

Pag. 1 Ne è sempre valsa la pena - EDITORIALE
Pag. 2 Pronti per l'apprendistato: un inizio sicuro con l'ESA
Pag. 3 YOUNG & OLDTIMER MARKET
Pag. 4 È la batteria a fare la differenza
Pag. 6 Lotta contro l'aumento di peso
Pag. 9 I garage svizzeri sono leader a livello mondiale!
Pag. 10 Il CVM sotto pressione
Pag. 12 Attenzione ai presunti affari
Pag. 13 «Ne è valsa la pena»: cambio al vertice di UPSA Ticino

Pag. 14 Avete in programma un evento di domenica?
Ecco a cosa dovete prestare attenzione
Pag. 16 La teoria, va bene, la pratica è meglio
Pag. 19 Corsi di formazione continua
Pag. 20 Relazione sulla revisione parziale del 2026 -
Formazione tecnica di base per i mestieri
del settore dell'automobile
Pag. 21 Statistiche immatricolazioni Ticino - luglio 2026

EDITORIALE

Ne è sempre valsa la pena



«Gli scambi di vedute che
ho con voi mi dimostrano
il vostro attaccamento
alla nostra associazione.»

Care lettrici, cari lettori,

innanzitutto vorrei ringraziarvi. Grazie per l'assemblea dei delegati, appassionante e variegata, che si è tenuta a fine giugno presso il Forum Fribourg. Gli scambi con voi, anche se forse non siamo sempre del tutto d'accordo sui contenuti, mi dimostrano quanto siano importanti l'attaccamento e l'identificazione con la nostra associazione e quanto il nostro settore sia vivo. Queste discussioni danno a me, così come a tutto il comitato centrale, l'energia necessaria per continuare a difendere i nostri interessi con entusiasmo e passione.

In generale, nelle ultime settimane e negli ultimi mesi, ho avuto numerose discussioni con voi, cari soci. Abbiamo parlato delle vostre preoccupazioni, delle vostre apprensioni e delle vostre paure, ma anche di ciò che infonde speranza e fiducia. Ad esempio del fatto che i marchi cinesi, che si stanno affermando sempre più sul nostro mercato, mettono sotto pressione i costruttori automobilistici storici, grazie a prezzi interessanti e alla qualità sorprendentemente elevata. Ma, è altresì vero, che costo-

ro cercano anche partner solidi nel nostro Paese. O ancora del fatto che il volume di riparazioni meccaniche tenderà a diminuire nei prossimi anni, ma in compenso che i veicoli connessi consentono a loro volta nuovi modelli di business.

È quindi per me un onore accompagnarvi in occasione del centenario della nostra associazione che si celebrerà nel 2027. Questo anniversario è innanzitutto un segno di longevità e quindi dell'importanza del nostro settore. Il periodo attuale forse non è facile. Ma impegnarsi per il nostro settore ne è sempre valsa la pena.

Cordiali saluti.

Manfred Wellauer, presidente centrale di UPSA

Pronti per l'apprendistato: un inizio sicuro con l'ESA

Un apprendistato nel settore automobilistico significa: mettersi in gioco, imparare e assumersi responsabilità. Affinché le persone in formazione possano lavorare in sicurezza nell'ambiente quotidiano dell'officina, oltre alle conoscenze tecniche, hanno bisogno anche dell'attrezzatura adeguata. L'ESA supporta garage e apprendisti con offerte orientate alla pratica e alle esigenze del settore.



La vita quotidiana in officina è, fin dall'inizio, varia e tecnicamente impegnativa: già durante le prime settimane gli apprendisti lavorano sui veicoli, confrontandosi con utensili potenti e sistemi tecnici complessi. Per questo è fondamentale che dispongano fin dal primo giorno di lavoro dell'attrezzatura adeguata e che sviluppino una solida consapevolezza della sicurezza sul lavoro.

La sicurezza è fondamentale dall'inizio alla fine

Soprattutto all'inizio della loro formazione è importante che gli apprendisti siano introdotti gradualmente nell'ambiente di lavoro e apprendano da subito le norme di sicurezza di base. Tra queste rientrano la manipolazione sicura degli utensili, il corretto posizionamento dei veicoli sui ponti sollevatori nonché l'utilizzo sistematico dei dispositivi di protezione individuale. Anche postazioni di lavoro pulite e ordinate, utensili in buono stato e procedure chiaramente definite contribuiscono a garantire un ambiente di lavoro in totale sicurezza.

L'attrezzatura giusta per iniziare la formazione

Affinché gli apprendisti siano fin dall'inizio equipaggiati correttamente, l'UPSA, in collaborazione con l'ESA, offre un set base «**Safety Bag**», uno zaino compatto comprendente i principali dispositivi di protezione individuale.

"Un buon inizio nella formazione co-

mincia dall'attrezzatura giusta e dalla consapevolezza di lavorare in sicurezza", afferma **David Dukic, responsabile marketing dell'ESA**.

Lo zaino contiene tutto il necessario per il lavoro quotidiano in officina: scarpe antinfortunistiche, guanti, occhiali protettivi e protezioni acustiche facilitando così alle aziende l'avvio della formazione degli apprendisti.

MechanixClub – la piattaforma per apprendisti

Con **MechanixClub**, l'ESA accompagna gli apprendisti durante tutto il loro percorso formativo. Oltre a interessanti approfondimenti sui prodotti e sulle attuali tecnologie di officina, offre consigli pratici per la vita lavorativa. Inoltre i membri possono partecipare a eventi dedicati e concorsi a premi.

In questo modo, l'ESA sostiene i giovani talenti nell'iniziare la propria carriera in modo sicuro, competente e motivato fin dal primo giorno in officina. Per diventare, passo dopo passo, professionisti qualificati. <



3.10.2026

SABATO

BIASCA SWISS RAILPARK

VIA OFFICINA 2

08:00 - 16:00



YOUNG & OLDTIMER MARKET

VENDITA

CICLOMOTORI MOTOCICLI AUTOMOBILI ACCESSORI

VEICOLI FINO ALL'ANNO 2000



RISERVAZIONI STAND



Indagine di auto-i-dat sulle auto elettriche d'occasione

È la batteria a fare la differenza

Da un'indagine condotta da gfs.bern, su incarico di auto-i-dat, emerge che la domanda di auto elettriche d'occasione sembra essere in crescita: il 41% degli intervistati potrebbe prendere in considerazione l'acquisto di un'auto elettrica d'occasione. Tuttavia, a condizione che lo stato della batteria, e il valore del veicolo che ne deriva, sono chiaramente indicati. **Timothy Pfannkuchen**

Che si tratti della campagna «E-OCCASIONE. È MEGLIO.» di UPSA in collaborazione con auto-suisse e il TCS o dello strumento di controllo dello stato di salute delle batterie sviluppato da UPSA (vedi codice QR) e la relativa banca dati per la registrazione dello «State-Of-Health» (SOH) delle batterie: sono misure queste già in atto per incrementare la propensione all'acquisto di veicoli elettrici di seconda mano. Lo conferma un sondaggio commissionato dallo specialista del trattamento dati, auto-i-dat, a gfs.bern e condotto ad aprile '26 su 1'015 persone in Svizzera di età superiore ai 18 anni: la propensione all'acquisto è già in aumento, ma lo stato della batteria deve essere dichiarato in maniera trasparente. È poi necessario proporre test su strada con veicoli elettrici.

Secondo l'indagine, l'aumento dei prezzi dei carburanti potrebbe spiegare perché le motorizzazioni alternative sono più richieste che mai: il 70% degli intervistati potrebbe optare per un tipo di propulsione alternativa in occasione del prossimo acquisto, di cui il 35% è orientato al totalmente elettrico. Tra coloro che intendono acquistare un nuovo veicolo nei prossimi 18 mesi, la percentuale è ancora più elevata (73%, di cui il 48% totalmente elettrico), il che rappresenta un importante passo nella giusta direzione per i concessionari.

Le auto elettriche d'occasione fanno il loro ingresso negli showroom

Soprattutto, sembra che le auto elettriche d'occasione potrebbero finalmente liberarsi della loro reputazione di problematiche: il 41% degli intervistati sta valutando un'auto elettrica di seconda mano come prossima auto! Ma per questo è importante avere già esperienza con la mobilità elettrica: tra gli automobilisti che già guidano un'auto elettrica, questa percentuale sale al 60%. «Sebbene i prezzi delle auto elettriche usate rimangano sotto pressione, i risultati dimostrano che il settore può superare la fase di stallo», afferma Philipp Zimmermann, direttore di auto-i-dat.

I vantaggi in termini di costi spingono verso l'elettrico

Oltre ai giri di prova, anche la comunicazione è importante per attirare l'attenzione di donne e uomini sulle auto elettriche d'occasione: dopo la tutela dell'ambiente e del clima, le ragioni principali addotte per giustificare l'acquisto di veicoli elettrici sono i bassi costi di esercizio – secondo quasi la metà delle persone intenzionate all'acquisto. Chi rimane fedele al motore a combustione giustifica la propria scelta con l'autonomia, le possibilità di ricarica o rifornimento e il prezzo (49%). Il motivo più spesso citato per l'acquisto di un'auto elettrica di seconda mano è il prezzo più basso: le



auto elettriche usate attraggono quindi sia per i bassi costi di gestione che per i bassi costi di acquisto. L'offerta è comunque allettante, poiché secondo l'ultima valutazione di auto-i-dat, i prezzi delle auto elettriche d'occasione sono stati ancora ridotti nel corso del 2026.

Capacità e valore come criteri di acquisto

L'indagine rappresentativa mostra anche perché molti potenziali acquirenti di auto elettriche di seconda mano rimangono scettici: i dubbi sullo stato della batteria sono di gran lunga l'argomento più sentito (27 %). Ben il 60% afferma che questo fattore è particolarmente importante; questa percentuale sale addirittura al 71% tra coloro che sono disposti ad acquistare un'auto online. E il 69% degli intervistati concorda: informazioni affidabili sullo stato della batteria e sulla sua influenza sul valore del veicolo attenuerebbero le loro preoccupazioni. La trasparenza in materia di batteria è quindi la chiave di volta fondamentale per i garage. «Lo studio dimostra chiaramente che esiste un potenziale di mercato per le auto elettriche usate, il che è positivo per il settore. A questo punto è fondamentale infondere fiducia sullo stato della batteria e sul valore del veicolo che ne consegue», spiega Zimmermann.

Nel mercato delle auto elettriche usate, oltre a una consulenza competente, i certificati SOH che indicano la capacità residua e una valutazione del veicolo che tenga conto di questo valore, comunicati in modo trasparente, come fa AutoValue di auto-i-dat, rappresentano quindi la soluzione ideale. Cosicché anche le auto elettriche usate si lascino alle spalle lo status di veicoli fermi sul piazzale e assumano quello di veicoli in circolazione sulle nostre strade. <

Propensione all'acquisto di un'auto elettrica d'occasione

Prendereste in considerazione l'acquisto di un'auto elettrica d'occasione al momento di acquistare il vostro prossimo veicolo?



Residenti in Svizzera di età pari o superiore a 18 anni

Fonte: gfs.bern;
Grafico: media UPSA

- Si
- No, nessuna vettura elettrica
- No, solo vetture nuove elettriche
- Non sa/nessuna risposta

Importanza dello stato della batteria

In che misura i suoi timori riguardo allo stato della batteria influiscono sulla sua decisione di non acquistare un'auto elettrica di seconda mano?



Residenti in Svizzera di età pari o superiore a 18 anni che non acquisterebbero veicoli d'occasione

Fonte: gfs.bern;
Grafico: media UPSA

- Molto importante
- Piuttosto importante
- Non sa/nessuna risposta
- Non molto importante
- Per nulla importante

ORDINATE ORA LA SAFETY BAG!

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

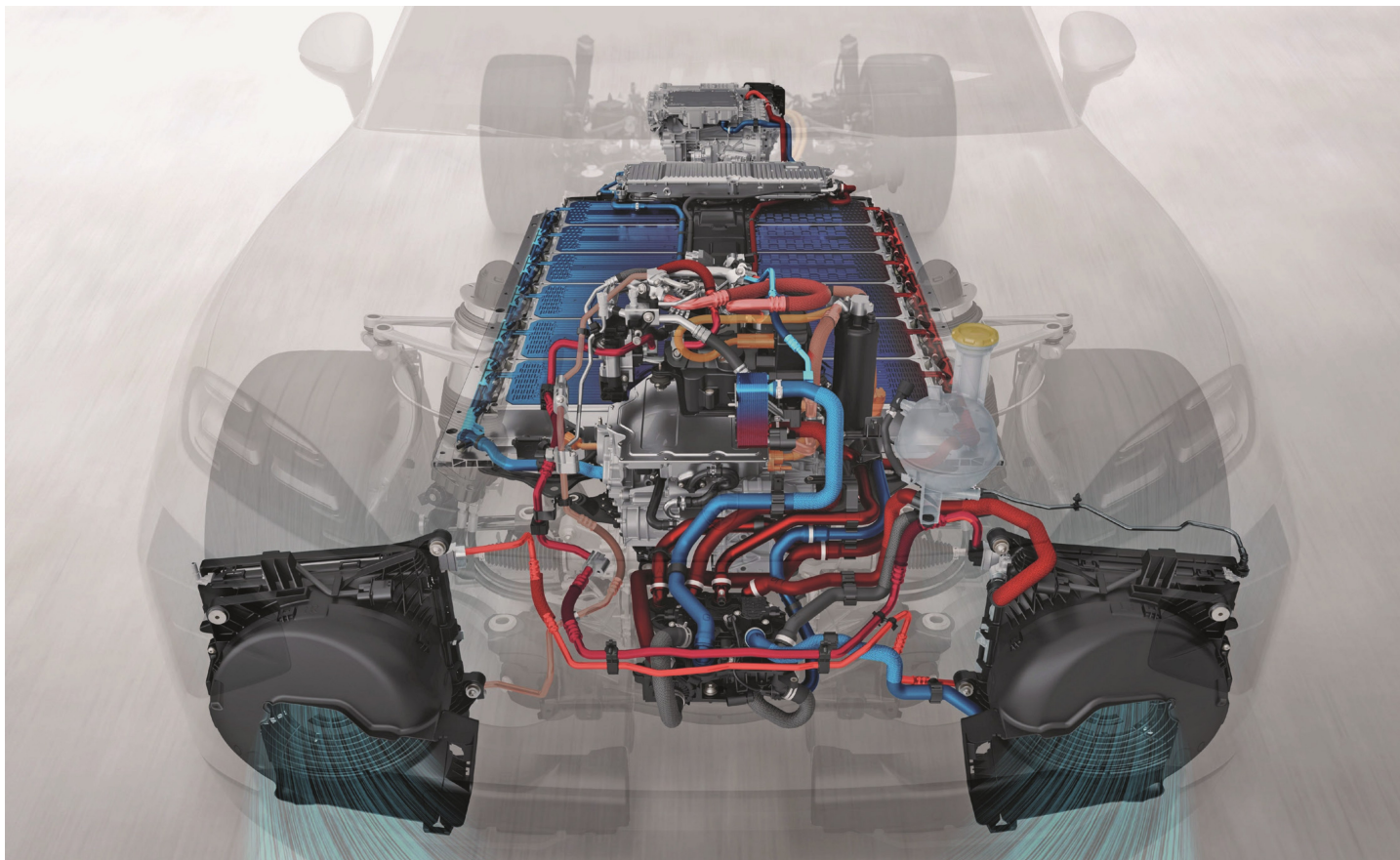


Ulteriori informazioni e modulo d'ordine su safetyweb.ch, sezione Adesione | Iscrizione

autoberufe.ch powered by AGVS | UPSA

MECHANIX CLUB

La mia ESA Più forti, insieme



La complessa gestione termica è una delle tecnologie chiave per garantire la potenza di ricarica/recupero e l'elevato consumo di energia elettrica.
Foto: Porsche

Evoluzione della gestione termica, della tecnologia delle batterie ad alta tensione e della ricarica

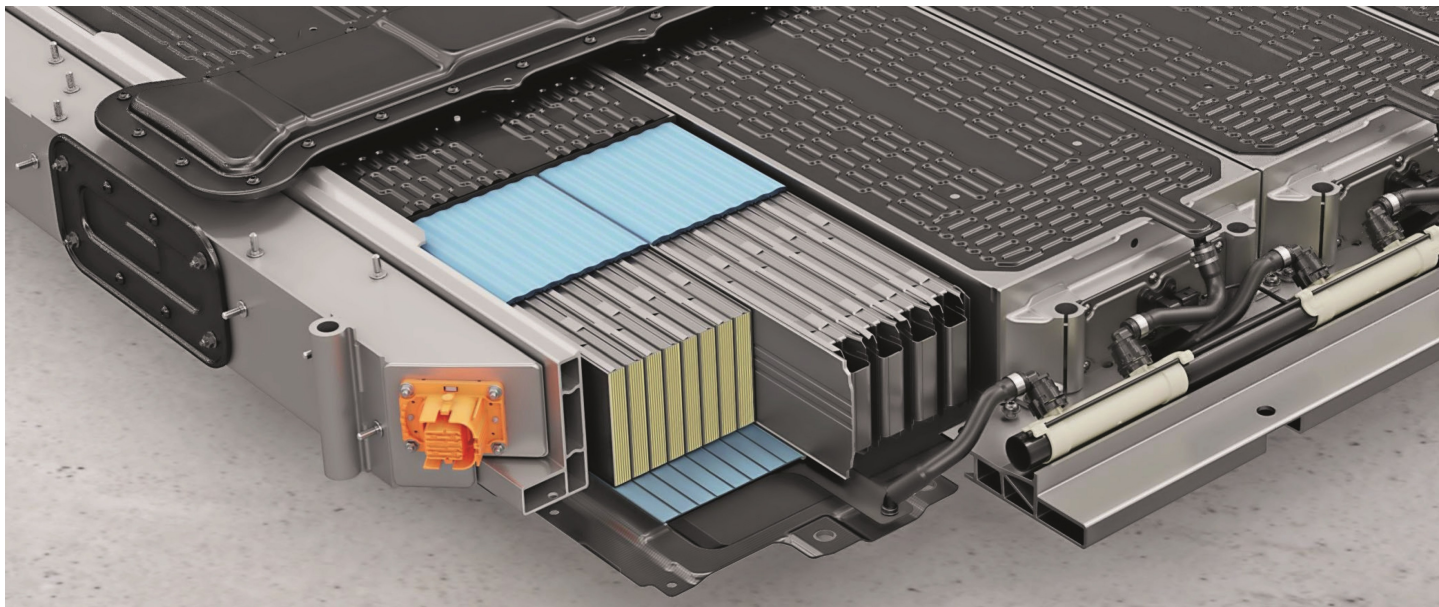
Lotta contro l'aumento di peso

Per molti potenziali acquirenti di auto elettriche (veicoli elettrici a batteria, BEV), l'autonomia limitata costituisce un criterio di esclusione. Maggiore autonomia significa maggiore capacità della batteria e di conseguenza maggiore peso. Nuove soluzioni costruttive consentono però di limitare l'aumento di peso. I lunghi tempi di ricarica rappresentano il secondo motivo per cui si rinuncia all'acquisto di un veicolo elettrico a batteria. È qui che entra in gioco una gestione termica ottimizzata, volta a migliorare le prestazioni della batteria ad alta tensione. **Andreas Senger**

La definizione è chiara: batteria ad alta tensione integrata. Di regola, la maggior parte delle case automobilistiche europee assembla le celle fornite dai produttori di batterie per formare così i moduli batteria. Questi vengono poi montati in robusti contenitori, che sono molto resistenti e allo stesso tempo proteggono le celle, in particolare in caso di urto laterale. Questa struttura comporta un elevato impiego di materiale per l'involucro e quindi una massa elevata. In caso di smontaggio della batteria ad alta tensione, il tutto garantisce pure un'elevata stabilità. Allo stesso tempo, la carrozzeria del veicolo deve soddisfare elevati requisiti in materia di sicurezza passiva. In caso di urto frontale o posteriore, le carrozzerie di sicurezza offrono una zona deformabile sufficiente, soprattutto sulle auto di grandi dimensioni. Gli occupanti, per contro, sono protetti da un abitaco-

lo di sicurezza rigido. Tuttavia, se si vuole raggiungere un livello di sicurezza elevato anche in caso di urto laterale, la carrozzeria deve offrire un'elevata sicurezza passiva anche in questo caso. Il contenitore della batteria deve quindi essere solido, mentre il resto della carrozzeria dovrebbe assorbire l'energia di deformazione. Un vero dilemma.

L'approccio della batteria funzionale integrata significa che quest'ultima fa ormai parte integrante della carrozzeria. Il massiccio involucro della batteria non è più necessario, il che alleggerisce notevolmente l'accumulatore di energia. Il fissaggio alla carrozzeria dal basso aumenta la resistenza e garantisce un comportamento ottimale in caso di urto grazie a elementi deformabili della carrozzeria stessa. La batteria è protetta da un numero limitato di strutture, ma



Sulla nuova Porsche Cayenne Electric, ad esempio, le celle a sacca stretta, dotate di una nuova composizione chimica, non sono più integrate in un modulo batteria massiccio, che viene poi montato in un contenitore resistente agli urti e molto robusto, ma sono sostenute da un ingegnoso telaio in alluminio. Cosa che consente di ridurre il peso.

che risultano comunque difficilmente deformabili. Se, come sulla nuova Porsche Cayenne Electric, le celle a sacca stretta sono montate verticalmente, ne risulta una struttura ribassata che, oltre a un risparmio di peso, va a vantaggio della spaziosità dell'abitacolo e consente allo stesso tempo di abbassare il baricentro.

Chimica delle celle ottimizzata e grande capacità – meno massa

Ogni costruttore persegue l'esigenza di una maggiore autonomia grazie a una capacità della batteria elevata e a una trasmissione il più efficiente possibile. La capacità lorda della nuova Porsche Cayenne Electric ammonta a 113 kWh (108 kWh netti). I SUV a batteria possono così raggiungere un'autonomia di oltre 600 km. La nuova struttura funzionale integrata, abbinata a una chimica delle celle NMCA ottimizzata (nichel-manganese-cobalto-alluminio con l'86% di nichel) e alla conseguente maggiore densità energetica, riduce sensibilmente il peso. La batteria pesa solo 631 kg. Con 218 cm di lunghezza, 154 cm di larghezza e 23 cm di altezza, le dimensioni della batteria ad alta tensione sono impressionanti. La tensione nominale è di 704 V. Questa deriva da una configurazione del modulo a 32 slp. 32 celle a sacca con una tensione nominale di 3,67 V sono collegate in serie (= 117 V). Pertanto, dato che un modulo supera il limite di sicurezza di 60 V, solo un tecnico certificato HV3 può intervenire su sullo stesso. Le celle a sacca, lunghe 1,3 m, vengono impilate in gruppi di quattro, a loro volta raggruppate in gruppi di otto per formare moduli di 28,4 cm di larghezza e 14 cm di altezza. L'altezza ultrapiatta della batteria, pari a soli 23 cm, è quindi determinata dalle celle stesse, dall'altezza degli elementi di raffreddamento nella parte superiore e inferiore e dal fondo del contenitore nella parte inferiore.

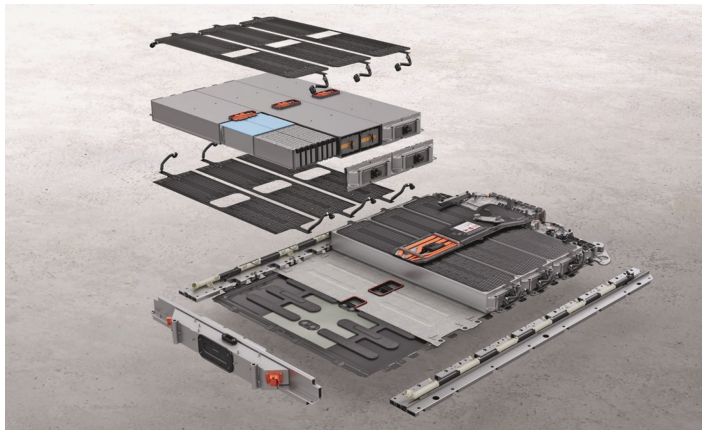
Ogni modulo (circa 90 kg) è isolato, raffreddato e dotato di 32 sensori di tensione e 8 sensori di temperatura. Due controller di cella per modulo comunicano con il sistema di gestione della batteria (BMS). Grazie ai sei moduli integrati,

si ottengono così dodici controllori di cella che trasmettono la tensione e la temperatura delle celle alla BMS. Sotto ogni modulo si trova un'apertura sigillata con una pellicola (modulo di ventilazione) che si apre in caso di guasto termico ed evacua i gas verso l'esterno tramite canali integrati nel dispositivo anti-incastro in plastica rinforzata con fibre di vetro. Delle barre conduttrici situate in alto al centro, collegano i moduli in senso longitudinale e convergono verso un quadro elettrico nella parte posteriore, dove si trovano tutti i collegamenti elettrici, i contattori di banco e di carica, nonché la BMS. Le valvole del banco consentono di far funzionare la batteria in versione da 800 V collegata in serie (modalità di guida) o di dividerla in due file di moduli in parallelo (2x400 V) in caso di ricarica, al fine di ottimizzare il processo di ricarica. Le potenze di ricarica di max. 11 kW in CA, 11 kW in modalità induttiva e 400 kW in CC sono standard. Porsche, proprio come BMW, intende convincere i propri clienti sui vantaggi della ricarica wireless (vedi riquadro alla pagina seguente).

Gestione termica avanzata e complessa

Come presso molti costruttori, la gestione termica consiste in un raffreddamento attivo tramite climatizzazione e in due circuiti di liquido di raffreddamento: il circuito a bassa temperatura e il circuito a media temperatura. Il circuito a bassa temperatura è ottimizzato per la batteria. La particolarità è che il raffreddamento e il riscaldamento della batteria ad alta tensione avvengono sia dall'alto che dal basso. Un modulo di canali di raffreddamento è incollato su tutta la superficie sopra e sotto il modulo mediante adesivi termoconduttivi, al fine così di ottimizzare il trasferimento di calore. Il circuito a media temperatura è responsabile della dissipazione del calore dai gruppi motopropulsori. L'energia termica dei motori elettrici, del cambio, dell'elettronica di potenza e del modulo di ricarica wireless viene assorbita dai circuiti di raffreddamento ad olio e trasmessa al radiatore anteriore tramite lo scambiatore di calore olio-liquido di raffreddamento.

Continua a pagina 8



Gli scambiatori di calore per il raffreddamento e il riscaldamento, montati sopra e sotto i pacchi batteria, sono assemblati mediante incollaggio termico.

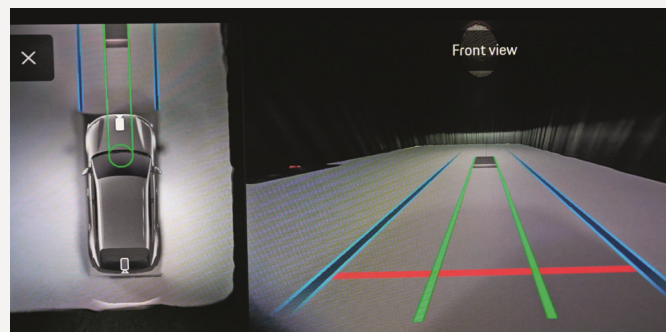
I due circuiti del liquido di raffreddamento dispongono di un radiatore comune nella parte anteriore (lato sinistro del veicolo). Due condensatori sono montati a sinistra e a destra per l'impianto di climatizzazione. Questi tre scambiatori di calore sono ora alimentati con aria esterna tramite ventilatori a pressione. Il ventilatore si trova quindi davanti ai gruppi raffreddanti e convoglia l'aria esterna attraverso le alette di raffreddamento mediante lievi sovrappressioni. L'obiettivo è aumentare sensibilmente la potenza di raffreddamento e ridurre il consumo energetico. Delle lamelle a comando elettrico sulle due unità di raffreddamento anteriori regolano l'intensità del flusso d'aria durante la marcia.

L'abitacolo può essere raffreddato grazie alla funzione a refrigerante. Per garantire la regolazione del circuito del refrigerante, il veicolo è dotato di tre valvole di espansione, tre valvole di intercettazione e cinque sensori di temperatura. Il compressore dell'aria condizionata ad azionamento elettrico ha una potenza di azionamento considerevole di 8 kW e mette in movimento circa 1,2 kg di refrigerante. L'energia termica della batteria ad alta tensione viene assorbita in modo convenzionale tramite un raffreddatore (scambiatore di calore). Una pompa elettrica del liquido di raffreddamento può far circolare fino a 7,5 l di miscela acqua-glicole negli scambiatori di calore presenti sui due lati della batteria. Se la potenza di riscaldamento della batteria ad alta tensione e dei gruppi è insufficiente per l'abitacolo, viene attivato un riscaldamento ausiliario elettrico oppure viene avviata una pompa di calore a glicole.

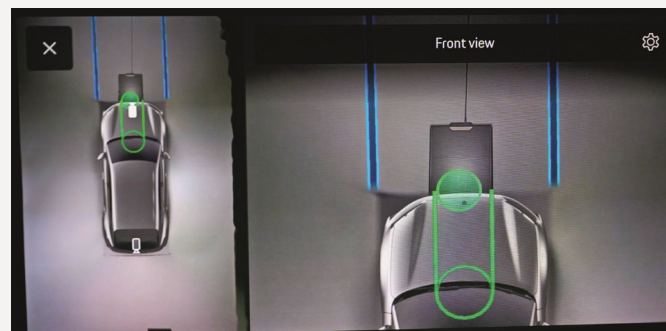
Condizionamento sofisticato delle batterie

In linea di principio, la batteria agli ioni di litio può fornire la sua potenza massima in un intervallo di temperatura ristretto. A circa 35 °C, la disponibilità di corrente è massima sia durante il recupero (fino a 600 kW) che durante l'accelerazione. Per poter rispettare l'intervallo termico, è installata una potenza refrigerante di 35 kW. In linea di principio, il raffreddamento è necessario soprattutto in caso di ricarica in corrente continua, poiché una corrente elevata circola per un lungo periodo (18 min da SOC 10% a 80%). Il fatto che una gestione termica predittiva preconditiona automaticamente la batteria ad alta tensione prima della ricarica può ormai essere considerato lo standard in questa categoria di veicoli. Tuttavia, per ridurre al minimo le emissioni

Tecnica: funzionamento della ricarica wireless



La ricarica wireless non è una tecnologia nuova. BMW l'ha già proposta a un costo aggiuntivo e con una potenza di 3,2 kW. Se un costruttore come Porsche offre la ricarica wireless, ciò significa semplicemente che i clienti possono, a un costo aggiuntivo, fare a meno di utilizzare il



cavo di ricarica, ad esempio al proprio domicilio. Dal punto di vista tecnico, il veicolo deve essere ordinato con il caricatore induttivo e la piastra di ricarica induttiva ad alta tensione. Per ridurre al minimo le perdite dovute al campo magnetico alternato tra la piastra di ricarica e il veicolo, quest'ultimo deve essere orientato in modo ottimale. All'avvicinarsi alla piastra di ricarica, si attiva il sistema Birdview e un'indicazione di guida suggerisce come manovrare sulla piastra. Il veicolo si abbassa quindi automaticamente grazie alle sospensioni pneumatiche (distanza minima). Se il posizionamento è preciso, l'energia di ricarica può essere trasmessa dalla piastra al veicolo con un rendimento di circa il 90% e con una potenza di 11 kW. I componenti metallici situati tra le bobine, così come gli esseri viventi quali gli animali, vengono rilevati automaticamente. In caso di posizionamento errato o di surriscaldamento, la ricarica viene interrotta. L'autenticazione della piattaforma e del veicolo consente di registrare più veicoli sulla piattaforma di ricarica e di fatturare i costi energetici in modo personalizzato.

sonore delle due ventole durante la ricarica rapida, è possibile selezionare una modalità silenziosa. La velocità di rotazione delle due ventole viene così ridotta e la ricarica rapida dura un po' più a lungo.

Per quanto riguarda gli altri futuri veicoli del gruppo VW, la Porsche Cayenne Electric è la prima a disporre delle modalità «Track Ready» e «Track Session». Questo consente di sfruttare al massimo la catena cinematica. In modalità «Track Ready», la batteria ad alta tensione viene preconditionata e portata alla temperatura ottimale. Una volta completato il preconditionamento, è possibile selezionare la modalità «Track Session». In questo modo la batteria può essere raffreddata attivamente, anche in caso di maggiore sollecitazione termica dei gruppi motopropulsori. È ovvio che così facendo l'autonomia diminuirà drasticamente a causa dell'elevato sforzo di raffreddamento. I conducenti di SUV a batteria saranno sicuramente rassicurati dal fatto che la maggior parte dei circuiti è dotata di caricatori ad alte prestazioni (HPC, stazioni di ricarica ad alte prestazioni) per poter tornare a casa dopo qualche giro veloce. <

I migliori garage in 155 città del mondo

I garage svizzeri sono leader a livello mondiale!

I garage svizzeri sono al top! Anzi, al top mondiale. Almeno secondo uno studio britannico condotto su 155 città, tre svizzeri figurano nella top 10 mondiale dei garage più affidabili, ovvero i migliori al mondo. **Timothy Pfannkuchen**

L'azienda britannica Scrap Car Comparison, che tra l'altro è un portale di vendita di auto a prezzi stracciati, ha selezionato i garage più affidabili al mondo. Utilizzando termini come «riparazione auto», Google Maps ha permesso di identificare le aziende che hanno raccolto almeno 20 recensioni su Google in 155 città del mondo. Oltre al numero di stelle su Google, sono state analizzate le recensioni in base a concetti quali «onesto», «affidabile» o «eccessivamente costoso». Il risultato finale è stato un «punteggio di affidabilità» con un massimo di 100 punti.

La città dei canali al 10° posto

Si può certamente mettere in discussione l'effettiva comparabilità dei risultati ottenuti con questa metodologia. Sono stati infatti prese in considerazione anche garage situati fino a 100 chilometri dal centro città. Forse è per questo che Venezia si è classificata al 10° posto, nonostante il suo centro sia chiuso al traffico automobilistico. E il fatto che due città del Giappone, dove il servizio riveste un ruolo centrale, figurino al penultimo e al terzo ultimo posto della classifica potrebbe indicare più una clientela giapponese esigente, e quindi molto critica, che la presenza di garage scadenti.

D'altra parte, le recensioni su Google sono un importante indicatore di tendenza. «Le valutazioni online possono fungere da punto di riferimento nella scelta di un garage. Recensioni numerose e recenti indicano piuttosto un'azienda affidabile», afferma Matt Clamp, responsabile del servizio clienti presso Scrap Car Comparison. «Le recensioni vengono spesso pubblicate dopo esperienze particolarmente posi-

tive o particolarmente negative.» Non sorprende quindi che i garage svizzeri, proprio come il nostro settore automobilistico nei campionati internazionali dei mestieri, si collochino ai primi posti. Non a caso le nostre auto d'occasione riscuotono grande successo all'estero, grazie all'ottimo stato di manutenzione. In fin dei conti, lo studio è probabilmente valido.

Lucerna davanti a Interlaken e Berna

La capitale ecuadoriana Quito (81 punti) e la megalopoli indiana Mumbai sono in testa alla classifica. Due città svizzere le seguono da vicino: Lucerna, con un punteggio di fiducia di 64.5, e Interlaken (BE) con 64.2 punti. Lucerna e Interlaken sono quindi campione e vicecampione d'Europa! Seguono poi Rotterdam (Paesi Bassi) e Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti). Berna si classifica al 7° posto (62.1 punti), davanti a Marrakech (Marocco), Città del Messico e Venezia. La Svizzera tre volte nella top 10: è élite mondiale!

«In un Paese rinomato per la sua precisione e la cura dei dettagli, le riparazioni delle automobili non fanno eccezione», si legge nello studio quando si parla del nostro Paese. Dove si collocano le altre città svizzere? Generalmente nelle prime posizioni: Ginevra si è classificata al 15° posto (57 punti), tra Düsseldorf (D) e Dortmund (D), mentre Basilea occupa il 19° posto. Zurigo ha ottenuto il risultato peggiore in Svizzera (45.3 punti), il che potrebbe alimentare le osservazioni sibilline degli altri cantoni. A titolo di consolazione: Zurigo si colloca nettamente al di sopra della media mondiale, che è di 43.6 punti. Il 155° posto è occupato da Chicago (Stati Uniti), con 10 punti. Nessuna sorpresa: sei città americane si sono classificate tra le dieci peggiori. <

Qui trovate
informazioni
dettagliate sullo
studio di Scrap
Car Comparison:



Una clientela soddisfatta: nella classifica dei migliori garage in 155 città del mondo, tre città svizzere si collocano nella top 10.



La richiesta di collaudi ha raggiunto livelli record

Il CVM sotto pressione

L'età media delle auto aumenta, così come la necessità di collaudi periodici, CVM. Allo stesso tempo, crescono le esigenze nei confronti dei servizi competenti: la digitalizzazione, l'evoluzione dei comportamenti in materia di mobilità e i progressi tecnici richiedono risorse aggiuntive. **Markus Peter**

Oltre 800'000 veicoli in tutta la Svizzera sono in ritardo rispetto ai termini di collaudo CVM. Foto: Magnific.com

Attualmente, il servizio collaudo dei veicoli a motore (CVM) non può certo lamentarsi di una mancanza di attenzione da parte dei media. A volte si tratta di argomenti piuttosto frivoli, se non addirittura divertenti, come la (ripetuta) messa all'asta di targhe particolarmente ambite. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, il motivo di tale interesse assume un carattere più serio, se non addirittura minaccioso, poiché sussiste un rischio per la sicurezza stradale.

L'accumulo di CVM in sospeso, che da anni non fa che aggravarsi, fa notizia sulla stampa nazionale. In tutta la Svizzera sono oltre 800'000 i veicoli in ritardo. Le oltre 600'000 auto non collaudate ne rappresentano la quota maggiore. Queste cifre sono tanto più impressionanti se si tiene conto del fatto che un ritardo nel collaudo periodico, per definizione, viene considerato come tale nelle statistiche solo se è di almeno un anno.

Statistiche impressionanti

L'età media di un'autovettura leggera immatricolata in Svizzera è attualmente di circa undici anni. A titolo di confronto, dieci anni fa questa cifra era ancora nettamente inferiore: nove an-

ni. Oltre alle incertezze relative all'andamento economico e alla situazione dei mercati energetici, le crisi mondiali senza fine e le reticenze nei confronti delle nuove tecnologie di propulsione e dei sistemi di assistenza alla guida alimentano da anni una certa reticenza all'acquisto di auto nuove. Allo stesso tempo, il parco auto circolante è aumentato di circa 400'000 unità nell'ultimo decennio, raggiungendo ad oggi i 4,8 milioni di unità. Questo poiché i veicoli rimangono immatricolati più a lungo e vengono importate pure auto d'occasione.

Questa evoluzione è chiaramente confermata dalle statistiche: se si confronta il numero di auto con 20 anni di età, nel 2015 se ne contavano 33'000, mentre nel 2025 se ne contavano 65'000, ossia quasi il doppio. Anche per le auto di dieci anni si osserva una differenza considerevole tra le 219'000 unità censite nel 2015 e le 274'000 immatricolate nel 2025. Un aumento di ben il 25%!

Al contrario, i veicoli più recenti stanno perdendo terreno nel parco auto circolante. Infatti, nel 2015 erano ancora in circolazione 295'000 autovetture di cinque anni, mentre nel 2025 il

loro numero era sceso a sole 242'000. Questa evoluzione è dovuta alle inferiori cifre di vendita registrate dopo la pandemia di covid.

Il termine è stato posticipato, nonostante l'opposizione di UPSA

Poiché le autovetture più vecchie (ad eccezione delle circa 60'000 unità con lo status di veicolo d'epoca) devono giustamente sottoporsi più di frequente al CVM, ciò comporta un maggiore fabbisogno di controlli a causa dell'aumento del parco auto. Tra il 2017 e il 2024, il fabbisogno di controlli annuali in tutta la Svizzera è passato da 1,45 milioni a 1,70 milioni di autovetture (vedi grafico).

Già dieci anni fa la situazione si era aggravata per quanto riguarda i ritardi nel CVM. Nonostante l'opposizione di UPSA, il termine per il primo collaudo è stato posticipato da quattro a cinque anni. Comunque sia, la formulazione dell'ordinanza è stata scelta in modo tale che il primo CVM debba avvenire cinque anni dopo la prima messa in circolazione, ma al più tardi sei anni dopo la stessa. Purtroppo, nella pratica, numerosi esempi dimostrano che anche questo termine massimo viene regolarmente supera-



Incomprensibile: in molti cantoni, la procedura di conferma di riparazione post-collaudato suscita ancora grande scetticismo. Foto: Magnific.com

Uno scetticismo incomprensibile

La delega dei compiti di collaudo, già praticata in numerosi cantoni e in diverse varianti, costituisce un alleggerimento a vantaggio delle sezioni della circolazione. La promozione di questa collaborazione tra le istituzioni e il settore dei garage dovrebbe essere visto anche nell'interesse della comunità e della politica, poiché non graverebbe ulteriormente sul bilancio cantonale. Lo scetticismo che ancora persiste qua e là nei confronti della procedura di conferma di riparazione post-collaudato è quindi ancora più incomprensibile. In ogni caso, all'inizio di giugno il Parlamento bernese ha approvato una mozione della deputata dell'UDC Annegret Hebeisen-Christen che chiede l'introduzione della procedura di conferma di riparazione post-collaudato anche nel cantone.

to in diversi cantoni. Uno sguardo attento al grafico mostra che l'effetto dell'adeguamento degli intervalli si era già esaurito nel 2021, ovvero dopo soli cinque anni.

Una situazione in cui tutti sono perdenti!

Da notare che dal 2024 al 2025 il grafico mostra un calo del fabbisogno teorico di collaudi annuali. Ciò si spiega con il fatto che le autovetture che si sottoporranno per la prima volta al CVM nel 2025 lo faranno contemporaneamente a quelle immatricolate nel 2020, il cui numero è esiguo. Poiché solo una parte delle nuove immatricolazioni mancanti viene compensata dalle importazioni di auto usate, ci si potrebbe teoricamente aspettare un certo alleggerimento nei collaudi dei veicoli. Tuttavia, questo approccio teorico non tiene conto del fatto che,

oltre alle normali convocazioni per il collaudo periodico, devono essere collaudati tutti i veicoli in ritardo, ovvero circa il 13% dell'intero parco auto circolante.

Numerose sezioni della circolazione si trovano quindi a dover far fronte a un ritardo nei collaudi. Ciò non è dovuto alla loro mancanza di volontà di potenziare le infrastrutture e il personale, ma il più delle volte alla politica cantonale, dove i mezzi necessari per l'adeguamento non raccolgono evidentemente la maggioranza. Il fatto che alcuni cantoni accettino di buon grado questi notevoli ritardi non solo è scandaloso dal punto di vista della sicurezza stradale, ma è anche ingiusto nei confronti delle aziende e dei proprietari di veicoli dei cantoni che effettuano i collaudi entro i termini previsti.

È urgente ridurre i ritardi nei collaudi affinché le sezioni della circolazione possano dedicarsi agli altri compiti legati alle patenti di guida e all'immatricolazione dei veicoli. Temi quali l'utilizzo dei sistemi di assistenza alla guida e gli aggiornamenti software di bordo o le sfide legate alla qualità dei dati dei veicoli IVI dimostrano che le sezioni della circolazione sono sollecitate in vari modi e necessitano di risorse interne ed esterne nettamente più consistenti. <

Andamento del numero di autovetture sottoposte al collaudo periodico obbligatorio

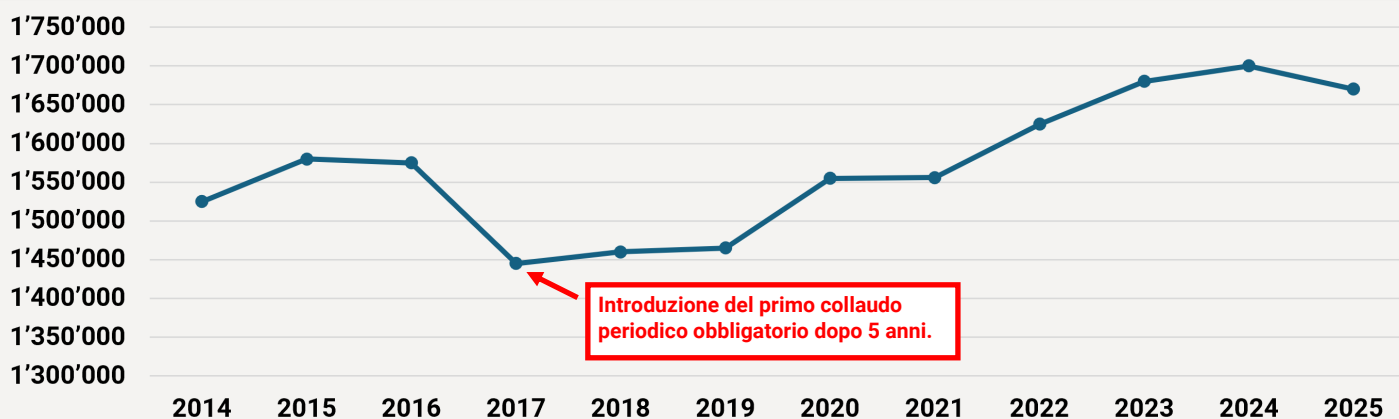


Grafico: l'allungamento della durata del primo collaudo obbligatorio, passata da quattro a cinque anni, aveva al momento consentito di alleggerire il carico di lavoro dovuto presso le sezioni della circolazione, ma tale effetto è stato da allora ampiamente compensato dall'aumento dell'età media del parco auto circolante e dalla continua crescita del numero di veicoli. Fonte: SIAC, calcoli UPSA



I ricambi a volte costano decisamente molto.
Il motivo: i costruttori hanno grandi interessi economici.
Foto: Magnific.com

Ricambi per auto: economici ma non sempre di qualità

Attenzione ai presunti affari!

La forchetta dei prezzi dei ricambi per auto è talvolta enorme. Ma come spiegarlo? In ogni caso, il termine «di stessa costruzione» non è di grande aiuto. Markus Peter

I costi delle riparazioni sulle automobili sono in aumento. I proprietari di veicoli lo avvertono, non solo in occasione dei regolari interventi di manutenzione e riparazione, ma anche indirettamente con l'aumento dei premi dell'assicurazione casco. Oltre alle compagnie d'assicurazione, anche riviste dei consumatori come «Saldo» si interessano ai costi di riparazione. È evidente che i garage, come tanti altri settori, devono adeguare le loro tariffe orarie a causa dell'inflazione. È l'unico modo per coprire l'aumento dei costi del personale, dell'energia e delle infrastrutture.

I costosi ricambi rappresentano tuttavia il fattore principale dell'aumento dei costi di riparazione. Diversi aspetti contribuiscono a questo fenomeno: da un lato, la tecnologia più complessa dei veicoli moderni comporta un crescente ricorso all'elettronica e, per alcuni componenti, i costruttori non autorizzano le riparazioni o lo fanno solo in misura limitata. I moderni fari a LED ne sono un buon esempio. Si osserva inoltre un aumento generale dei prezzi dei ricambi,

dovuto non tanto a una tecnologia più complessa quanto agli interessi economici dei produttori di ricambi.

Attenzione ai ricambi contraffatti

Quando si confrontano i ricambi, occorre tenere conto di diversi aspetti affinché un presunto affare non si trasformi in un problema di sicurezza o in una procedura di spedizione (o di reso) complicata. Per alcune categorie di ricambi, infatti, esiste un'ampia gamma di pezzi comunemente definiti «di stessa costruzione» o «dello stesso tipo». La scelta è particolarmente ampia per i tipici ricambi soggetti a usura e di manutenzione, come le pastiglie dei freni. La denominazione «di stessa costruzione» suggerisce che un ricambio corrisponda al pezzo originale del costruttore, in termini di forma e funzione. Questo termine fornisce tuttavia informazioni insufficienti sulla qualità del ricambio specifico, motivo per cui è opportuno cercare informazioni più precise sulla loro origine.

I nuovi ricambi provengono da una delle quattro fonti seguenti:

1. Ricambi originali: questi ricambi sono prodotti dalla casa automobilistica stessa o da un subappaltatore che produce per suo conto e sono contrassegnati dal logo della casa automobilistica.
2. Ricambi identici: questi ricambi provengono dalle stesse linee di produzione dei fornitori utilizzate per la fabbricazione dei ricambi originali. In questo caso, il logo del fornitore sostituisce quello della casa automobilistica. Dal punto di vista qualitativo, questi ricambi corrispondono ai ricambi originali.



Attenzione ai ricambi contraffatti! Non è raro che rappresentino un rischio per la sicurezza. Foto: Magnificom

3. Ricambi replica: questi ricambi provengono da fornitori che li sviluppano e producono indipendentemente dalla casa automobilistica e secondo i propri criteri di qualità. L'offerta di questa categoria è molto varia e si differenzia in termini di qualità e prezzo. I ricambi di questa categoria offerti da fornitori affidabili soddisfano almeno gli standard e i requisiti prescritti. Questa categoria comprende anche ricambi che superano persino la qualità dei ricambi originali, in particolare perché sono stati sviluppati per sollecitazioni particolarmente elevate o per le competizioni.
4. Ricambi contraffatti: questi ricambi molto economici, commercializzati da fornitori poco affidabili, raramente soddisfano i requisiti tecnici e presentano quindi un rischio significativo per la sicurezza. Eventuali denominazioni di marchi di case automobilistiche o di produttori di ricambi affermati apposte sui ricambi sono false.

Oltre ai ricambi nuovi, nelle riparazioni si ricorre spesso a ricambi forniti da professionisti e, quindi, tecnicamente impeccabili. L'utilizzo diretto di ricambi usati, meno frequente, avviene in genere in occasione di una riparazione adeguata al valore di veicoli più vecchi.

Oltre alla corretta versione, alla qualità e al prezzo del ricambio, anche la rapida disponibilità dei pezzi e la semplice gestione di eventuali resi giocano un ruolo essenziale, in particolare nell'ambito di un utilizzo professionale. È proprio su questo punto che le offerte delle piattaforme pubbliche di ricambi si differenziano da quelle dei fornitori affermati nel nostro Paese. L'assortimento di ricambi accuratamente selezionato, il servizio clienti competente e le consegne effettuate più volte al giorno rappresentano un valore aggiunto decisivo, sia per i garage che per la loro clientela, affinché l'assistenza e le riparazioni possano essere eseguite correttamente, in modo sicuro ed efficiente. <

«Ne è valsa la pena»: cambio al vertice di UPSA Ticino

Grande affluenza al centro culturale LAC di Lugano: oltre 170 soci e ospiti illustri del mondo politico ed economico hanno celebrato la 90ª assemblea generale dell'UPSA Ticino. Questo giubileo ha segnato al contempo la fine di un'era: dopo undici anni alla guida dell'associazione, il presidente Roberto Bonfanti si è dimesso tra calorosi applausi. «È un segnale forte della coesione e della vitalità della nostra sezione», ha commentato con soddisfazione Bonfanti riferendosi all'affluenza record.

Il presidente uscente dell'associazione ha ripercorso un periodo movimentato, dalla crisi dell'euro e dalla pandemia, alle direttive sul CO₂ e all'avanzata dei marchi automobilistici cinesi. Nonostante tutte le sfide, lascia un'organizzazione all'avanguardia dal punto di vista tecnologico: «Lascio dietro di me un'UPSA forte e in buona salute. Dopo undici anni, è giusto fare spazio a nuove forze. Ne è valsa la pena. E, soprattutto, ci siamo divertiti molto. »

La vicepresidenza, ormai ben roduta, garantisce la continuità: Ilaria Devittori (membro del comitato centrale di UPSA) e Pasquale Ciccone assumeranno ad interim le redini per un anno, al fine di guidare l'associazione verso il futuro e preparare la presidenza per il 2027. Ivan Mariotti è stato eletto nel comitato.

Oltre agli addii carichi di emozione, l'accento è stato posto sulla formazione professionale come pilastro fondamentale. I numeri parlano da soli: 320 giovani sono in formazione in Ticino e il 98% dei percorsi di qualificazione è stato portato a termine – una percentuale da sogno! Il gran finale si è svolto proprio dove la cultura brilla di solito: la cena di gala si è tenuta direttamente sul palco della grande sala teatrale del LAC – un luogo emblematico per una sezione forte che affronta il prossimo decennio a pieno ritmo! <

(articolo pubblicato su AUTOINSIDE 4/26)



Roberto Bonfanti (in centro) lascia il suo mandato dopo undici anni alla testa di UPSA Ticino. Ilaria Devittori e Pasquale Ciccone riprendono la funzione ad interim.



COSA DICONO GLI ESPERTI

§

Guida giuridica di UPSPA

Avete in programma un evento di domenica? Ecco a cosa dovete prestare attenzione

Le esposizioni domenicali sono eventi di vendita fondamentali per molti garage. Tuttavia, presentare veicoli, proporre giri di prova o condurre trattative di vendita non avviene in un vuoto giuridico. L'UPSA vi spiega i punti essenziali.



Michael Rubitschung,
service juridique



Tahir Pardhan,
responsabile diritto e politica

Per molti garage, le esposizioni domenicali sono tra gli eventi di vendita più importanti dell'anno. Consentono di presentare nuovi modelli, offrire giri di prova e prendere contatto con potenziali nuovi clienti. Poiché questi eventi servono regolarmente a promuovere le vendite, sollevano anche diverse questioni giuridiche. Il diritto del lavoro e la normativa cantonale relativa all'apertura dei negozi sono particolarmente rilevanti in questo contesto. È importante notare che questi due ambiti giuridici devono essere valutati indipendentemente l'uno dall'altro. Un'autorizzazione al lavoro domenicale non sostituisce un'autorizzazione all'apertura domenicale e viceversa.

Lavoro domenicale per il personale

Se viene impiegato del personale per un'esposizione domenicale, devono essere rispettate le disposizioni specifiche della legge sul lavoro (LL). Infatti, in linea di principio è vietato lavorare la domenica (art. 18 LL).

Esistono tuttavia delle deroghe a questo divieto di principio. La legge sul lavoro distingue tra lavoro domenicale temporaneo e lavoro domenicale regolare o periodico. Si parla di lavoro domenicale temporaneo quando i lavoratori prestano servizio al massimo sei domeniche per anno civile. Poiché le esposizioni domenicali nel settore dell'auto si svolgono generalmente solo poche volte all'anno, ricadono proprio sotto quest'ultima forma di regolamentazione.

Il lavoro domenicale temporaneo deve essere approvato dall'autorità cantonale competente, di norma l'ispettorato cantonale del lavoro. Il presupposto per la concessione dell'autorizzazione è l'esistenza di un'esigenza urgente. Ciò si verifica in particolare quando il lavoro domenicale viene svolto nell'ambito di eventi aziendali speciali aperti al pubblico. L'autorità competente decide caso per caso se le condizioni sono soddisfatte. Per le esposizioni domenicali a carattere di evento aperto al pubblico, spesso viene riconosciuta l'esistenza di un'esigenza urgente.

Se il lavoro domenicale è autorizzato, devono essere rispettate diverse disposizioni di tutela del personale. Per cominciare, i collaboratori non possono essere obbligati a lavorare la domenica senza il loro consenso. Un rifiuto non può comportare svantaggi per il personale dal punto di vista del diritto del lavoro. Per il lavoro domenicale temporaneo è inoltre dovuto un supplemento salariale di almeno 50%.

Inoltre, si applicano disposizioni particolari relative ai periodi di riposo e di compensazione. Per un lavoro domenicale fino a cinque ore, è necessario concedere tempo libero di pari durata entro un termine di quattro settimane.

Se il lavoro domenicale dura più di cinque ore, deve essere concesso un giorno di riposo compensativo di almeno 24 ore consecutive. Sommato al riposo giornaliero, ciò garantisce un riposo ininterrotto di almeno 35 ore. Inoltre, su un periodo di due settimane deve essere concessa almeno un'intera domenica come giorno di riposo settimanale.

Devono essere rispettate anche le disposizioni relative alla durata massima dell'orario di lavoro settimanale e il divieto di lavorare per più di sei giorni consecutivi. Infine, rimane in vigore il divieto di principio relativo al lavoro straordinario la domenica, questo anche in caso di lavoro domenicale autorizzato. Ulteriori diritti possono risultare dal contratto individuale di lavoro o da un contratto collettivo in vigore.

È necessaria particolare cautela nell'occupazione domenicale di persone in formazione. Il lavoro domenicale è in linea di principio vietato agli apprendisti di età inferiore ai 18 anni. Una deroga è possibile solo se il lavoro domenicale è indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi formativi. Semplici eventi di vendita o di promozione non sono giustificati a tale scopo. Per contro, gli apprendisti maggiorenni sono soggetti alle disposizioni generali della legge sul lavoro per quanto riguarda il lavoro domenicale.

Apertura aziendale la domenica

Oltre alla questione dell'impiego del personale nell'ambito delle esposizioni domenicali, occorre tenere conto anche della questione dell'apertura dello showroom o del magazzino la domenica. La normativa sull'apertura definisce le condizioni alle quali un negozio può aprire la domenica.

Poiché le esposizioni domenicali nel settore automobilistico sono generalmente incentrate sulla promozione delle vendite, rientrano generalmente nel campo di applicazione della normativa cantonale sull'apertura dei negozi. Ciò vale in particolare quando è presente il personale di vendita, si offre un servizio di consulenza o vengono svolte trattative concrete per la vendita, vengono presentate offerte di finanziamento o di leasing oppure si svolgono giri di prova. Tali manifestazioni fanno parte del processo di vendita e sono quindi generalmente trattate come attività di vendita.

A livello federale non esiste una normativa uniforme in materia di diritto di apertura dei negozi. Tale competenza spetta ai Cantoni. Per questo motivo occorre fare riferimento alle disposizioni cantonali in materia per determinare a quali condizioni un negozio può aprire la domenica.

In linea di principio, l'apertura dei negozi non è consentita la domenica. Esistono tuttavia delle eccezioni a questo principio. Nella maggior parte dei cantoni, alcuni tipi di esercizi possono rimanere aperti anche la domenica, come le edicole o le stazioni di servizio. Lo showroom di una concessionaria d'automobili non rientra in queste deroghe. Indipendentemente da ciò, nella maggior parte dei cantoni è possibile richiedere un'autorizzazione individuale per l'apertura domenicale.

Inoltre, il cantone stabilisce insieme ai comuni quattro domeniche durante le quali un negozio può rimanere aperto senza autorizzazione. Ogni negozio può scegliere due di queste domeniche. Prima di organizzare un'esposizione domenicale, si raccomanda quindi di verificare preventivamente le disposizioni cantonali e di ottenere per tempo le autorizzazioni necessarie.

Le esposizioni domenicali sono uno strumento collaudato di promozione delle vendite, ma si inseriscono in un contesto giuridico complesso. Grazie alle informazioni contenute in questa guida e alla lista di controllo che segue, ora avete tutto il necessario per pianificare la vostra prossima esposizione nel pieno rispetto della legge. <



La domenica si applicano disposizioni particolari in materia di riposo.
Foto: Magnific.com

Lista di controllo per i garage

Autorizzazione al lavoro domenicale

Le richieste relative al lavoro domenicale devono essere presentate all'autorità cantonale al più tardi una settimana prima dell'inizio previsto del lavoro (art. 41 cpv. 1 lett. a OLL 1).

- ☐ Consenso del personale a lavorare la domenica (preferibilmente per iscritto)
- ☐ Domanda di autorizzazione relativa all'orario di lavoro del cantone interessato, debitamente compilata (il modulo è generalmente disponibile sul sito Internet del cantone).
- ☐ In caso di ingaggio di apprendisti di età inferiore ai 18 anni: richiedere un'autorizzazione supplementare all'autorità cantonale (il lavoro domenicale deve essere indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi formativi, cosa che raramente si verifica).
- ☐ Inoltro della richiesta per il lavoro domenicale presso l'autorità cantonale competente
- ☐ Dopo l'evento: i periodi di libero, i giorni di riposo compensativo e gli obblighi di compensazione sono stati rispettati?

Autorizzazione all'apertura del negozio

Non è necessaria alcuna autorizzazione di apertura per una domenica se prevista a livello cantonale.

Per le domeniche soggette ad autorizzazione, il termine per la presentazione della domanda è disciplinato a livello cantonale o comunale e deve quindi essere valutato caso per caso. Si raccomanda di inoltrare la domanda con sufficiente anticipo.

Se è disponibile un modulo di richiesta:

- ☐ Domanda di autorizzazione all'apertura del negozio del cantone interessato debitamente compilata (il modulo è generalmente disponibile sul sito web del cantone).
- ☐ Inoltro della domanda di autorizzazione all'apertura del negozio presso l'autorità cantonale competente.

In assenza di un modulo di richiesta:

- ☐ Contattare l'autorità cantonale competente per richiedere un'autorizzazione



Si cercano armonizzazione e nuovi esperti in HV

La teoria, va bene, la pratica è meglio

Audi

Sulla scia dalla «China Speed», l'evoluzione della mobilità elettrica procede a ritmi quasi vertiginosi: l'architettura a 800 volt, fino a poco tempo fa quasi sconosciuta, oggi è ormai lo standard.

Ricaricare con una potenza di picco fino a 1'500 kilowatt? Inimmaginabile? No, è realtà! Anche i garage, le loro competenze e la formazione devono adeguarsi a questa nuova realtà elettrica. Jürg A. Stettler

Una formazione HV2 e il superamento dei relativi esami costituiscono il punto di partenza e una prima base per gli interventi in alta tensione nelle officine. Tuttavia, le conoscenze pratiche relative alla messa fuori tensione dei veicoli non vengono generalmente seguite nei corsi di formazione, poiché il livello HV2 spesso non affronta le misure complementari, la valutazione dello stato della batteria o le procedure da seguire in caso di malfunzionamento. In futuro, le batterie ad alta tensione dovranno essere riparate e, in caso di malfunzionamenti del sistema ad alta tensione, potrebbe essere necessario eseguire interventi sotto tensione. Il livello 2 e le competenze acquisite, non sono sufficienti a tal fine; per questo motivo è indispensabile approfondirle seguendo un corso di formazione HV3(S).

La teoria da sola non basta

È un fatto che oggi la legislazione è un po' in ritardo rispetto alla rapida espansione della mobilità elettrica sul mercato svizzero. Non esistono né una normativa concreta né un quadro formativo giuridicamente vincolante. Attualmente ci si deve accontentare di una combinazione di prescrizioni generali in materia di diritto del lavoro e di sicurezza elettrica, nonché delle direttive specifiche di ciascun costruttore (vedi anche AUTOINSIDE 03/2026: «La sicurezza come filo conduttore»). «Nel campo della formazione di base in alta tensione HV1 e HV2, la Svizzera ha già ottenuto negli ultimi anni risultati eccellenti, che si sono nel tempo confermati. I contenuti, i livelli di competenza e i diplomi sono riconosciuti e rispondono agli obiettivi», conferma anche Stefan

Binggeli, Manager of Technical Training presso l'Academy by Amag Import. «Consentono di acquisire solide basi in materia di sicurezza e una comprensione comune della gestione dei sistemi ad alta tensione. Allo stesso tempo, nella pratica è chiaramente stabilito che un'autorizzazione alla riparazione o all'intervento su veicoli specifici può essere concessa solo dopo aver seguito i moduli specifici del costruttore. Questa distinzione tra qualifica di base e convalida legata al prodotto ha dato prova della propria efficacia.»

Sono richieste conoscenze specialistiche

Mentre l'UPSA e altri partner di formazione si impegnano a integrare, oltre alle qualifiche di base, competenze complementari nei corsi e nella formazione HV3, gli importatori e i costruttori non intendono (ancora) esternalizzare – in particolare per questioni di responsabilità – i moduli formativi legati ai loro prodotti e i lavori più complessi nell'ambito HV3 che comprendono moduli di certificazione. Le conoscenze dettagliate necessarie sulle architetture di sistema, sui concetti di sicurezza e sui rispettivi processi di intervento rientrano semplicemente nella responsabilità dei marchi stessi. «Sono necessari moduli di formazione interdipendenti e specifici per ciascun marchio, che si svolgano direttamente sui veicoli, sui sistemi e sugli strumenti specifici del costruttore», spiega Stefan Binggeli.

Nella pratica, l'Academy by Amag Import constata che i partecipanti alla formazione HV3 sono tutti molto motivati, ma che il loro livello di partenza può variare notevolmente a seconda dei rispettivi percorsi professionali e della loro esperienza in elettrotecnica, sistemi di diagnosi o conoscenze sui veicoli ad alta tensione. «Questo livello iniziale



L'Istituto per la formazione professionale continua della Scuola universitaria professionale del Sud-Est della Svizzera, desidera poter offrire ai garage indipendenti corsi riconosciuti a livello generale, indipendentemente dai corsi di formazione erogati dai costruttori. Foto: E-Roadmap



L'autorizzazione alla riparazione o all'intervento viene concessa solo dopo aver seguito i moduli specifici del costruttore. Foto: E-Roadmap

eterogeneo si bilancia comunque nel corso della formazione. Le verifiche svolgono un'importante funzione di filtro e di sicurezza», prosegue l'esperto di Amag. «La motivazione da sola non basta se mancano le competenze tecniche o la necessaria comprensione delle questioni di sicurezza.» Una verifica rigorosa e una chiara definizione dei livelli di qualifica sono assolutamente indispensabili in un ambiente in cui la sicurezza è fondamentale, come quello dell'alta tensione, sottolinea ancora una volta, insistendo sull'importanza della sicurezza durante i lavori su impianti ad alto voltaggio.

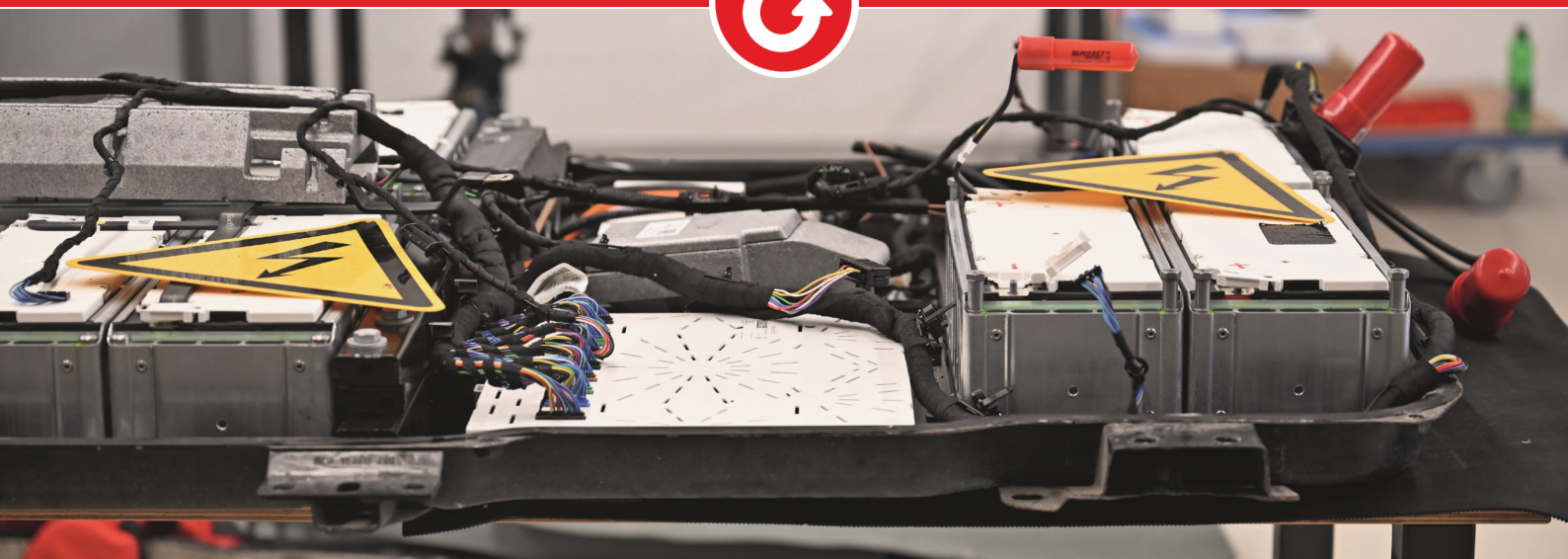
Ulteriore sensibilizzazione

Per Johann Thom, responsabile della tecnologia automobilistica presso l'Istituto per la formazione professionale continua della Scuola universitaria professionale del Sud-Est della Svizzera, la sicurezza è essenziale, ma anche loro desidererebbero offrire ai garage indipendenti corsi HV3 riconosciuti a livello generale, indipendentemente dai corsi di formazione erogati dai costruttori: «Al momento, si potrebbe concordare un riconoscimento reciproco delle materie teoriche. Si sta inoltre valutando l'istituzione di una piattaforma di valutazione comune per stabilire una norma standard, come è avvenuto per HV1 e HV2.» A causa delle notevoli differenze di sistema tra i costruttori, c'è ancora molta strada da fare prima di giungere a una completa armonizzazione della formazione HV3(S). Quali esperienze ha fatto finora il Canton Grigioni con i suoi primi corsi HV3? «I partecipanti si sono dimostrati soddisfatti ed entusiasti di aver potuto svolgere lavori HV così variati», spiega Johann Thom. «Anche il rigore con cui sono state applicate le norme di sicurezza è stato ben accettato. Questo ha portato a una maggiore sensibilizzazione.»

Oltre 20 anni di esperienza

L'Istituto per la formazione professionale continua della Scuola universitaria professionale del Sud-Est della Svizzera può contare su un elevato livello di competenze professionali per tenere i propri corsi. «Possiamo ritenerci fortunati di poter contare su Harry Pfister, il nostro esperto in

Continua a pagina 18



Esercitazione pratica per un corso di formazione HV3: la teoria va bene, ma una maggiore sicurezza nelle attività e l'esperienza pratica sono decisamente meglio. Foto: E-Roadmap

alta tensione. Ha conseguito il livello 3 più di dieci anni fa e può vantare oltre 20 anni di esperienza, oltre a una formazione continua nel settore dei veicoli ibridi ed elettrici, acquisita durante vari corsi organizzati dai costruttori», rivela il responsabile della tecnica automobilistica. Ciò ha permesso di creare nel corso degli anni un vero e proprio centro di competenza per la mobilità elettrica con un ampio parco veicoli e innumerevoli modelli. «Nel frattempo, quasi tutto il nostro personale di formazione e gli istruttori CI hanno conseguito a loro volta il livello 3», aggiunge Thom.

Inoltre, anche il centro di formazione della sezione Svizzera centrale di UPSA intende proporre a breve corsi HV3. Jörg Merz, direttore della sezione UPSA Svizzera centrale, ci dice: «Da noi, i corsi HV3 dureranno tre giorni per coprire sia le basi teoriche che le impegnative esercitazioni pratiche.» Ritiene inoltre che una delle sfide legate alla formazione HV3 risieda nell'armonizzazione internazionale con la normativa della DGUV, in particolare la norma HV2S, affinché queste qualifiche possano essere riconosciute anche oltre confine. Attualmente non è ancora così, il che limita notevolmente l'accesso a corsi complementari e la mobilità della manodopera qualificata. «L'obiettivo dovrebbe essere quello di procedere a un'armonizzazione formale dei contenuti e delle competenze per giungere, a medio termine, a un riconoscimento reciproco delle qualifiche tra la Svizzera e l'UE», spiega Jörg Merz.

La necessità di interventi pratici mirati

Per l'esperto di UPSA, una formazione indipendente dai marchi è essenziale a questo scopo, poiché i principi di sicurezza e i processi di base relativi ai sistemi ad alta tensione sono identici indipendentemente dal costruttore. Secondo lui, ciò aumenta la flessibilità nella quotidianità dei garage e facilita l'impiego del personale su diversi marchi. Per Jörg Merz una cosa è chiara: «Le peculiarità specifiche dei prodotti devono essere oggetto di una formazione complementare». Secondo lui, l'approccio didattico di questo corso è determinante: «Affinché l'apprendimento dia i suoi frutti a lungo termine, i partecipanti devono essere coinvolti attivamente e non limitarsi a osservare. Per questo puntiamo sistematicamente su esercitazioni pratiche in

gruppi di massimo due persone, durante le quali tutte le fasi di intervento vengono eseguite in modo autonomo, anche se ciò richiede un'infrastruttura più complessa e costosa. Tutto ciò permette di acquisire maggiore sicurezza nei gesti e facilita l'applicazione poi nella pratica quotidiana nelle officine.

Per trovare autonomamente i responsabili dei corsi presso il centro UPSA, la sezione della Svizzera centrale può avvalersi di specialisti del proprio team. «Sosteniamo in modo mirato i formatori e le formatrici impiegati e investiamo nel loro sviluppo professionale, in particolare attraverso corsi di formazione "Train the Trainer" o corsi specialistici, ad esempio presso Bosch», spiega Jörg Merz. «Inoltre, proponiamo stage mirati presso aziende specializzate, anche in Germania, per conoscere direttamente gli ultimi sviluppi del settore. Grazie alla nostra rete, garantiamo che nei corsi di formazione vengano costantemente integrati casi pratici reali e che possiamo reagire rapidamente alle nuove esigenze.»

Lo sviluppo procede a un ritmo frenetico

Tutte le parti concordano sull'importanza di basarsi sulla pratica e di prevedere una fase successiva durante gli interventi sotto tensione su impianti ad alto voltaggio, al fine di far fronte a qualsiasi eventualità. Resta ancora da definire la forma esatta che dovrebbe assumere un'armonizzazione più spinta della formazione HV3(S), sia a livello nazionale che in coordinamento con l'Europa. È tuttavia necessario un intenso scambio tra UPSA, gli importatori e altri partner di formazione, poiché lo sviluppo della mobilità elettrica procede a un ritmo frenetico. Con la Denza Z9 GT, dotata di un'architettura a 800 volt e in grado di ricaricarsi fino a 1'500 kilowatt di picco, BYD compie un nuovo passo avanti nel campo della mobilità elettrica anche in Europa. Questa non sarà l'ultima innovazione che arriverà da noi con la inarrestabile «China Speed» e che, prima o poi, entrerà nelle nostre officine. Si tratta quindi di non restare indietro e di gettare insieme le basi necessarie per la sicurezza attraverso la competenza e la responsabilità nel settore dell'alta tensione, anche in assenza di un quadro giuridicamente vincolante. <

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: **30.09-01.10.2026 o 21-22.10.2026 (diurno)**
05-07.10.2026 o 12-14.10.2026 (serale)

Iscrizione: inquadra il codice QR



Autorizzazione alla manipolazione dei prodotti refrigeranti

Durata: **2 giorni**

Date: **29-30.10.2026**

Iscrizione: inquadra il codice QR



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

Durata: **1 giorno**

Date: **28.10.2026 o 11.11.2026**
o 25.11.2026 o 09.12.2026

Iscrizione: inquadra il codice QR



Formazione Nuova legge sulla protezione dei dati (nLPD)

Durata: **1 giorno**

Date: **Lista d'attesa**

Iscrizione: inquadra il codice QR



Business Academy UPSA CH (sede Biasca)

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

Durata: **1 giorno**

Date: **Lista d'attesa**

Iscrizione: inquadra il codice QR



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>

Scuola specializzata superiore di tecnica Bellinzona (SSST)

Nuovo da settembre 2026

TECNICA/O DIPL. SSS IN ENERGIA E AMBIENTE

Ciclo di studio in parallelo all'attività professionale (tempo pieno: da settembre 2027)

Professionisti qualificati attivi nei settori dell'energia, dell'impiantistica, dell'edilizia tecnica e dell'ambiente, che desiderano:

- ⇒ migliorare o consolidare la propria posizione professionale nel settore energetico e ambientale
- ⇒ completare la propria attività lavorativa con competenze tecniche, normative e gestionali
- ⇒ certificare la propria esperienza con conoscenze teoriche aggiornate e metodi operativi moderni

Maggiori informazioni e iscrizione: www.cptbellinzona.ch



Relazione sulla revisione parziale del 2026 – Formazione tecnica di base per i mestieri del settore dell'automobile

Introduzione

Nell'ambito della revisione parziale 2026 delle formazioni tecniche di base nelle professioni dell'automobile, saranno apportati adeguamenti mirati agli strumenti di formazione e ai sistemi digitali esistenti (meccatronico/a d'automobili; meccanico/a di manutenzione per automobili; assistente di manutenzione per automobili).

L'obiettivo è quello di far evolvere la formazione orientandola maggiormente verso la pratica, rafforzare i processi digitali e ottimizzare in modo mirato le strutture esistenti, senza tuttavia procedere a una riorganizzazione completa.

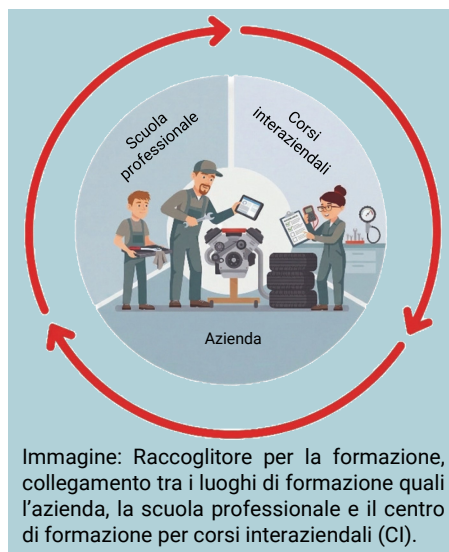
Rapporto di formazione

Il rapporto di formazione è un elemento centrale della formazione; serve a documentare e analizzare in modo sistematico il lavoro svolto in azienda.

Nell'ambito di questa revisione parziale, si applicheranno le seguenti disposizioni:

- Per ogni anno di apprendistato, gli apprendisti devono documentare quattro lavori partendo dagli elenchi di selezione. Sono disponibili modelli allo scopo di uniformare.
- I formatori e le formatrici dedicano il tempo necessario alla documentazione all'interno dell'azienda. Possono affidare compiti agli apprendisti e controllare i lavori.
- I contenuti fungono da collegamento tra i luoghi di formazione, ovvero l'azienda, la scuola professionale specializzata e i corsi interaziendali (CI).
- Il rapporto di formazione serve a preparare il colloquio tecnico e accompagna i lavori pratici.

La gestione può avvenire tramite Isyflow, Beook web (rapporto di formazione) o manualmente. Su metiersauto.ch sono disponibili modelli per la gestione manuale.



Introduzione di Isyflow ISYFL

Nell'ambito della revisione parziale del 2026, Isyflow verrà introdotto come nuovo strumento centrale, sostituendo così il vecchio sistema Sephir.

Isyflow funge da piattaforma digitale per le aziende e gli apprendisti e supporta in particolare l'organizzazione e l'amministrazione nei centri di formazione per i corsi interaziendali (CI).

I seguenti centri di formazione utilizzeranno Isyflow a partire dall'estate 2026:

AG, BE, BEOB, DT, TI, VD, UR, SO, ZS, SG.

Altri centri di formazione potranno aderire a questa rete in qualsiasi momento.

Raccoglitore per la formazione

Il rapporto di formazione è ora integrato in formato digitale in Isyflow. È inoltre disponibile in formato PDF e stampabile su metiersauto.ch. Non è più possibile ordinare un raccoglitore aggiornato alla revisione parziale nello shop UPSA. I raccoglitori creati secondo la vecchia ordinanza rimarranno disponibili fino alla scadenza dei contratti di tirocinio in corso.

Manuale di pratica (Beook) beook

Il manuale di pratica disponibile sulla piattaforma Beook.ch sarà rielaborato nell'ambito della revisione parziale e adattato alle esigenze attuali. Il manuale è oggetto di una nuova edizione con funzioni inedite e un layout modernizzato.

Modulo didattico obbligatorio

L'attuazione della revisione parziale prevede un modulo didattico di otto lezioni obbligatorio.

Viene proposta una selezione di diversi temi adattati in modo mirato alle esigenze della formazione. I moduli possono essere seguiti in presenza o online.

Inoltre, vengono proposti anche moduli compatti di quattro lezioni, da combinare in modo flessibile.

Sintesi delle modifiche

Settore	Attuazione
Rapporto di formazione	Isyflow/Beook/ev. manuale
Raccoglitore per la formazione	In formato digitale su Isyflow + download in PDF
Organizzazione dei CI	Gestione tramite Isyflow
Manuale di pratica	Revisione a cura degli autori
Sistema	Sephir sostituito da Isyflow

Sintesi

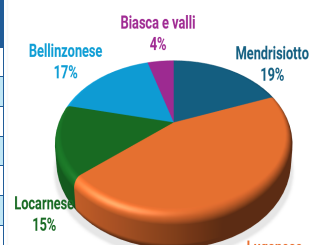
La revisione parziale del 2026 modernizza in modo mirato la formazione tecnica di base grazie alla digitalizzazione, a nuovi strumenti e a modalità di formazione flessibili.



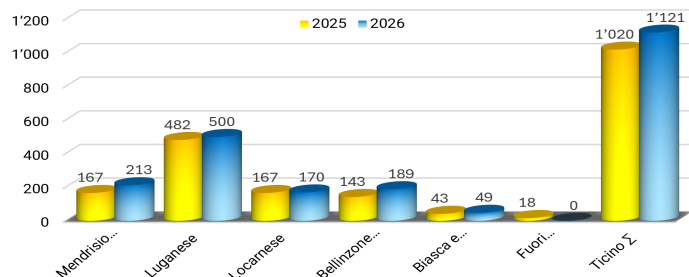
Codice QR per ulteriori informazioni

	luglio						gennaio - luglio					
	2025	2026	2025	2026	2025 - 2026	Delta %	2025	2026	2025	2026	2025 - 2026	Delta %
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	167	16.37%	213	19.00%	46	27.54%	1'060	15.22%	1'218	15.88%	158	14.91%
Luganese	482	47.25%	500	44.60%	18	3.73%	3'191	45.83%	3'537	46.12%	346	10.84%
Locarnese	167	16.37%	170	15.17%	3	1.80%	1'099	15.78%	1'145	14.93%	46	4.19%
Bellinzonese	143	14.02%	189	16.86%	46	32.17%	1'106	15.88%	1'253	16.34%	147	13.29%
Biasca e valli	43	4.22%	49	4.37%	6	13.95%	396	5.69%	422	5.50%	26	6.57%
F. Cantone	18	1.76%	0	0.00%	-18	-100.00%	111	1.59%	94	1.23%	-17	-15.32%
Ticino Σ	1'020	100%	1'121	100%	101	9.90%	6'963	100%	7'669	100%	706	10.14%
Svizzera	19'629		18'994		-635	-3.24%	132'762		135'542		2'780	2.09%

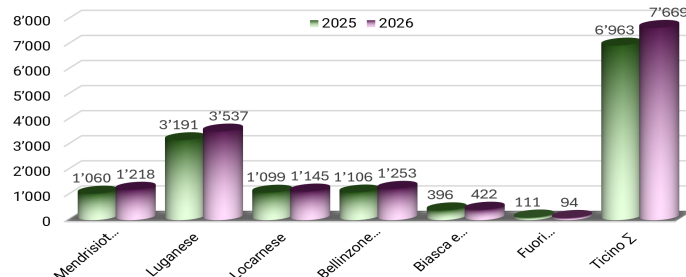
QUOTA DI MERCATO - LUGLIO



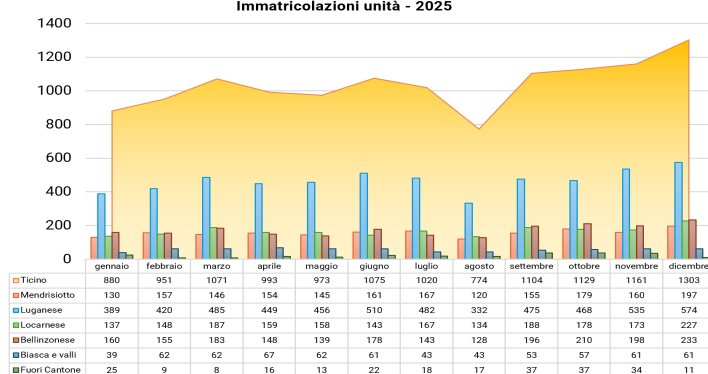
Immatricolazioni unità - luglio



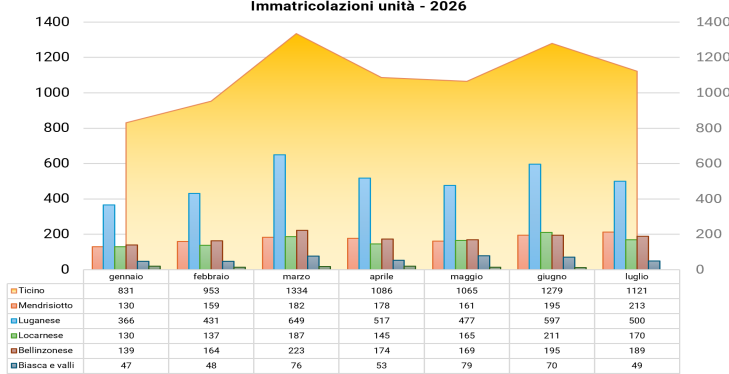
Immatricolazioni unità - gennaio - luglio



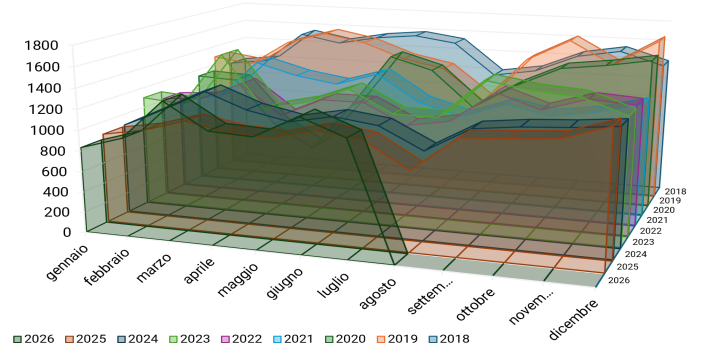
Immatricolazioni unità - 2025



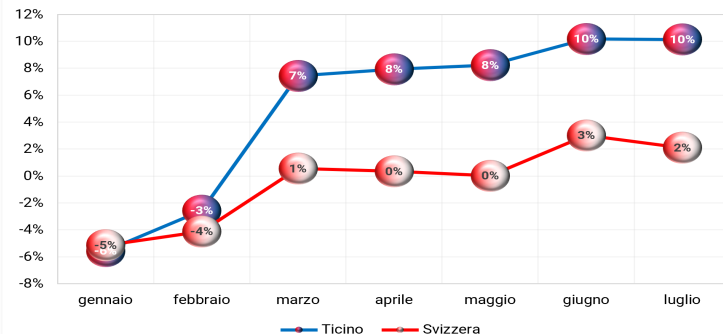
Immatricolazioni unità - 2026



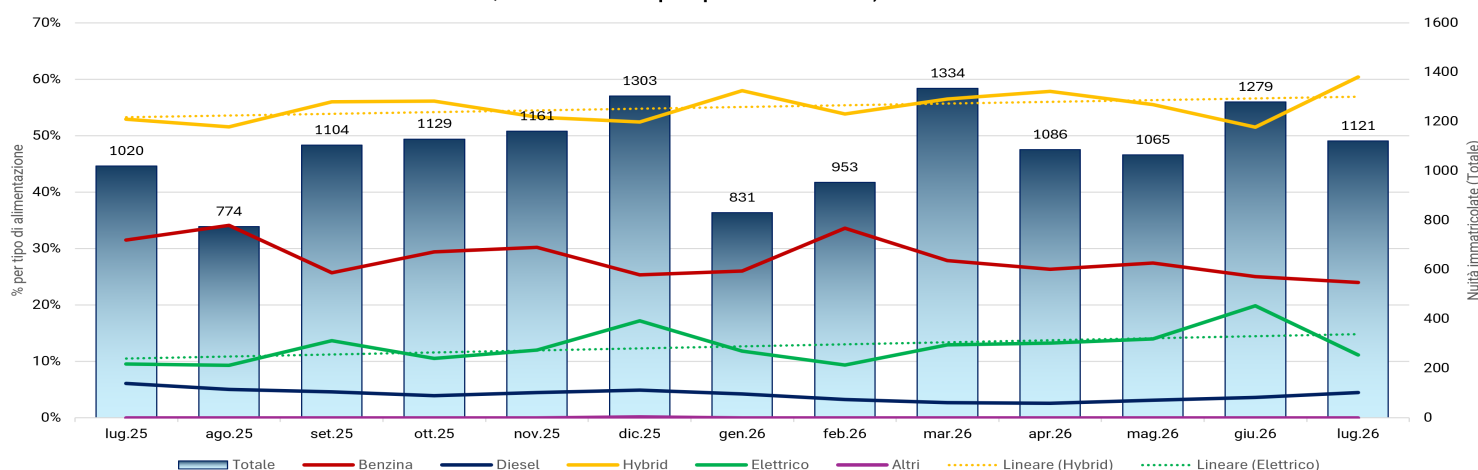
Immatricolazioni unità - anni



DELTA % IMMATRICOLAZIONI - 2025 / 2026



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

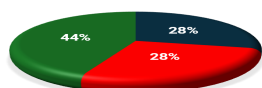


Immatricolazioni cumulative gennaio - luglio 2026 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca														Immatricolazioni cumulative gennaio - luglio CH			
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Locarnese		Bellinzonese		Biasca e Valli		F.Cant.	Ticino		Σ Q.tà	%	Rango
		Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%		Σ Q.tà	%			
1°	VW	152	12.48%	436	12.33%	254	22.18%	270	21.55%	66	15.64%	9	1187	15.48	15'290	11.29%	1°
2°	AUDI	135	11.08%	333	9.41%	88	7.69%	112	8.94%	25	5.92%	1	694	9.05%	9'321	6.88%	5°
3°	MERCEDES-BENZ	102	8.37%	372	10.52%	76	6.64%	99	7.90%	27	6.40%	13	689	8.98%	10'597	7.83%	4°
4°	BMW	94	7.72%	287	8.11%	71	6.20%	75	5.99%	30	7.11%	12	569	7.42%	11'186	8.26%	3°
5°	SKODA	90	7.39%	225	6.36%	65	5.68%	99	7.90%	79	18.72%	6	564	7.35%	12'819	9.47%	2°
6°	TOYOTA	117	9.61%	222	6.28%	85	7.42%	95	7.58%	23	5.45%	3	545	7.11%	7'474	5.52%	6°
7°	DACIA	74	6.08%	126	3.56%	27	2.36%	57	4.55%	27	6.40%	2	313	4.08%	4'270	3.15%	9°
8°	HYUNDAI	17	1.40%	78	2.21%	45	3.93%	63	5.03%	13	3.08%	6	222	2.89%	4'166	3.08%	10°
9°	RENAULT	34	2.79%	108	3.05%	23	2.01%	32	2.55%	22	5.21%	2	221	2.88%	4'919	3.63%	8°
10°	PORSCHE	19	1.56%	132	3.73%	37	3.23%	17	1.36%	3	0.71%	6	214	2.79%	2'678	1.98%	17°
11°	CUPRA	20	1.64%	100	2.83%	15	1.31%	40	3.19%	8	1.90%	1	184	2.40%	3'930	2.90%	11°
12°	SUZUKI	31	2.55%	73	2.06%	31	2.71%	16	1.28%	27	6.40%	2	180	2.35%	2'166	1.60%	19°
13°	TESLA	22	1.81%	95	2.69%	27	2.36%	22	1.76%	4	0.95%		170	2.22%	3'298	2.44%	14°
14°	VOLVO	50	4.11%	56	1.58%	6	0.52%	29	2.31%	5	1.18%	3	149	1.94%	5'215	3.85%	7°
15°	KIA	38	3.12%	53	1.50%	30	2.62%	11	0.88%	6	1.42%	2	140	1.83%	3'396	2.51%	12°
16°	MINI	23	1.89%	77	2.18%	8	0.70%	14	1.12%	6	1.42%		128	1.67%	2'021	1.49%	21°
17°	CITROEN	9	0.74%	46	1.30%	35	3.06%	31	2.47%	3	0.71%	3	127	1.66%	1'849	1.37%	23°
18°	FIAT	36	2.96%	57	1.61%	15	1.31%	11	0.88%	3	0.71%	1	123	1.60%	1'209	0.89%	26°
19°	BYD	11	0.90%	59	1.67%	13	1.14%	24	1.92%	8	1.90%		115	1.50%	3'332	2.46%	13°
20°	MG	11	0.90%	52	1.47%	26	2.27%	16	1.28%	5	1.18%		110	1.43%	2'657	1.96%	18°
21°	JEEP	10	0.82%	44	1.24%	12	1.05%	21	1.68%	5	1.18%		92	1.20%	718	0.53%	32°
22°	LAND ROVER	12	0.99%	67	1.89%	6	0.52%	3	0.24%	2	0.47%	1	91	1.19%	1'289	0.95%	25°
23°	HONDA	19	1.56%	41	1.16%	24	2.10%	4	0.32%	1	0.24%	1	90	1.17%	1'592	1.18%	24°
24°	OPEL	13	1.07%	44	1.24%	14	1.22%	10	0.80%	4	0.95%		85	1.11%	2'090	1.54%	20°
25°	FORD	14	1.15%	44	1.24%	6	0.52%	6	0.48%	2	0.47%		72	0.94%	2'840	2.10%	15°
26°	PEUGEOT	20	1.64%	25	0.71%	19	1.66%	5	0.40%			1	70	0.91%	2'836	2.09%	16°
27°	SEAT	6	0.49%	29	0.82%	12	1.05%	18	1.44%				65	0.85%	1'209	0.89%	26°
28°	MAZDA	4	0.33%	28	0.79%	9	0.79%	12	0.96%	1	0.24%		54	0.70%	2'006	1.48%	22°
29°	LEAPMOTOR	1	0.08%	18	0.51%	25	2.18%	7	0.56%	1	0.24%		52	0.68%	1'074	0.79%	28°
30°	FERRARI	2	0.16%	38	1.07%	1	0.09%	2	0.16%			2	45	0.59%	345	0.25%	38°
31°	NISSAN	7	0.57%	21	0.59%	6	0.52%	4	0.32%	2	0.47%	1	41	0.53%	840	0.62%	29°
32°	ALFA ROMEO	6	0.49%	12	0.34%	4	0.35%	3	0.24%	2	0.47%		27	0.35%	541	0.40%	36°
32°	LEXUS	6	0.49%	17	0.48%			2	0.16%			2	27	0.35%	443	0.33%	37°
34°	BENTLEY	1	0.08%	20	0.57%	3	0.26%					1	25	0.33%	87	0.06%	49°
35°	LAMBORGHINI			21	0.59%	2	0.17%	1	0.08%				24	0.31%	146	0.11%	44°
36°	SUBARU	1	0.08%	7	0.20%	3	0.26%	2	0.16%	10	2.37%		23	0.30%	786	0.58%	30°
37°	SMART	1	0.08%	10	0.28%	5	0.44%	6	0.48%				22	0.29%	542	0.40%	35°
38°	MITSUBISHI	1	0.08%	8	0.23%	5	0.44%	2	0.16%				16	0.21%	731	0.54%	31°
38°	ASTON MARTIN			9	0.25%							7	16	0.21%	116	0.09%	47°
40°	BAIC	1	0.08%	6	0.17%	1	0.09%	3	0.24%				11	0.14%	88	0.06%	48°
41°	XPENG			2	0.06%	1	0.09%	5	0.40%	1	0.24%		9	0.12%	260	0.19%	40°
41°	ALPINE			8	0.23%			1	0.08%				9	0.12%	218	0.16%	42°
43°	MC LAREN	1	0.08%	7	0.20%								8	0.10%	23	0.02%	59°
44°	KG MOBILITY	1	0.08%	2	0.06%	3	0.26%			1	0.24%		7	0.09%	305	0.23%	39°
45°	JAC	1	0.08%	4	0.11%								5	0.07%	226	0.17%	41°
45°	DS			4	0.11%			1	0.08%				5	0.07%	168	0.12%	43°
47°	ZEEKR			2	0.06%	1	0.09%						3	0.04%	706	0.52%	33°
47°	POLESTAR	1	0.08%			1	0.09%	1	0.08%				3	0.04%	653	0.48%	34°
47°	MERCEDES-AMG			1	0.03%	2	0.17%						3	0.04%	64	0.05%	51°
47°	DONGFENG			2	0.06%			1	0.08%				3	0.04%	16	0.01%	62°
47°	DALLARA											3	3	0.04%	3	0.00%	71°
47°	OMODA			2	0.06%							1	3	0.04%	3	0.00%	71°
53°	ABARTH	1	0.08%	1	0.03%								2	0.03%	29	0.02%	54°
53°	UEBRIGE (SIEHE TYP)											2	2	0.03%	24	0.02%	58°
53°	CHEVROLET	2	0.16%										2	0.03%	4	0.00%	69°
53°	SWM	1	0.08%	1	0.03%								2	0.03%	2	0.00%	76°
57°	MASERATI					1	0.09%						1	0.01%	117	0.09%	46°
57°	LYNK&CO			1	0.03%								1	0.01%	67	0.05%	50°
57°	ALPINA					1	0.09%						1	0.01%	35	0.03%	52°
57°	LUCID			1	0.03%								1	0.01%	29	0.02%	54°
57°	LOTUS					1	0.09%						1	0.01%	17	0.01%	61°
57°	VOYAH			1	0.03%								1	0.01%	12	0.01%	63°
57°	MORGAN			1	0.03%								1	0.01%	11	0.01%	64°
57°	UNIMOG			1	0.03%								1	0.01%	1	0.00%	81°
	GENESIS														143	0.11%	45°
	INEOS														33	0.02%	53°
	MAN														25	0.02%	56°
	ROLLS ROYCE														25	0.02%	56°
	CADILLAC														18	0.01%	60°
	CATERHAM														9	0.01%	65°
	SERES														9	0.01%	65°
	BUGATTI														8	0.01%	67°
	DFM														8	0.01%	67°
	DODGE														4	0.00%	69°

Immatricolazioni cumulative gennaio - luglio 2026, per genere e fascia di età

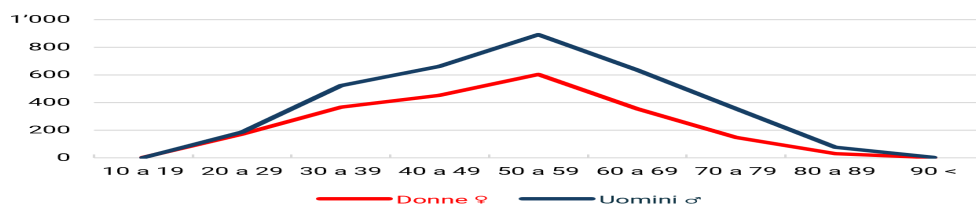
Marca	Totale	Persona	Donne	Uomini	10 a 19		20 a 29		30 a 39		40 a 49		50 a 59		60 a 69		70 a 79		80 a 89		90 <	
VW	1186	272	396	518			40	52	86	108	94	106	90	128	60	79	18	36	8	9		
AUDI	694	171	192	331			26	24	40	55	43	76	53	93	21	53	6	26	3	4		
MERCEDES-BENZ	685	205	145	335	1		17	24	25	46	37	61	41	99	17	74	7	17		12		2
BMW	563	256	94	213			4	3	10	29	26	60	30	71	14	32	9	16		2	1	
SKODA	557	191	140	226	2		16	11	43	46	38	63	25	50	10	36	6	18		2		
TOYOTA	545	92	246	207			17	9	27	29	31	30	82	44	56	46	31	38	2	10		1
DACIA	312	73	104	135			7	4	18	32	18	16	20	33	29	34	9	15	3	1		
HYUNDAI	222	69	62	91			1	6	9	10	8	15	24	24	10	20	7	14	3	2		
RENAULT	221	89	61	71			4		7	11	12	10	22	19	12	17	4	12		2		
PORSCHE	214	83	22	109			1		1	9	7	19	8	32	3	31	2	15		3		
CUPRA	184	33	37	114			5	14	10	32	12	22	7	34	2	10	1	2				
SUZUKI	180	33	75	72			5	1	4	8	5	13	24	14	23	11	12	21	2	4		
TESLA	170	26	23	121				7	4	20	9	35	9	36	1	17		5		1		
VOLVO	148	38	43	67			4	2	9	9	11	13	12	23	7	15		4		1		
KIA	140	60	38	42			3	1	6	6	5	5	14	13	7	7	3	6		4		
MINI	128	32	65	31			3		5	2	14	5	35	15	5	5	2	4	1			
CITROEN	127	22	52	53			2		10	1	14	7	12	11	6	22	5	8	3	4		
FIAT	123	28	57	38			3		5	4	11	4	16	11	14	6	7	12	1	1		
BYD	115	14	34	67					8	6	9	16	6	22	9	14	2	8		1		
MG	110	26	25	59			1	4	3	9	4	4	8	14	9	17		11				
JEEP	92	34	26	32			2	2	1	5	11	4	6	8	3	8	3	4		1		
LAND ROVER	91	51	11	29					2	3	3	4	5	9	1	10		2		1		
HONDA	90	27	23	40			1		2		4	11	7	12	5	8	4	9				
OPEL	85	29	30	26			2	6	6	1	4	4	9	4	7	7	2	3		1		
FORD	72	27	10	35				3	1	6	3	13	5	9	1	3		1				
PEUGEOT	70	27	15	28			2		4	6	2	5	4	7	2	6		2	1	2		
SEAT	65	9	27	29	1		6	8	10	10	2	2	6	6	1	1	1	2				
MAZDA	53	18	12	23				3	1	4	4	5	4	4	2	5	1	2				
LEAPMOTOR	51	10	11	30					1	6	2	7	2	8	5	4	1	3		2		
FERRARI	45	21	1	23					1	1	3		7	7		5		7				
NISSAN	41	15	11	15					2	3		7	6	1	3	2		1		1		
ALFA ROMEO	27	11	6	10									3	3	2	3		4	1			
LEXUS	27	14	4	9				1				2		2	1	2	1	1	2	1		
BENTLEY	25	12	3	10					1	1		2	1	2	1	3		1		1		
LAMBORGHINI	24	10	2	12							2		5		6		1					
SUBARU	23	6	5	12						2		1	1	2	4	2		4		1		
SMART	22	5	9	8					2		2	2	2	5	2		1	1				
ASTON MARTIN	16	4	1	11						1			2		2		6		1			
MITSUBISHI	16	9	4	3						1	1		1			2	2					
BAIC	11	3	2	6				1	1			1	1	2		2						
ALPINE	9	4	1	4							1	1		1		2						
XPENG	9	3		6						1		1		2		1		1				
MC LAREN	8	1		7								1				1		5				
KG MOBILITY	7	3		4						1				2				1				
DS	5		1	4					1			1		1			1		1			
JAC	5	1	2	2						1	1	1	1							1		
DALLARA	3			3							1	1	1	1	2			1				
DONGFENG	3	2	1											1								
MERCEDES-AMG	3			3												1		2				
OMODA	3	2	1					1														
POLESTAR	3	1		2												2						
ZEEKR	3	1	1	1								1				1						
ABARTH	2	2																				
CHEVROLET	2	1	1										1									
SWM	2	2																				
UEBRIGE (SIEHE TYP)	2	1	1								1											
ALPINA	1			1												1						
LOTUS	1			1													1					
LUCID	1			1										1								
LYNK&CO	1			1								1										
MASERATI	1			1								1										
MORGAN	1			1								1										
UNIMOG	1	1																				
VOYAH	1	1																				
Totale	7'647	2'181	2'133	3'333	4	0	172	186	366	524	453	662	604	893	355	635	148	354	30	76	1	3
Totale per fascia d'età					4		358		890		1'115		1'497		990		502		106			4

Ripartizione per genere



■ Persona giuridica
■ Donne ♀
■ Uomini ♂

Ripartizione per fascia di età



Curiosità del mese di luglio 2026

Leasing	Q.tà	%
Con codice 178	N/D	N/D

Importazione	Q.tà	%
Con certificato X	16	1.5%

Propulsione	Q.tà	%
Elettrica (BEV)	125	11.2%

Cambio	Q.tà	%
Automatico	811	72%

Robotizzato	Q.tà	%
	125	11%

Continuo	Q.tà	%
	130	12%

Meccanico	Q.tà	%
	48	4%

N/D	7	1%
-----	---	----

Colore	Q.tà	%
Grigio	407	36.3%
Bianco	245	21.9%
Nero	227	20.2%
Blu	86	7.7%
Verde	79	7.0%
Rosso	42	3.7%
Marrone	13	1.2%
Violetto	6	0.5%
Arancione	6	0.5%
Giallo	5	0.4%
Beige	5	0.4%

Rango	Marca	Q.tà	%
1°	VW	197	15.4%
2°	MERCEDES-BENZ	131	10.2%
3°	TOYOTA	111	8.7%
4°	SKODA	90	7.0%
5°	BMW	77	6.0%
6°	AUDI	75	5.9%
7°	DACIA	59	4.6%
8°	HYUNDAI	29	2.3%
8°	PORSCHE	29	2.3%
10°	SUZUKI	26	2.0%

Immatricolazioni cumulative veicoli totalmente elettrici (BEV) gennaio - luglio 2026, per marca e distretto

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	22	13%	95	56%	22	13%	27	16%	4	2%			170	17.2%	1°
SKODA	8	10%	35	42%	26	31%	10	12%	5	6%	2	2%	84	8.5%	2°
MERCEDES-BENZ	15	20%	34	45%	10	13%	13	17%	3	4%	3	4%	75	7.6%	3°
BMW	14	21%	28	42%	8	12%	12	18%	4	6%	2	3%	66	6.7%	4°
VW	8	13%	21	35%	13	22%	16	27%	2	3%	1	2%	60	6.1%	5°
RENAULT	4	7%	33	60%	4	7%	8	15%	6	11%	1	2%	55	5.5%	6°
AUDI	10	21%	21	44%	8	17%	5	10%	4	8%			48	4.8%	7°
VOLVO	19	44%	12	28%	8	19%	1	2%	3	7%	3	7%	43	4.3%	8°
BYD	3	8%	13	33%	13	33%	7	18%	3	8%			39	3.9%	9°
PORSCHE	2	6%	22	63%			10	29%	1	3%	1	3%	35	3.5%	10°
CUPRA	2	6%	22	65%	7	21%	2	6%	1	3%			34	3.4%	11°
MINI	4	13%	15	48%	6	19%	3	10%	3	10%			31	3.1%	12°
LEAPMOTOR	1	4%	8	30%	2	7%	15	56%	1	4%			27	2.7%	13°
TOYOTA	3	11%	12	44%	5	19%	5	19%	2	7%	1	4%	27	2.7%	13°
SMART	1	5%	10	45%	6	27%	5	23%					22	2.2%	15°
KIA	4	19%	8	38%	2	10%	4	19%	3	14%			21	2.1%	16°
DACIA	6	30%	7	35%	5	25%	2	10%					20	2.0%	17°
HYUNDAI			7	39%	3	17%	6	33%	2	11%			18	1.8%	18°
FIAT			8	62%	1	8%	3	23%	1	8%			13	1.3%	19°
MG			9	75%			3	25%					12	1.2%	20°
CITROEN			2	20%	2	20%	5	50%	1	10%	1	10%	10	1.0%	21°
ALPINE			8	89%	1	11%							9	0.9%	22°
XPENG			2	22%	5	56%	1	11%	1	11%			9	0.9%	22°
SUZUKI	1	13%			1	13%	3	38%	3	38%			8	0.8%	24°
FORD	2	29%	4	57%	1	14%							7	0.7%	25°
NISSAN			3	43%	1	14%	3	43%					7	0.7%	25°
JAC	1	20%	4	80%									5	0.5%	27°
PEUGEOT			1	20%	1	20%	3	60%					5	0.5%	27°
JEEP			2	50%	1	25%	1	25%					4	0.4%	29°
DONGFENG			2	67%	1	33%							3	0.3%	30°
OPEL							3	100%					3	0.3%	30°
POLESTAR	1	33%			1	33%	1	33%					3	0.3%	30°
ZEEKR			2	67%			1	33%					3	0.3%	30°
ABARTH	1	50%	1	50%									2	0.2%	34°
KG MOBILITY							1	50%	1	50%			2	0.2%	34°
LEXUS			2	100%									2	0.2%	34°
SUBARU					1	50%			1	50%			2	0.2%	34°
ALFA ROMEO			1	100%									1	0.1%	38°
DS			1	100%									1	0.1%	38°
LUCID			1	100%									1	0.1%	38°
LYNK&CO			1	100%									1	0.1%	38°
MAZDA			1	100%									1	0.1%	38°
MITSUBISHI			1	100%									1	0.1%	38°
VOYAH			1	100%									1	0.1%	38°
Totale	132	13%	460	46%	165	17%	179	18%	55	6%	15	1.5%	991		

Media emissioni di CO2 per marca, gennaio - luglio 2026 (gr./km) / obiettivo 2026 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°	ABARTH	0.00	16°	UNIMOG	47.00	31°	NISSAN	115.00	46°	KG MOBILITY	133.29
1°	ALPINE	0.00	17°	OMODA	65.67	32°	DACIA	115.48	47°	BENTLEY	135.52
1°	DONGFENG	0.00	18°	MITSUBISHI	69.00	33°	CUPRA	115.56	48°	MERCEDES-BENZ	136.08
1°	JAC	0.00	19°	DS	69.40	34°	OPEL	117.38	49°	BAIC	140.55
1°	LUCID	0.00	20°	RENAULT	79.33	35°	JEEP	118.52	50°	CHEVROLET	144.50
1°	LYNK&CO	0.00	21°	VOLVO	85.28	36°	SUZUKI	121.36	51°	ALFA ROMEO	151.70
1°	POLESTAR	0.00	22°	TOYOTA	97.41	37°	CITROEN	122.27	52°	LAND ROVER	153.79
1°	SMART	0.00	23°	MG	97.72	38°	HYUNDAI	122.42	53°	SUBARU	164.52
1°	TESLA	0.00	24°	LEXUS	97.85	39°	SEAT	122.82	54°	MORGAN	175.00
1°	VOYAH	0.00	25°	UEBRIGE (SIEHE TYP)	103.00	40°	HONDA	123.88	55°	PORSCHE	186.39
1°	XPENG	0.00	26°	PEUGEOT	109.44	41°	FORD	124.03	56°	LAMBORGHINI	203.29
1°	ZEEKR	0.00	27°	FIAT	111.36	42°	VW	124.31	57°	LOTUS	209.00
13°	LEAPMOTOR	17.35	28°	MINI	112.43	43°	BMW	125.52	58°	MASERATI	213.00
14°	SWM	25.00	29°	KIA	113.36	44°	MAZDA	128.30	59°	DALLARA	216.00
15°	BYD	34.93	30°	SKODA	114.80	45°	AUDI	129.12	60°	ALPINA	241.00
									64°	MERCEDES-AMG	319.00
										Media	117.31

Motocicli e motoleggere immatricolazioni cumulative Ticino gennaio - luglio 2026

Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à	Rango	Marca	Qt.à
1°	HONDA	438	23°	MOTO MORINI	14	44°	KL	3	58°	HERO	1
2°	YAMAHA	373	24°	KYMCO	13	44°	NITO	3	58°	KITO	1
3°	SYM	254	25°	ROYAL-ENFIELD	12	44°	RIEJU	3	58°	KUMPAN ELECTRIC	1
4°	PIAGGIO	202	26°	STARK	11	44°	SILENCE	3	58°	LUOI	1
5°	TRIUMPH	88	27°	HUSQVARNA	10	44°	VMRACING	3	58°	LUXXON	1
6°	BMW	79	28°	MOTO GUZZI	9	50°	BRIXTON	2	58°	LVNENG	1
7°	KTM	70	29°	GAS GAS	7	50°	DAELIM	2	58°	MALAGUTI	1
8°	ZONTES	68	29°	NERVA	7	50°	EFUN	2	58°	MV AGUSTA	1
9°	KAWASAKI	61	31°	HORWIN	6	50°	HUSQVARNA	2	58°	NEXT	1
10°	DUCATI	59	31°	KOVE	6	50°	ITALJET	2	58°	TARO	1
11°	APRILIA	46	31°	LAMBRETTA	6	50°	SANYANG	2	58°	TM	1
12°	QJMOTOR	43	31°	MONDIAL	6	50°	UEBRIGE (SIEHE TYP)	2	58°	UGBEST	1
12°	VOGE	43	31°	MONTESA	6	50°	ZERO	2	58°	VELOCIFERO	1
14°	HARLEY-DAVIDSON	30	36°	NIU	5	58°	ARENA	1	58°	VENT	1
15°	WOTTAN	25	36°	SHERCO	5	58°	BETB	1	58°	VMB	1
16°	SUZUKI	23	36°	TALARIA	5	58°	CF MOTO	1	58°	VOLTA MOTORBIKES	1
17°	CFMOTO	22	39°	ARIC	4	58°	E-MAX	1	58°	YADEA	1
18°	FANTIC MOTOR	19	39°	INDIAN	4	58°	ECOOTER	1	58°	ZNEN	1
19°	BENELLI	18	39°	MOTRON	4	58°	ELECTRIC MOTION	1	58°	ZONGSHEN	1
19°	SURRON	18	39°	TILGREEN	4	58°	EVO MOTORS	1			
21°	BETA	17	39°	VMOTO	4	58°	FELQ	1			
22°	SWM	15	44°	COLOVE	3	58°	HCP	1			

Immatricolazioni vetture occasioni Ticino (con cambio detentore) cumulativo gennaio - luglio 2026

Marca	Età media	Tipo di alimentazione						Totale	Da fuori cantone		Fermo auto in stock (giorni)				
		Benzina	Diesel	Hybrid	Elettrico	Etanolo	Gas		Q.tà	%	Media giorni	Q.tà	Q.tà < 31	Q.tà > 5 ^{anni}	Q.tà Non disp.
VW	10.1	1432	453	130	82		5	2'102	570	27%	101	1'789	171		142
AUDI	7.2	697	254	331	79		1	1'362	518	38%	100	1'182	98	1	81
MERCEDES-BENZ	9	555	410	307	40		2	1'314	429	33%	117	1'082	134		98
BMW	8.3	454	271	305	49		1	1'080	476	44%	141	919	87		74
FIAT	12.6	664	141	98	35		14	952	259	27%	137	801	83	1	67
TOYOTA	8.2	293	43	370	21			727	175	24%	85	626	58		43
SKODA	7.8	411	203	31	36			681	170	25%	115	580	60		41
RENAULT	10.4	372	106	106	41			625	123	20%	122	541	50		34
CITROEN	11.8	424	107	37	9		2	579	131	23%	130	501	44		34
SMART	13	515	5		27			547	107	20%	114	465	57		25
PORSCHE	9.2	392	25	70	27			514	219	43%	134	443	43		28
FORD	12.2	278	113	68	9	1		469	141	30%	126	403	35	1	30
OPEL	12	302	60	35	15		2	414	100	24%	138	350	37		27
MINI	9.6	333	32	19	20			404	149	37%	99	363	22		19
PEUGEOT	11.6	255	72	44	11		1	383	100	26%	109	338	28		17
SUZUKI	11.2	221	20	120	6			367	64	17%	109	316	30		21
NISSAN	11.1	179	61	56	10		1	307	54	18%	151	267	24		16
HYUNDAI	7.9	167	32	70	13			282	58	21%	115	247	22		13
DACIA	6.8	195	39	21	10			265	49	18%	72	224	29		12
HONDA	12	142	16	94	3			255	61	24%	101	223	14		18
SEAT	9.2	173	51	13	2		5	244	73	30%	127	208	22		14
KIA	6.9	120	32	70	19		2	243	52	21%	108	220	11		12
JEEP	6.9	69	57	95	7			228	68	30%	151	213	9		6
VOLVO	8.2	47	64	80	20	1		212	80	38%	131	177	21		14
ALFA ROMEO	14.3	149	39	20				208	79	38%	227	191	11		6
SUBARU	14.3	146	28	28				202	59	29%	158	171	15		16
LAND ROVER	9.3	30	111	59				200	74	37%	135	170	14		16
MITSUBISHI	10.8	124	21	16	2			163	53	33%	128	148	7		8
MAZDA	11.1	86	17	56				159	37	23%	144	138	9		12
CUPRA	2.6	56	1	47	33			137	54	39%	94	125	2		10
FERRARI	12.8	90		22				112	50	45%	273	96	14		2
CHEVROLET	17	86	18					104	23	22%	134	93	8		3
TESLA	4.8				89			89	53	60%	85	74	9		6
JAGUAR	12.9	33	21	7	5			66	28	42%	176	54	6		6
DAIHATSU	18.4	63						63	12	19%	163	58	4		1
LANCIA	18.6	48	11				1	60	15	25%	126	52	5		3
LEXUS	5.6	3		49	4			56	16	29%	142	48	5		3
MASERATI	10.4	30	9	13				52	35	67%	267	45	2		5
MG	8.5	10		23	12			45	15	33%	96	43	1		1
BENTLEY	10.2	21	1	5				27	10	37%	93	22	1		4
LAMBORGHINI	6.9	25		1				26	14	54%	137	22	1		3
MERCEDES-AMG	5.6	22		3				25	19	76%	237	24			1
SSANGYONG	9.3	3	19		1		1	24	8	33%	184	22	2		
MICRO COMPACT CAR	24.7	20	3					23			152	20	2		1
BYD	0.5			13	5			18	10	56%	95	18			
UEBRIGE (SIEHE TYP)	6.6	7		4	5		2	18	3	17%	73	13	2		3
CHRYSLER	20.8	10	5					15	9	60%	322	13	1		1
DODGE	9	11	2				1	14	9	64%	363	11	2		1
ASTON MARTIN	5.2	11						11	5	45%	217	10	1		
DS	3.5	1	1	9				11	5	45%	288	10	1		
DAEWOO	22.5	10						10	1	10%	189	10			
SAAB	20.8	8	2					10	1	10%	163	8	1		1
OMODA	0.5	1		5	2			8	1	13%	36	8			
MC LAREN	6.2	7		1				8	5	63%	179	6			2
CADILLAC	26.5	4	3					7	3	43%	34	3	3		1
ROVER	22.9	3	4					7	2	29%	107	4	1		2
ROLLS ROYCE	22	7						7	3	43%	292	6	1		
LOTUS	17.8	6						6	3	50%	230	6			
LEAPMOTOR	0.5				5			5	3	60%	33	4	1		
WILLYS	73	4						4	1	25%	608	3			1
ALPINE	2.2	3			1			4			334	4			
PUCH	28	2	1					3	1	33%	515	2	1		
GENESIS	2.5				2			2	2	100%	140	2			
IVECO	16.2		2					2			617	2			
PLYMOUTH	41.8	2						2	2	100%	780	2			
TRIUMPH	59.2	2						2	1	50%	6	2			
QUATTRO	14.5	2						2	2	100%	238	2			
FORD-CNG-TECHNIK	9.5	1		1				2	1	50%	28	2			
ABARTH	1.2				2			2	2	100%	254	2			
BUICK	61.5	2						2			464	2			
OLDSMOBILE	50	2						2	2	100%	98	2			
ALPINA	7.2	1	1					2	1	50%			1		1
AUSTIN	57.2	2						2			686	1			1
ALWAYS	3				2			2	2	100%	94	2			
INFINITI	12.2	2						2			13	1	1		
KG MOBILITY	0.5		1					1			22	1			
INEOS	0.9		1					1							1
JIAYUAN	1.6				1			1	1	100%	577	1			
SWM	0.8			1				1					1		
LADA	17.1	1						1			502	1			
PAGANI	4.4	1						1	1	100%	146	1			
MORGAN	5.3	1						1	1	100%	85	1			
HUMMER	22.1	1						1			198	1			
AUTOBIANCHI	57.5	1						1	1	100%	190	1			
HUDSON	76.1	1						1			13	1			
GMC	15.2	1						1	1	100%	29	1			
POLESTAR	0.4				1			1	1	100%	2	1			
FIAT-ABARTH	17.7	1						1			35	1			
DALLARA	5.2	1						1			140	1			
SUNBEAM	57	1						1			458	1			
DAIMLER	19.5		1					1			116	1			
TOMASZO	52.4	1						1	1	100%	16	1			
CATERHAM	33.7	1						1	1	100%	1603	1			
PIAGGIO	22.2	1						1	1	100%	183	1			
APAL	54.2	1						1	1	100%	5	1			
AMILCAR	99.7	1						1			695	1			
AC	60	1						1			199	1			
PONTIAC	37.7	1						1			798	1			
XPENG	0.2				1			1			5	1			
Totale	10.0	9'863	2'990	2'953	764	2	41	16'613	4'970	30%	120	14'277	1325	3	1008



Automobili d'occasione dal Ticino immatricolate in altri cantoni cumulativo gennaio - luglio 2026																													
Marca	AG	AI	AR	BE	BL	BS	FR	GE	GL	GR	JU	LU	NE	NW	OW	SG	SH	SO	SZ	TG	UR	VD	VS	ZG	ZH	BU	FL	Totale	
VW	93	2	3	94	30	10	39	48	2	104	7	55	12	2	9	60	7	23	33	20	7	77	30	16	148		2	933	
MERCEDES-BENZ	82	3	2	65	21	11	24	24	7	63	4	52	9	2	3	51	6	33	15	22	8	31	34	22	117		7	718	
AUDI	72	1	3	86	21	5	31	34	4	56	3	31	11	7	3	52	6	25	23	22	5	48	20	20	119		6	714	
BMW	66	2	3	58	6	5	15	12	2	47	1	32	7	7	1	42	8	25	18	18	4	37	21	9	105		6	557	
SKODA	37	1	2	49	13	4	24	9	4	51	3	29	4	4	2	24	3	20	15	16	11	25	13	5	53		2	423	
TOYOTA	31	1		21	6	10	13	2		21		14	7	2	2	13	2	9	9	11	4	21	11	3	49			262	
PORSCHE	21		2	12	3	2	9	10	1	19		15			2	16	3	10	11	13	2	21	12	11	48			243	
FIAT	19		2	15	5	3	4	4	2	39		9	4	2	1	14	5	5	6	9	1	15	9	1	37		1	212	
SEAT	21		1	24	2	4	7	3		9	2	11	2	1	3	14	4	1	1	11		12	5		26		2	166	
RENAULT	17	1	4	13	1		5	3	1	12	3	11	5	1		11	4	5	3	4		14	7	2	23			150	
SUZUKI	7	1	5	18	4		3	3	1	31	1	8	1			11	1		6	3	3	9	10	1	11		3	141	
MINI	7	2	2	15	7	2	4	3	3	13	1	3	2	1		6	1	3	7	6		11	5	4	30		1	139	
FORD	14	1		11	3	1	3	1	2	13		14	3			10	1	7	3	7		5	2	3	22		3	129	
PEUGEOT	12			6	1	3	2			20	1	7				13	2	3	4	7	1	3	4	1	27			117	
TESLA	14		1	9	4	2	6	7		4		5	4	1	1	4	1	4	2	3		10	4	3	16		1	106	
VOLVO	10			10	4		3	4		12		6	2	1	2	6	1	6	5	3	1	5	2	2	21			106	
CITROEN	13		1	7	5	2	7	1	1	16		6	1			5	3	5		5		6	4		16			104	
HYUNDAI	9	1	1	6	3		3	3		17		6	3	1		5	1	2	3	1	3	6	4	3	14			95	
OPEL	16		1	7	3		3	1	2	5		9				7	4	7	1	5	1	4	7	1	9	1		94	
SUBARU	5	1	1	7	1			2	1	22		7	3	2	3	7		2	5	4		2	4	1	7			87	
LAND ROVER	7			10	3	5	2	1		4		3		1		9	1	1	4	6		4	6	1	18			86	
CUPRA	9			4			5	3		6	1	8	1		2	4	1	1	4	2		6	2	1	12			72	
HONDA	6			10			7	3		8	1	4				3	2	1	2	3		2	1		16			69	
JEEP	5		2	10			2	2	1	11	1	3	2			4	1	1	2	2		2	5	1	12			69	
MAZDA	5			5		1		3		7		5			1	8		2	3	6		7	3		13			69	
KIA	7			5	2	2	1	5		6	1	2	1	1		10	1			2	1	2	1		16			66	
ALFA ROMEO	7			9	1		3	1	2	6	2		1	1		6	2	3	5	1		3	3		8			64	
NISSAN		1		9	3		1	5	1	7	1	6			1	2		1	4	4		6	3		9			64	
SMART	4			3	6	1		1		11	1	5			1	3		4	3	3		1	1	4	12			64	
FERRARI	5					2	1	4		9		5		1		2		2	2	3	1	3	3	9	6		1	59	
DACIA				6	1		4			12	1	1	2			5	2		2	1		6	3	1	8			55	
MITSUBISHI	7			1			1	1		8	1	1	2	1	1	1	1	2	2		2	1	4		9			46	
LEXUS	3		1	1	1		2	2		3						4		2	1	2		1	1		6			30	
JAGUAR	2	1			2		1	1		2		2	1			4	1		1			1	2	1	5			27	
CHEVROLET	3		1	1			1	1		2		1		1		3			3	1					4			22	
MASERATI	1								1	4		1				2		4		1		2			3			19	
UEBRIGE (SIEHE				1	1		3	1		1			2									7		1	1			18	
BENTLEY	2			1	1			2		1						2		1					1	4	1			16	
MERCEDES-AMG				1			1	2		1		1										2		2	5			15	
LAMBORGHINI	1							1		3									3			1		1	1		1	12	
DODGE	2			1	1		1						1			1	1		1				1		1			11	
LANCIA	1									3		1										1	2		2			10	
DAIHATSU										3		3				2									1			9	
OMODA							3															4						7	
ASTON MARTIN	1			1						2															2			6	
DS												1				2		1		1								5	
SSANGYONG	1		1											1		1									1			5	
ALPINE				1												1							2					4	
MG	1				1							1													1			4	
BYD				1																	1	1						3	
FORD-CNG-TECHNIK							1																		2			3	
INFINITI																				1		1			1			3	
LOTUS	1			1																					1			3	
POLESTAR																		1							2			3	
CADILLAC				1					1																			2	
GENESIS																			1	1								2	
INEOS				2																								2	
MC LAREN																			1					1				2	
ROLLS ROYCE					1																								

Emissioni di CO2 media per marca gennaio - luglio 2026 obiettivo 153.9 gr./km			Immatricolazioni per tipo di alimentazione gennaio - luglio 2026													
Rango	Marca	Media	Genere	Marca	Benzina		Hybrid		Diesel		Elettrico		CNG/Benzina		Totale Qt.à	Rango
					Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %	Qt.à	Quota %		
1°	ADDAX MOTORS	0.0	Autofurgone	VW	30	19%	7	4%	103	66%	16	10%			156	1°
				RENAULT	17	15%			68	58%	32	27%			117	2°
				MERCEDES-BENZ	3	4%			72	86%	9	11%			84	3°
				FORD	32	40%	10	12%	34	42%	4	5%			80	4°
				CITROEN	10	14%			62	85%	1	1%			73	5°
				FIAT	2	3%			63	97%					65	6°
				TOYOTA	9	16%	2	4%	37	67%	7	13%			55	7°
				ISUZU					47	100%					47	8°
				IVECO					42	100%					42	9°
				PEUGEOT	1	3%			29	97%					30	10°
				OPEL	4	17%			19	83%					23	11°
				MAXUS					14	82%	3	18%			17	12°
				NISSAN	6	40%			8	53%	1	7%			15	13°
				FUSO					13	100%					13	14°
				PIAGGIO-CUCINI							1	11%	8	89%	9	15°
				KG MOBILITY					7	100%					7	16°
				MAN					6	100%					6	17°
				KIA							5	100%			5	18°
				ADDAX MOTORS							2	100%			2	19°
				Diversi							1	100%			1	20°
			PEUGEOT-DANGEL							1	100%			1	20°	
			Totale	114	13%	19	2%	624	74%	83	10%	8	1%	848		
			Autocarro	MERCEDES-BENZ				13	100%					13	1°	
				IVECO					9	90%	1	10%			10	2°
				ISUZU					8	100%					8	3°
				MAN					8	100%					8	3°
				SCANIA					8	100%					8	3°
				VOLVO					5	71%	2	29%			7	6°
				DAF					3	100%					3	7°
				FUSO					1	100%					1	8°
			Totale		0%		0%	55	95%	3	5%		0%	58		
			Trattore a sella	SCANIA				10	100%					10	1°	
				VOLVO					6	100%					6	2°
				DAF					3	100%					3	3°
				IVECO					3	100%					3	3°
				MAN					2	100%					2	5°
				MERCEDES-BENZ					2	100%					2	5°
				RENAULT					1	100%					1	7°
			Totale		0%		0%	27	100%		0%		0%	27		

**Ilaria Devittori**

Vicepresidente UPSA TI
(co-presidenza ad interim)
Membro Ufficio Presidenziale
Membro Commissione Formazione
Membro Comitato Centrale UPSA CH

ilaria.devittori@upsa-ti.ch

**Pasquale Ciccone**

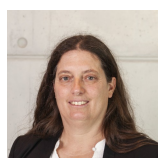
Vicepresidente UPSA TI
(co-presidenza ad interim)
Membro Ufficio Presidenziale
Delegato Cantonale

pasquale.ciccone@upsa-ti.ch

**Lorenzo Lazzarino**

Membro di comitato UPSA TI
Membro Ufficio Presidenziale
Membro CPC
Presidente Commissione
Formazione Professionale e Corsi Interaziendali

lorenzo.lazzarino@upsa-ti.ch

**Barbara Ferrari**

Membro di Comitato UPSA TI
Rappresentante UPSA Ticino nel
CDA di ESA
Membro CPC

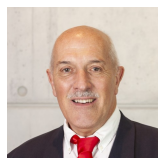
**Roberto Bellini**

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
Delegato cantonale

**Carmelo Paciello**

Membro di Comitato UPSA TI
Membro CPC

carmelo.paciello@upsa-ti.ch

**Ivan Mariotti**

Membro di Comitato UPSA TI

Paolo Coduri

Membro Commissione
Formazione Professionale
Vice-capo periti esami

Giulio Bertazzoli

Membro Commissione
Formazione Professionale

Maurizio Lepori

Membro Commissione
Formazione Professionale

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/UPS 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

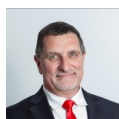
Docente centro UPSA Biasca

Enzo Galloro

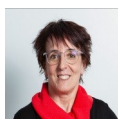
Docente centro UPSA Biasca

Andrea Bianchini

Docente centro UPSA Biasca

**Marco Doninelli**

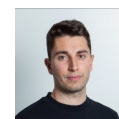
Direttore UPSA TI

**Manuela Caffi**

Collaboratrice

**Lia Guidali**

Collaboratrice

**Boris Rè**

Collaboratore

Indirizzo:

Unione Professionale Svizzera dell'Automobile
(UPS) Sezione Ticino

c/o Camera dei Commercio del Cantone Ticino
Corso Elvezia 16

6900 Lugano

☎ 091 911 51 24

✉ marco.doninelli@upsa-ti.ch

Versione giugno 2026