10.'25 o 14.11.'25 o 26.11.'25**
Iscrizione: inquadra il codice QR

Formazione Nuova legge sulla protezione dei dati (nLPD)
Durata: **1 giorno**
Date: ***Lista d'attesa***
Iscrizione: inquadra il codice QR

Business Academy UPSA CH (sede Biasca)

Soccorritori aziendali – BLS AED SRC Komplett Plus per il settore dell'automobile
Durata: **1 giorno**
Date: ***Lista d'attesa***
Iscrizione: inquadra il codice QR

Corso DAB+
Durata: **1 giorno**
Date: ***Lista d'attesa***
Iscrizione: inquadra il codice QR

Spegnimento delle FM dal 31.12.24

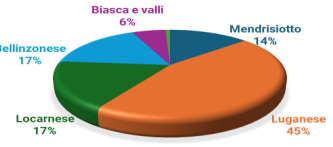
Direttive generali per la formazione continua UPSA TI:

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

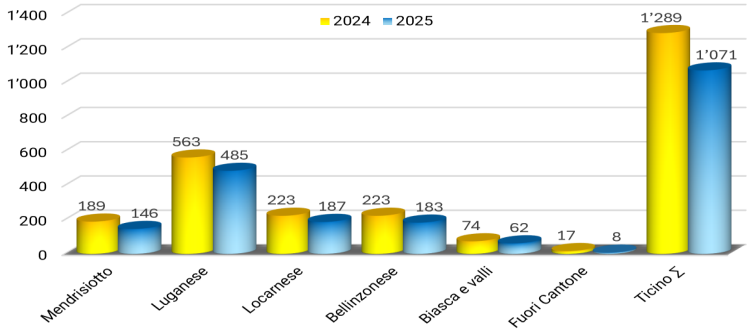
	marzo						gennaio - marzo					
	2024		2025		2024 - 2025		2024		2025		2024 - 2025	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	189	14.66%	146	13.63%	-43	-22.75%	456	13.94%	433	14.92%	-23	-5.04%
Luganese	563	43.68%	485	45.28%	-78	-13.85%	1'410	43.11%	1'294	44.59%	-116	-8.23%
Locarnese	223	17.30%	187	17.46%	-36	-16.14%	612	18.71%	472	16.26%	-140	-22.88%
Bellinzonese	223	17.30%	183	17.09%	-40	-17.94%	537	16.42%	498	17.16%	-39	-7.26%
Biasca e valli	74	5.74%	62	5.79%	-12	-16.22%	209	6.39%	163	5.62%	-46	-22.01%
Fuori Cantone	*17*	*1.32%*	*8*	*0.75%*	*-9*	*-52.94%*	*47*	*1.44%*	*42*	*1.45%*	*-5*	*-10.64%*
Ticino ∑	**1'289**	100%	**1'071**	100%	**-218**	**-16.91%**	**3'271**	100%	**2'902**	100%	**-369**	**-11.28%**
Svizzera	**23'467**		**21'690**		**-1'777**	**-7.57%**	**57'224**		**52'690**		**-4'534**	**-7.92%**

Movimenti - ≈*occasioni*			
	2024	2025	Delta %
marzo	**4'357**	**4'257**	**-2.30%**
gennaio - marzo	13'166	12'547	-4.70%

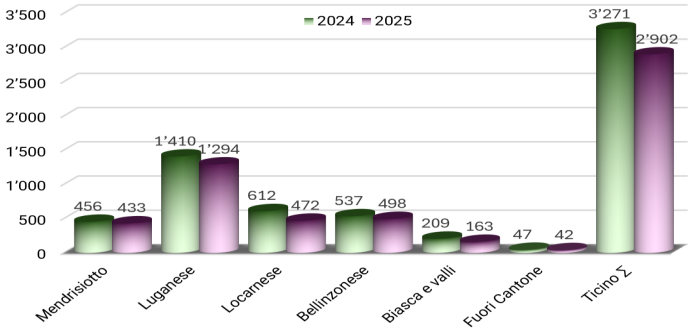
QUOTA DI MERCATO - MARZO



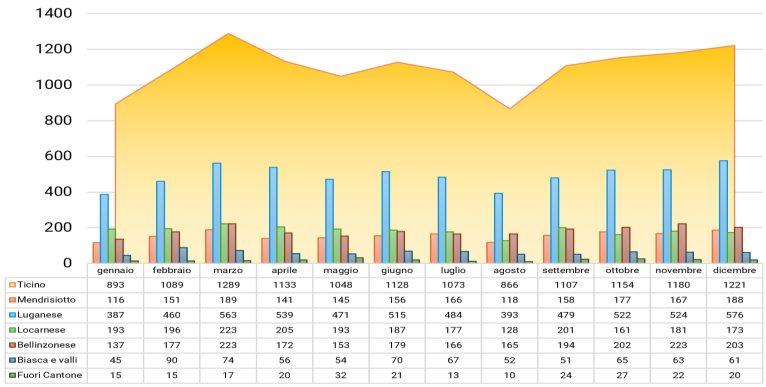
Immatricolazioni unità - marzo



Immatricolazioni unità - gennaio - marzo

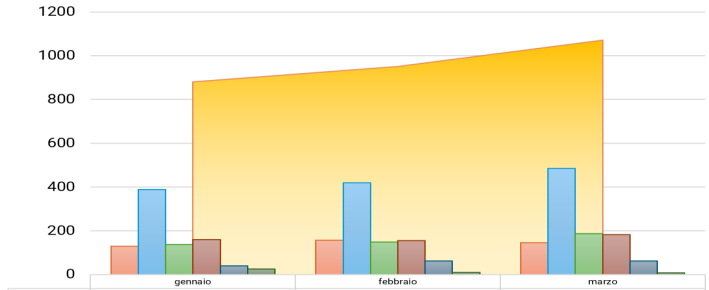


Immatricolazioni unità - 2024



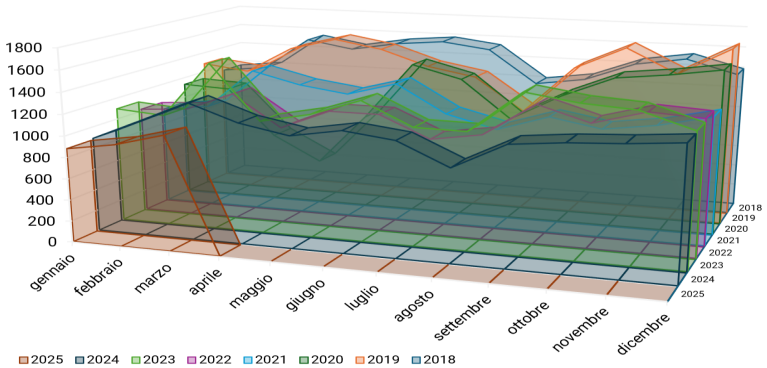
	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre
Ticino	893	1089	1289	1133	1048	1128	1073	866	1107	1154	1180	1221
Mendrisiotto	116	151	189	141	145	156	166	118	158	177	167	188
Luganese	387	460	563	539	471	515	484	393	479	522	524	576
Locarnese	193	196	223	205	193	187	177	128	201	161	181	173
Bellinzonese	137	177	223	172	153	179	166	165	194	202	223	203
Biasca e valli	45	90	74	56	54	70	67	52	51	65	63	61
Fuori Cantone	15	15	17	20	32	21	13	10	24	27	22	20

Immatricolazioni unità - 2025

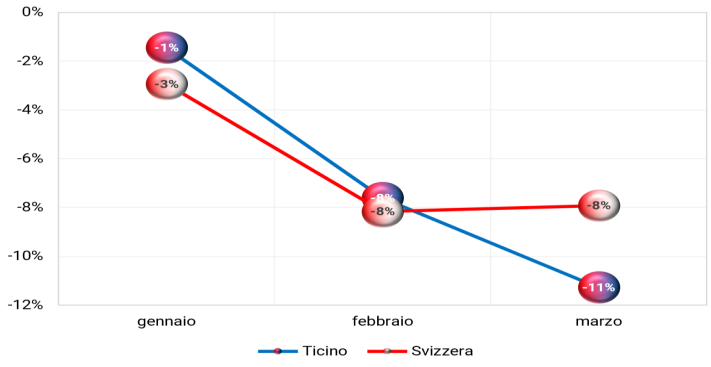


	gennaio	febbraio	marzo
Ticino	880	951	1071
Mendrisiotto	130	157	146
Luganese	389	420	485
Locarnese	137	148	187
Bellinzonese	160	155	183
Biasca e valli	39	62	62
Fuori Cantone	25	9	8

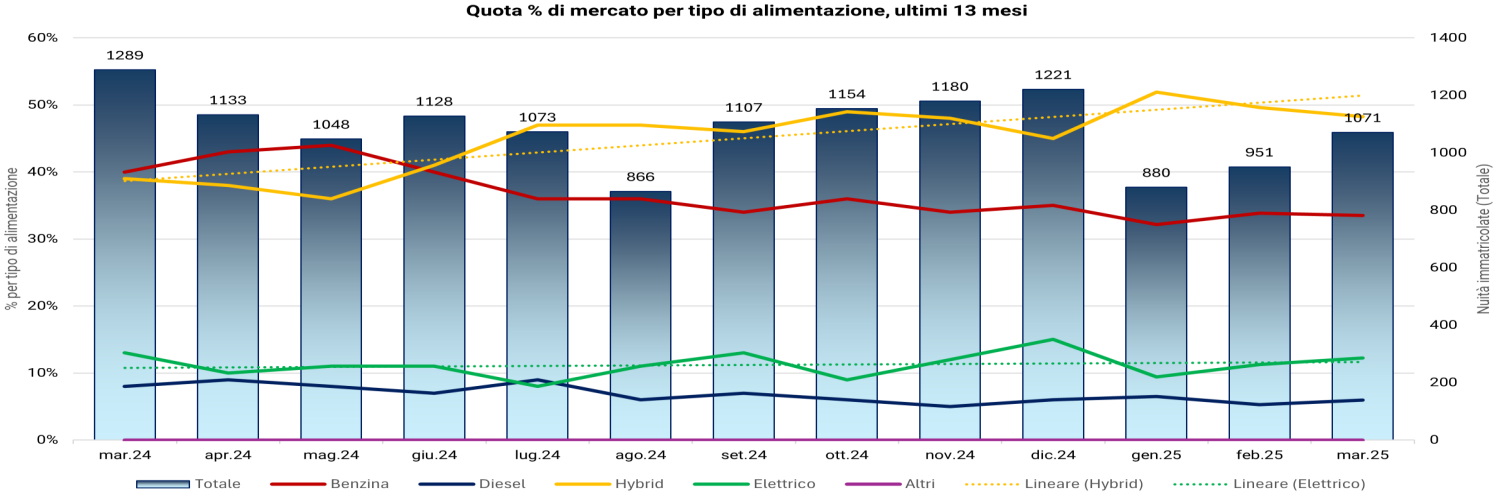
Immatricolazioni unità - anni



DELTA % IMMATRICOLAZIONI - 2024 / 2025



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



Immatricolazioni cumulative gennaio - marzo 2025 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca															Imm. cum. gennaio - marzo CH		
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Locarnese		Bellinzonese		Biasca e valli		F.cant.	Ticino				
		Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	∑ Q.tà	%	∑ Q.tà	%	Rango
1°	VW	42	9.7%	185	14.3%	67	14.0%	87	17.7%	22	13.5%	4	407	14.0%	4'871	9.2%	2°
2°	AUDI	49	11.3%	125	9.7%	41	8.6%	45	9.2%	7	4.3%	8	275	9.5%	3'915	7.4%	5°
3°	MERCEDES-BENZ	26	6.0%	150	11.6%	39	8.1%	42	8.6%	8	4.9%	0	265	9.1%	3'990	7.6%	4°
4°	BMW	51	11.8%	97	7.5%	31	6.5%	44	9.0%	15	9.2%	15	253	8.7%	5'030	9.5%	1°
5°	SKODA	45	10.4%	76	5.9%	32	6.7%	47	9.6%	18	11.0%	5	223	7.7%	4'677	8.9%	3°
6°	TOYOTA	35	8.1%	53	4.1%	24	5.0%	36	7.3%	9	5.5%	2	159	5.5%	2'586	4.9%	6°
7°	DACIA	28	6.5%	59	4.6%	19	4.0%	14	2.9%	18	11.0%	0	138	4.8%	1'909	3.6%	10°
8°	PORSCHE	5	1.2%	68	5.3%	21	4.4%	5	1.0%	3	1.8%	0	102	3.5%	1'297	2.5%	16°
9°	SEAT / CUPRA	17	3.9%	56	4.3%	5	1.0%	16	3.3%	7	4.3%	0	101	3.5%	2'126	4.0%	9°
10°	HYUNDAI	9	2.1%	21	1.6%	24	5.0%	33	6.7%	6	3.7%	1	94	3.2%	2'365	4.5%	7°
11°	SUZUKI	16	3.7%	36	2.8%	14	2.9%	6	1.2%	18	11.0%	0	90	3.1%	917	1.7%	18°
12°	RENAULT	19	4.4%	25	1.9%	13	2.7%	18	3.7%	6	3.7%	1	82	2.8%	2'257	4.3%	8°
13°	MINI	9	2.1%	51	3.9%	7	1.5%	9	1.8%	2	1.2%	0	78	2.7%	897	1.7%	20°
14°	CITROEN	4	0.9%	21	1.6%	23	4.8%	15	3.1%	2	1.2%	0	65	2.2%	547	1.0%	24°
15°	FORD	6	1.4%	19	1.5%	16	3.3%	15	3.1%	3	1.8%	1	60	2.1%	1'564	3.0%	13°
16°	TESLA	11	2.5%	24	1.9%	14	2.9%	3	0.6%	1	0.6%	0	53	1.8%	1'238	2.3%	17°
17°	KIA	4	0.9%	18	1.4%	20	4.2%	5	1.0%	3	1.8%	1	51	1.8%	1'541	2.9%	14°
18°	VOLVO	12	2.8%	19	1.5%	7	1.5%	4	0.8%	2	1.2%	2	46	1.6%	1'686	3.2%	11°
19°	PEUGEOT	5	1.2%	13	1.0%	13	2.7%	10	2.0%	1	0.6%	2	44	1.5%	1'388	2.6%	15°
20°	MAZDA	4	0.9%	14	1.1%	8	1.7%	8	1.6%	3	1.8%	0	37	1.3%	907	1.7%	19°
21°	MG	3	0.7%	22	1.7%	2	0.4%	5	1.0%	2	1.2%	0	34	1.2%	573	1.1%	22°
22°	JEEP	7	1.6%	9	0.7%	7	1.5%	8	1.6%	1	0.6%	0	32	1.1%	216	0.4%	30°
23°	LAND ROVER	1	0.2%	27	2.1%	1	0.2%	1	0.2%	0	0.0%	0	30	1.0%	568	1.1%	23°
24°	FERRARI	1	0.2%	24	1.9%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	26	0.9%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
25°	FIAT	9	2.1%	10	0.8%	2	0.4%	0	0.0%	1	0.6%	0	22	0.8%	299	0.6%	27°
25°	HONDA	5	1.2%	8	0.6%	3	0.6%	5	1.0%	1	0.6%	0	22	0.8%	499	0.9%	25°
27°	NISSAN	1	0.2%	10	0.8%	3	0.6%	2	0.4%	1	0.6%	0	17	0.6%	1'680	3.2%	12°
28°	OPEL	2	0.5%	8	0.6%	4	0.8%	1	0.2%	0	0.0%	0	15	0.5%	671	1.3%	21°
29°	ALFA ROMEO	1	0.2%	4	0.3%	4	0.8%	3	0.6%	0	0.0%	0	12	0.4%	250	0.5%	29°
30°	MITSUBISHI	0	0.0%	9	0.7%	2	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	11	0.4%	416	0.8%	26°
31°	LAMBORGHINI	1	0.2%	6	0.5%	1	0.2%	1	0.2%	0	0.0%	0	9	0.3%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
32°	SMART	1	0.2%	3	0.2%	1	0.2%	2	0.4%	0	0.0%	0	7	0.2%	134	0.3%	32°
32°	SUBARU	0	0.0%	2	0.2%	3	0.6%	0	0.0%	2	1.2%	0	7	0.2%	289	0.5%	28°
34°	ASTON MARTIN	2	0.5%	4	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	6	0.2%	46	0.1%	38°
35°	BENTLEY	0	0.0%	5	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	5	0.2%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
35°	JAGUAR	1	0.2%	3	0.2%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	5	0.2%	59	0.1%	36°
35°	LEXUS	0	0.0%	4	0.3%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	5	0.2%	175	0.3%	31°
38°	ALPINE	1	0.2%	2	0.2%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	4	0.1%	55	0.1%	37°
39°	LEAPMOTOR	0	0.0%	2	0.2%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	3	0.1%	120	0.2%	33°
40°	CADILLAC	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	24	0.0%	39°
40°	DALLARA	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
40°	DS	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	60	0.1%	35°
40°	KGM / SsangYong	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	0	1	0.0%	95	0.2%	34°
40°	LOTUS	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
40°	MC LAREN	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
40°	XPENG	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	1	0.0%	Vedi div.	Vedi div.	Vedi div.
	Diverse Marche													0.0%	753		
	Totale	**433**		**1'294**		**479**		**491**		**163**		**42**	**2'902**		**52'690**		

Media emissioni di CO2 Ticino per marca gennaio - marzo 2025 (gr./km) / obiettivo 2025 93.6 gr./km

Rango	Marca	Media CO2
1°	CADILLAC	0.00
1°	DALLARA	0.00
1°	LEAPMOTOR	0.00
1°	SMART	0.00
1°	TESLA	0.00
6°	JAGUAR	39.00
7°	ALPINE	39.75
8°	VOLVO	58.39
9°	MITSUBISHI	95.91
10°	RENAULT	103.63
11°	PEUGEOT	105.66
12°	MG	106.00
13°	HYUNDAI	110.15
14°	TOYOTA	112.68
15°	SKODA	112.73
16°	FIAT	113.43
17°	MINI	115.34
18°	KIA	118.10
19°	LEXUS	118.80
20°	JEEP	120.23
21°	BMW	120.78
22°	DACIA	121.81
23°	SEAT	124.38
24°	SUZUKI	124.77
25°	DS	125.00
26°	CUPRA	126.01
27°	NISSAN	126.53
28°	HONDA	126.71
29°	CITROEN	128.06
30°	LAND ROVER	128.76
31°	VW	130.71
32°	MAZDA	135.76
33°	FORD	136.45
34°	OPEL	137.67
35°	ALFA ROMEO	140.08
36°	AUDI	144.40
37°	MERCEDES-BENZ	158.04
38°	PORSCHE	164.38
39°	BENTLEY	164.50
40°	SUBARU	182.00
41°	LOTUS	208.00
42°	KG MOBILITY	216.00
43°	FERRARI	231.12
44°	LAMBORGHINI	247.25
45°	MC LAREN	273.00
46°	ASTON MARTIN	294.57
	Media	**123.62**

Immatricolazioni elettriche cumulative Ticino gennaio - marzo 2025 per distretto e marca														
Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		Fuori Cant.		Totale	Rango
	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	
TESLA	11	21%	24	45%	3	6%	14	26%	1	2%			**53**	1°
AUDI	2	6%	12	39%	9	29%	5	16%	1	3%	2	6%	**31**	2°
SKODA	4	15%	4	15%	9	33%	3	11%	6	22%	1	4%	**27**	3°
BMW	6	23%	4	15%	10	38%	3	12%	2	8%	1	4%	**26**	4°
VW	3	15%	8	40%	5	25%	4	20%					**20**	5°
PORSCHE	1	6%	10	56%			7	39%					**18**	6°
MINI	1	6%	14	78%	2	11%	1	6%					**18**	6°
VOLVO	2	13%	7	44%	1	6%	4	25%	2	13%			**16**	8°
HYUNDAI	2	13%			13	87%							**15**	9°
MERCEDES-BENZ			6	43%	3	21%	5	36%					**14**	10°
DACIA	5	38%	5	38%	2	15%	1	8%					**13**	11°
RENAULT	3	25%	3	25%	2	17%	2	17%	2	17%			**12**	12°
TOYOTA	1	13%	1	13%	4	50%	1	13%	1	13%			**8**	13°
PEUGEOT			1	14%	6	86%							**7**	14°
SMART	1	14%	3	43%	2	29%	1	14%					**7**	14°
CITROEN			4	67%	1	17%	1	17%					**6**	16°
CUPRA	1	17%	4	67%	1	17%							**6**	16°
KIA			3	60%			2	40%					**5**	18°
SEAT / CUPRA			3	75%					1	25%			**4**	19°
FORD			1	33%			2	67%					**3**	20°
LEAPMOTOR			2	67%			1	33%					**3**	20°
ALPINE	1	33%	2	67%									**3**	20°
NISSAN			1	50%			1	50%					**2**	23°
OPEL			1	100%									**1**	24°
XPENG							1	100%					**1**	24°
CADILLAC			1	100%									**1**	24°
FIAT							1	100%					**1**	24°
MG			1	100%									**1**	24°
Totale	**44**	14%	**125**	39%	**73**	23%	**60**	19%	**16**	5%	**4**	1%	**322**	

Curiosità febbraio 2025
Immatricolazioni Ticino

Mod. acquisto	Q.tà	%
Con leasing	739	69%

Cambio	Q.tà	%
Automatico	751	70%
Robotizzato	125	12%
Continuo	97	9%
Meccanico	76	7%
	22	2%

Importazione	Q.tà	%
Con certificato X	8	0.7%

Propulsione	Q.tà	%
Elettrica	131	12.2%

Colore	Q.tà	%
grigio	414	39%
nero	231	22%
bianco	216	20%
blu	80	7%
verde	58	5%
rosso	41	4%
giallo	9	1%
beige	8	1%
marrone	6	1%
arancione	5	0%
violetto	3	0%

Pos.	Marca	Q.tà	%
1°	VW	164	15%
2°	AUDI	108	10%
3°	MERCEDES-BENZ	98	9%
4°	SKODA	81	8%
5°	BMW	68	6%
6°	TOYOTA	58	5%
7°	SEAT / CUPRA	45	4%
8°	PORSCHE	39	4%
9°	DACIA	38	4%
10°	HYUNDAI	35	3%

Motocicli - immatricolazioni Ticino gennaio - marzo 2025								
Rango	Marca	Unità	Rango	Marca	Unità	Rango	Marca	Unità
1°	HONDA	106	19°	KTM	6	36°	MOTO GUZZI	1
2°	YAMAHA	89	19°	WOTTAN	6	36°	SURRON	1
3°	SYM	55	21°	BETA	5	36°	REDMOTO	1
4°	PIAGGIO	34	21°	HUSQVARNA	5	36°	FANTIC	1
4°	BMW	34	23°	SUZUKI	4	36°	MV AGUSTA	1
6°	DUCATI	25	24°	BENELLI	3	36°	UGBEST	1
7°	KAWASAKI	22	24°	KOVE	3	36°	NIU	1
8°	CF MOTO	12	24°	SHERCO	3	36°	INDIAN	1
8°	KYMCO	12	24°	MONTESA	3	36°	FELQ	1
10°	VOGE	11	24°	ELECTRIC MOTION	3	36°	VMOTO	1
10°	ZONTES	11	29°	HORWIN	2	36°	LAMBRETTA	1
12°	TRIUMPH	10	29°	BRIXTON	2	36°	MOTO MORINI	1
12°	FANTIC MOTOR	10	29°	TARO	2	36°	TILGREEN	1
14°	APRILIA	9	29°	ARIIC	2		**Totale**	**538**
15°	HARLEY-DAVIDSON	8	29°	E-MAX	2			
16°	MONDIAL	7	29°	UEBRIGE (SIEHE TYP)	2			
16°	ROYAL-ENFIELD	7	29°	ASKOLL	2			
16°	GAS GAS	7	36°	EASYCOOL	1			

Immatricolazioni VU per distretto - gennaio - febbraio 2025

Genere	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		F.Cant.		Totale		Rango
		Mar.	Gen. - Mar.	Mar.	Gen. - Mar.	Mar.	Gen. - Mar.	Mar.	Gen. - Mar.	Mar.	Gen. - Mar.	Mar.	Gen. - Mar.	Gen. - Mar.	%	
Autofurgone	VW	3	**12**	21	**55**	8	**13**	5	**13**	2	**4**	3	**6**	**103**	**34.6%**	1°
	FORD	1	**6**	4	**12**	3	**9**	2	**2**	2	**2**		**2**	**33**	**11.1%**	2°
	TOYOTA	2	**4**	3	**15**	4	**5**		**1**					**25**	**8.4%**	3°
	MERCEDES-BENZ	3	**5**	5	**11**	2	**3**			1	**1**	1	**3**	**23**	**7.7%**	4°
	RENAULT	2	**5**	5	**10**	1	**2**	1	**2**		**1**			**20**	**6.7%**	5°
	ISUZU		**4**	1	**6**		**1**		**2**	1	**2**	1	**1**	**16**	**5.4%**	6°
	IVECO	1	**1**	1	**5**	1	**2**		**3**	3	**4**			**15**	**5.0%**	7°
	CITROEN		**1**	5	**9**		**2**	1	**2**					**14**	**4.7%**	8°
	FIAT	1	**1**	3	**7**	2	**5**		**1**					**14**	**4.7%**	8°
	NISSAN	1	**3**	4	**4**	1	**3**		**1**					**11**	**3.7%**	10°
	OPEL			1	**3**			1	**2**		**1**	1	**1**	**7**	**2.3%**	11°
	MAN						**6**							**6**	**2.0%**	12°
	PEUGEOT		**2**		**1**	1	**1**	1	**1**					**5**	**1.7%**	13°
	FUSO			1	**1**	1	**1**				**1**			**3**	**1.0%**	14°
	CENNTRO		**1**											**1**	**0.3%**	15°
	MAXUS										**1**			**1**	**0.3%**	15°
	Piaggio			1	**1**									**1**	**0.3%**	15°
	Totale	**14**	**45**	**55**	**140**	**24**	**53**	**11**	**30**	**9**	**17**	**6**	**13**	**298**		
Autocarro	MERCEDES-BENZ	1	**1**		**2**		**2**							**5**	**23.8%**	1°
	RENAULT				**3**		**1**							**4**	**19.0%**	2°
	VOLVO	2	**3**		**1**									**4**	**19.0%**	2°
	ISUZU			1	**3**									**3**	**14.3%**	4°
	IVECO		**1**		**2**									**3**	**14.3%**	4°
	MAN					1	**1**							**1**	**4.8%**	6°
	SCANIA										**1**			**1**	**4.8%**	6°
	Totale	**3**	**5**	**1**	**11**	**1**	**4**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**21**		
Trattore a sella	VOLVO		**4**	1	**2**									**6**	**16%**	1°
	SCANIA			5	**5**									**5**	**13%**	2°
	DAF	1	**1**											**1**	**3%**	3°
	Totale	**1**	**5**	**6**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**		

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

Rango	Marca	Media CO2
1°	UEBRIGE (SIEHE TYP)	0.0
2°	MAXUS	105.5
3°	VW	153.8
4°	RENAULT	157.9
5°	FORD	158.0
6°	PIAGGIO	158.0
7°	OPEL	164.8
8°	TOYOTA	165.0
9°	FIAT	170.5
10°	NISSAN	170.8
11°	PEUGEOT	190.4
12°	ISUZU	198.6
13°	CITROEN	206.9
14°	MERCEDES-BENZ	217.6
15°	MAN	273.0
16°	IVECO	313.5
17°	FUSO	321.0
	Media	**183.8**

Immatricolazioni per tipo di alimentazione, gennaio - marzo 2025

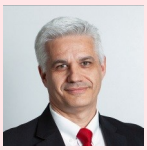
Genere	Marca	Benzina		Hybrid		Diesel		Elettrico		Gas		Totale
		Unità	Quota %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	
Autofurgone	VW	13	13%	10	10%	74	72%	6	6%			**103**
	FORD	6	18%	1	3%	24	71%	3	9%			**34**
	TOYOTA	3	13%			17	71%	4	17%			**24**
	MERCEDES-BENZ					22	96%	1	4%			**23**
	CITROEN	2	9%			20	91%					**22**
	RENAULT	3	15%			15	75%	2	10%			**20**
	ISUZU					17	100%					**17**
	IVECO					15	100%					**15**
	FIAT					10	77%	3	23%			**13**
	NISSAN	5	45%			6	55%					**11**
	OPEL	2	22%			6	67%	1	11%			**9**
	PEUGEOT					6	86%	1	14%			**7**
	MAN					6	100%					**6**
	FUSO					3	100%					**3**
	MAXUS					1	100%					**1**
	PIAGGIO									1	100%	**1**
	Totale	**34**	11%	**11**	4%	**242**	78%	**21**	7%	**1**	0%	**309**
Autocarro	MERCEDES-BENZ					5	100%					**5**
	RENAULT					3	75%	1	25%			**4**
	VOLVO					4	100%					**4**
	ISUZU					3	100%					**3**
	IVECO					3	100%					**3**
	MAN					1	100%					**1**
	SCANIA					1	100%					**1**
	Totale	**0**	0%	**0**	0%	**20**	95%	**1**	5%	**0**	0%	**21**
Trattore a sella	VOLVO					5	83%	1	17%			**6**
	SCANIA					5	100%					**5**
	DAF					1	100%					**1**
	Totale	**0**	0%	**0**	0%	**11**	92%	**1**	8%	**0**	0%	**12**

UPSA Sezione Ticino — 2025

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

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

Ilaria Devittori
Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Presidente UPSA Biasca e Valli
Membro comm. formazione
Membro Comitato Centrale
UPSA CH
ilaria.devittori@upsa-ti.ch



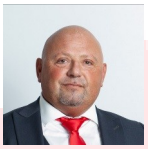
Lorenzo Lazzarino
Membro di comitato UPSA TI
Presidente commissione
Formazione Professionale e
Corsi Interaziendali (ad interim)
lorenzo.lazzarino@upsa-ti.ch

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

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

Alice Tognetti
Membro di comitato UPSA TI

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



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

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

Remo Gianoli
Presidente UPSA Bellinzonese
Delegato cantonale

Paolo Coduri
Membro commissione
Formazione Professionale
Vice-capo periti esami

Giulio Bertazzoli
Membro commissione
Formazione Professionale

Maurizio Lepori
Membro commissione
Formazione Professionale

Enrico Camenisch
Membro e Presidente CPC

Roberto Petronio
Membro CPC

Milton Binaghi
Delegato cantonale

Matteo Ferrari
Delegato cantonale

Ezio Forzatti
Delegato cantonale

Bill Pedrotti
Delegato cantonale

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

Roger Rüdin
Docente centro UPSA Biasca

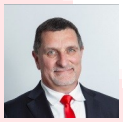
Dario Mantegazzi
Docente centro UPSA Biasca

Aaron Rizzini
Docente centro UPSA Biasca

Nicolas Filipponi
Docente centro UPSA Biasca

Philippe Stoppa
Docente centro UPSA Biasca

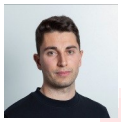
Enzo Galloro
Docente centro UPSA Biasca



Marco Doninelli
Direttore UPSA TI

Manuela Caffi
Collaboratrice

Lia Guidali
Collaboratrice



Boris Rè
Collaboratore

UPSA SEZIONE TICINO

Indirizzo:
c/o Camera di Commercio
del Cantone Ticino
Corso Elvezia 16
6900 Lugano

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