



AUTO INSIDE

La rivista specializzata dei garagisti ticinesi

pag. 1	Editoriale Dominique Kolly
pag. 2	Il nostro settore ha un ruolo pionieristico
pag. 5	Un ruolo chiave per la mobilità di domani
pag. 6	I veicoli pesanti stanno recuperando il ritardo
pag. 10	Hess elettrizza il trasporto pubblico svizzero
pag. 12	Neutri rispetto alle emissioni di carbonio: yes, we can!
pag. 14	Un ibrido insolito
pag. 15	Quello che le aziende devono sapere

pag. 16	Medaglia d'oro e un caloroso benvenuto
pag. 18	Realizzare i propri obiettivi
pag. 19	Alti tassi di successo
pag. 20	GNC, GNL, GPL e idrogeno
pag. 21	I clienti soddisfatti sono il successo
pag. 22	Quali sono le conseguenze della digitalizzazione?
pag. 24	Auto in abbonamento
pag. 25	Statistiche immatricolazioni Ottobre 2021 Ticino

EDITORIALE

A pieno regime per il settore dell'automobile

Cara lettrice, caro lettore,

L'economia e la società si trovano di fronte a diverse sfide: le catene di approvvigionamento si sono interrotte, la carenza di materie prime è minacciosa. Allo stesso tempo, sulla scia della crescente digitalizzazione e decarbonizzazione, nel nostro settore stiamo affrontando i cambiamenti tecnologici più significativi dall'invenzione dell'automobile.

Per sostenere le officine nel loro lavoro quotidiano sempre più complesso, l'UPSA ha istituito dodici commissioni permanenti. Queste commissioni discutono problemi specifici del settore ed elaborano possibili soluzioni.

Come presidente della Commissione veicoli commerciali dell'UPSA, discuto regolarmente con i miei colleghi che vi appartengono di questioni e problemi di fondo relativi ai veicoli commerciali leggeri e pesanti. Temi che concernono tutti noi come le situazioni attuali che ho menzionato nella mia introduzione.

Uno dei compiti principali della Commissione veicoli commerciali UPSA è quello di seguire il cambiamento tecnologico, l'innovazione e la formazione per tutti coloro che sono attivi nel nostro settore sempre con lo sguardo rivolto al futuro. Questo per garantire che i veicoli commerciali leggeri e pesanti rimangano "sulla giusta via".



Le due principali fiere Transport-CH e Aftermarket-CH sono estremamente importanti a questo scopo poiché presentano al pubblico le innovazioni e le tecnologie del futuro.

- Ancora una volta, sarà possibile non solo vedere gli ultimi sviluppi delle tecnologie di propulsione alternativa (camion e veicoli di consegna elettrici, veicoli a biogas, ecc.), ma anche provarli in prima persona. La pista di prova è stata persino ampliata per permettere dei test drive in condizioni reali.

- Al Mobility Forum, esperti di spicco provenienti dalla Svizzera e dall'estero, faranno luce sui molteplici aspetti della "guida autonoma", un tema che condizionerà, più di qualsiasi evoluzione tecnologica, la mobilità di domani.

Oltre a questo, il più grande evento del settore sarà anche un'opportunità di scambi personali. Più di 250 stand con veicoli, allestimenti e, soprattutto accessori (utensili, attrezzature per officina, ecc.) rifletteranno la potenzialità del settore svizzero dei veicoli commerciali e dell'automobile.

Invito con piacere i 4000 membri dell'UPSA e i loro collaboratori a venire a Berna dal 10 al 13 novembre 2021 per partecipare di persona, scambiare idee e fare reciproca conoscenza.

Cordiali saluti.

Dominique Kolly
Presidente della Commissione Utilitari dell'UPSA e presidente di Transport-CH/Aftermarket-CH

Intervista con Thierry Burkart, presidente dell'ASTAG, l'associazione svizzera dei trasportatori stradali

"Il nostro settore ha un ruolo pioneristico"

A Mobilcity, l'UPSA e l'ASTAG sono uniti sotto lo stesso tetto. Questa vicinanza non è solo geografica. Il presidente dell'ASTAG Thierry Burkart parla della cooperazione con l'UPSA e il suo presidente Thomas Hurter, della propulsione alternativa, dell'esempio della Gran Bretagna e della "L" sul retro. **Sandro Compagno**

Signor Burkart, possiamo congratularci con lei per aver superato l'esame di guida del camion e aver ottenuto la patente di categoria C? O sta ancora guidando con una "L" sul retro del veicolo? Thierry Burkart, presidente centrale dell'ASTAG: La formazione per la guida dei camion è completa e intensa visto che bisogna essere responsabili quando si guida un camion. I miei impegni hanno ritardato l'esame pratico. Attualmente sono in dirittura d'arrivo per la formazione completa.

In futuro avrà l'opportunità di sedersi al volante di un camion?

Spero che succeda spesso. Lo farò ogni volta che sarà possibile. Da quando sono stato eletto presidente centrale dell'ASTAG, ho già visitato molti membri e osservato le attività delle aziende nei vari settori. Non ho dimenticato i viaggi in camion come passeggero. Forse in futuro potrò combinare le mie visite con la guida di veicoli commerciali.

Quando lei è diventato presidente dell'ASTAG nella primavera del 2020, ha detto che avrebbe continuato a concentrarsi su una politica costruttiva ma determinata dei trasporti e delle associazioni. Potrebbe spiegare il significato degli ultimi due aggettivi? Quali obiettivi sta perseguendo come presidente?

L'ASTAG è orientata alle soluzioni e si basa sulla cooperazione con le autorità e le associazioni partner. A questo scopo abbiamo costruito un'eccellente rete di contatti e siamo sempre disponibili a rispondere alle domande. L'ASTAG è un forte sostenitore degli interessi del trasporto stradale.

In pratica, stiamo lavorando duramente, ma il nostro approccio è caratterizzato dal fair play.

In ambito politico, l'ASTAG ha lavorato strettamente e con successo con l'UPSA, per esempio durante le votazioni sul secondo tubo del Gottardo, per il FOSTRA o, più di recente, quando si è trattato di respingere la nuova legge sul CO₂. Perché è

rimasto su posizioni moderate in questo dibattito?

L'ASTAG non vede l'ora di continuare la sua eccellente e stretta collaborazione con l'UPSA e le altre associazioni di trasporto stradale. Il Comitato Centrale aveva deciso di dire no. Avevamo comunicato e motivato questa scelta diverse volte. Abbiamo anche partecipato finanziariamente alla campagna elettorale.



"L'esempio della Gran Bretagna mostra che la sicurezza dell'approvvigionamento di un paese può essere compromessa dalla mancanza di conducenti professionisti": Thierry Burkart è presidente di ASTAG da settembre 2020. Foto: ASTAG

GIORNATA DEI GARAGISTI SVIZZERI 2022

Il garagista, un marchio a sé.



Il Consiglio federale sta già lavorando a una nuova versione della legge sul CO₂. Come immagina l'ASTAG la nuova legge?

In primo luogo, l'ASTAG vorrebbe vedere una legge con misure efficaci invece di regolamenti e divieti costosi. Il settore del trasporto stradale sta facendo progressi da anni con innovazioni rispettose dell'ambiente e del clima. Il nostro settore è esemplare e gioca addirittura un ruolo pionieristico in Europa nel campo della propulsione alternativa. Come possibile approccio costruttivo, ASTAG favorisce l'espansione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per creare buone condizioni quadro per queste forme alternative di propulsione. È necessario anche un finanziamento incentivante per i veicoli dotati di nuove tecnologie in modo che le aziende possano sopportare gli alti costi di acquisto.

L'ASTAG vorrebbe ridurre le emissioni di gas serra del 50% rispetto al 1990 attraverso misure volontarie entro il 2030. Quali risorse dovrebbero essere destinate a questo scopo?

Il bilancio ambientale e climatico del trasporto su strada è già eccellente. Secondo gli ultimi dati dell'UST, il traffico pesante rappresenta solo il 6% delle emissioni totali di CO₂. Al fine di promuovere una logistica e una mobilità orientate al futuro, tuttavia, consideriamo nostro dovere rag-

giungere ulteriori riduzioni. Strumenti importanti per questo scopo sono la digitalizzazione per ottimizzare i percorsi e l'uso di veicoli con motori alternativi, nonché una fonte di energia primaria rinnovabile, come elettricità, idrogeno o biogas.

Sono passati 31 anni dal 1990. A che punto è il settore sulla via per raggiungere questa riduzione del 50%?

“Tomas Hurter e io ci intendiamo molto bene anche a livello personale.”

Thierry Burkart

Il progresso tecnico dei veicoli e dei motori è enorme e porta a un costante miglioramento dei valori di CO₂. D'altra parte, l'economia e la società richiedono sempre più servizi di trasporto. Il risultato è un aumento del numero di chilometri percorsi. Il fatto è che malgrado il settore riesca a ridurre le sue emissioni del 50% rispetto al 1990, secondo le stime dei gas a effetto serra dell'UST, il traffico pesante continuerà a rilasciare circa un milione di tonnellate di CO₂ anche nel 2030. Queste emissioni sono attualmente pari a circa 2,5 milioni di tonnellate. Tuttavia, sono fiducioso che l'uso di sistemi di propulsione alternativi porterà a massicci miglioramenti.

Discute spesso di politica dei trasporti con Thomas Hurter, il presidente dell'UPSA?

Parlo con Thomas Hurter tutte le volte che il lavoro politico a Palazzo Federale e le attività politiche delle associazioni lo ri-

chiedono. Andiamo anche molto d'accordo a livello personale.

Siete sempre d'accordo o ci sono anche delle differenze?

Date le nostre funzioni di politici e presidenti di associazioni, è inevitabile che non siamo sempre d'accordo. Tuttavia, compromessi e soluzioni comuni sono possibili e necessarie con un approccio costruttivo e rivolto alla negoziazione e alla comunicazione. Tuttavia, non vedo grandi differenze.

Lei è membro della Commissione dei Trasporti e delle Telecomunicazioni (CTT) del Consiglio degli Stati e Thomas Hurter è membro del Consiglio Nazionale. Ci sono questioni comuni a entrambe le camere che sono di uguale importanza per il settore automobilistico e dei trasporti?

Molte questioni sono al centro delle attività politiche di entrambe le associazioni. La nuova versione della legge sul CO₂ è quella che ci terrà più occupati.

È prevista una riduzione della TTPCP per i veicoli con tecnologie di propulsione rispettose del clima. Molti vettori stanno aspettando i dettagli come base per le decisioni sui nuovi acquisti. Quando la situazione diventerà più chiara?

Il rapporto di trasferimento del 2021 dovrebbe includere le proposte iniziali per lo sviluppo della TTPCP. L'ASTAG spera naturalmente che la comunicazione e l'attuazione avvengano il più presto possibile, poiché la sicurezza degli investimenti e della pianificazione è una questione di sopravvivenza per ogni imprenditore.

Continua a pagina 4

transport CH

aftermarket CH

Transport-CH.com | aftermarket-CH.com

**11° Salone svizzero
del veicolo utilitario**

**1° Salone svizzero
dell'aftermarket automobile**

**10—13 novembre 2021
BERNEXPO**

Come potrebbe lei intervenire su questo tema, in qualità di presidente dell'ASTAG e come membro del Consiglio degli Stati?

L'ASTAG è in stretto contatto con le autorità competenti e sta integrando gli interessi del settore del trasporto stradale nel processo di sviluppo. Oltre al contenuto essenziale dello sviluppo della TTPCP, è soprattutto la comunicazione anticipata che è decisiva per la sicurezza della pianificazione. Va da sé che cerco di creare la sensibilità necessaria negli ambienti politici e nell'amministrazione.

Il dibattito sul clima domina in tutti i settori. Quali altri argomenti saranno importanti per l'ASTAG nei prossimi anni?

Oltre alla questione del CO₂ e allo sviluppo della TTPCP, l'ASTAG si interessa anche alla logistica nei centri cittadini. In questo settore

sono necessarie soluzioni efficienti, ecologiche e sicure. La promozione dei giovani è pure di fondamentale importanza per noi. L'esempio della Gran Bretagna mostra attualmente che la sicurezza dell'approvvigionamento di un paese può essere rapidamente compromessa se c'è una mancanza di conducenti professionisti.

Nel settore automobilistico, l'elettrificazione sta progredendo rapidamente, mentre l'elettromobilità ha ancora molti svantaggi per i veicoli commerciali. Quali tecnologie domineranno la flotta svizzera di veicoli commerciali nel 2030?

L'ASTAG persegue un approccio neutrale dal punto di vista tecnologico. Ogni mezzo di trasporto ha le sue necessità e i suoi requisiti. È per questo che riteniamo che le tecnologie che si dimostreranno più valide s'imporranno poi sul mercato. <

Maggiori informazioni su:

[astag.ch](https://www.astag.ch)



Apprendista conducente: Thierry Burkart sta per conseguire la patente di guida per camion: "La formazione è esaustiva e intensa". Foto: ASTAG

Il suo percorso

Thierry Burkart (46) è cresciuto a Obersiggenthal (AG) e vive a Lengnau. Avvocato, è consigliere di Stato per il cantone di Argovia dal 2019. È stato consigliere nazionale dal 2015 al 2019. Il 2 ottobre 2021, l'assemblea dei delegati PLR lo ha eletto presidente del partito con 296 voti a favore e 3 contrari. È anche presidente dell'Associazione svizzera dei trasporti stradali (ASTAG), membro del comitato del servizio d'informazione dei trasporti pubblici (Litra) e presidente della Swiss Association for Autonomous Mobility. La sua attività politica si concentra sulla politica dei trasporti, dove si impegna a favore del trasporto multimodale (strada, ferrovia, acqua, aria) e delle infrastrutture moderne, sulla politica economica, dove cerca un'architettura fiscale competitiva e sulla politica di sicurezza basata sul sistema di milizia e su un esercito modernamente equipaggiato. Thierry Burkart è capitano all'interno della giustizia militare.



GIORNATA DEI GARAGISTI SVIZZERI 2022

Il garagista, un marchio a sé.



Iscrivetevi ora!

"Giornata dei garagisti svizzeri"

Un ruolo chiave per la mobilità di domani

Il garagista ricopre un ruolo chiave quale consulente specializzato per la mobilità di domani. Tuttavia, devono identificarsi maggiormente come marchio proprio. La giornata dei garagisti, la più grande conferenza specifica del settore automobilistico svizzero, fornirà l'ispirazione per intraprendere questo cammino. La giornata avrà luogo il 18 gennaio 2022 al Kursaal di Berna.

kro. "In questi tempi difficili, con la pandemia di COVID-19 e le ulteriori sfide poste dai problemi di approvvigionamento, sentiamo che i nostri membri e partner commerciali hanno un forte bisogno di riunirsi in un evento faccia a faccia e lanciare un segnale di solidarietà del settore", afferma Thomas Hurter, presidente centrale dell'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA). A suo avviso la prossima giornata dei garagisti svizzeri, che inaugurerà per la prima volta come presidente centrale, è "l'occasione ideale" per questo scopo.

Lontani dal loro lavoro quotidiano, i partecipanti devono poter riflettere sugli sviluppi attuali, gli scenari futuri e il loro ruolo in una mobilità dinamica e in continuo cambiamento. I garagisti hanno un ruolo chiave in questo contesto quale primo punto di contatto per gli automobilisti: il garage sta diventando sempre più un consulente di mobilità nel senso più ampio del termi-

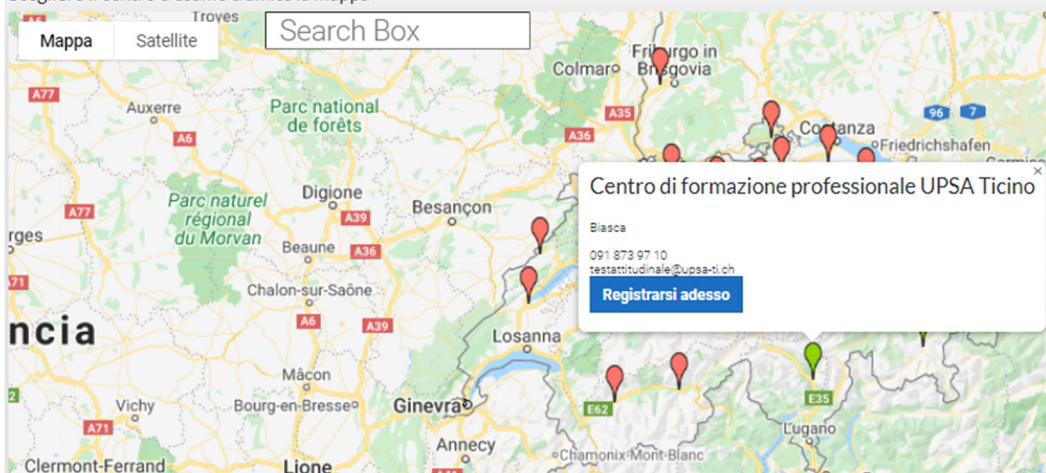
ne. La giornata dei garagisti svizzeri ha tradizionalmente il compito di fornire spunti e ispirazioni. Il 18 gennaio 2022, l'attenzione si concentrerà sul garagista come un imprenditore che gestisce la sua attività secondo il suo concetto, nell'ambito delle sue possibilità e che ha successo. Deve diventare sempre più un marchio distinto agli occhi dei suoi clienti, sia che rappresenti o meno una o più marche di automobili, indipendentemente dalle marche in questione. Il suo atteggiamento verso i suoi clienti e dipendenti ha un'influenza decisiva per il suo successo.

Ancora una volta, l'UPSA ha potuto coinvolgere diverse personalità per trasmettere queste conoscenze e ispirazioni, tra cui Walter Frey, proprietario del gruppo Emil Frey e presidente del consiglio di amministrazione della Emil Frey Holding AG, gli imprenditori Karin Bertschi e Karim Twerenbold, il giornalista Markus Somm, il

consigliere nazionale Fabio Regazzi, presidente dell'Unione svizzera delle arti e dei mestieri, Il Consigliere di Stato Thierry Burkart, il presidente dell'ASTAG, Martin Hirzel, il presidente di Swissmem, Arno Del Curto, e i garagisti UPSA Alice Tognetti, Marc Weber e Steeve Guillemin, il responsabile dell'industria vallesana del cioccolato David Pasquier, Dario Cologna come ambasciatore UPSA per l'efficienza e le prestazioni di punta, e Arnd Franz, direttore per l'Europa di LKQ, il più grande fornitore del mercato europeo di manutenzione dell'auto. Il programma prevede anche la partecipazione di Olivier Maeder e Markus Aegerter, i due responsabili di servizio di UPSA, nonché i rappresentanti della prossima generazione Florent Lacilla, Pascal Barmettler e Yannick Henggeler. L'evento sarà anche questa volta gestito da Mélanie Freymond e Röbi Koller. <

Test di idoneità UPSA: Iscrizione

Scegliere il centro d'esame tramite la mappa



Test attitudinali UPSA 2021-2022

Sono aperte le iscrizioni ai test attitudinali UPSA per le professioni di:

- Meccatronico/a di automobili
- Meccanico/a di manutenzione
- Assistente di manutenzione

È possibile iscriversi al seguente link:

<https://organization-eassessment.gateway.one/registration>
o
<https://www.upsa-ti.ch/it/formazione-professionale/centro-upsa-biasca/test-attitudinale-biasca>

Tutti i partecipanti ai test devono pagare anticipatamente una tassa di CHF 40.- (vedi regolamento di partecipazione)

Propulsioni alternative per veicoli commerciali leggeri e pesanti

I veicoli pesanti stanno recuperando il ritardo

Nel settore delle autovetture la transizione verso tecnologie di propulsione più efficienti in termini di CO₂ è in corso già da qualche anno. Ora, anche nel settore dei veicoli commerciali, i consumi delle flotte di veicoli diminuirà presto grazie ai modelli elettrici BEV e FCEV. Inoltre, i veicoli con motori a combustione che funzionano a GNC o GNL/BGL sono già sulle strade e stanno contribuendo alla diminuzione delle emissioni di CO₂. Quale tipo di motore sarà la norma per i veicoli commerciali pesanti e leggeri del prossimo futuro? **Andreas Senger**

I veicoli utilitari sono delle bestie da soma che i proprietari di flotte scelgono e utilizzano in base al TCO (total cost of ownership, o costo totale di proprietà). In questo settore, gli imprenditori devono fare calcoli accurati per avere un ritorno sui loro ingenti investimenti, soprattutto per i veicoli commerciali pesanti oltre le 3,5 tonnellate. Lo Stato esercita una pressione "leggera" sulla base delle categorie di emissioni. La tassa sui veicoli pesanti (TTPCP) commisurata alle prestazioni, è più alta quanto più basso è lo standard Euro e quindi quanto più bassa è la classe di emissioni. La flotta svizzera di veicoli commerciali è quindi una delle più moderne al mondo.

I produttori di veicoli utilitari hanno continuato a sviluppare la tecnologia dei motori diesel. I grandi motori diesel sono tra i convertitori termici tra i più efficienti (in condizioni ottimali intorno al 45% di resa). Un camion di 40 tonnellate consuma in media da 30 a 35 litri per 100 km. Se rapportiamo questo consumo a un veicolo leggero con un peso a vuoto di 2.000 kg, ciò corrisponde a circa 1,5 litri di diesel per 100 km. Questa economicità, il prezzo d'acquisto, il rifornimento rapido e l'enorme autonomia offerta da un serbatoio pieno (oltre 1'600 km) fanno oggi del diesel la tecnologia ideale per il trasporto di merci via terra.

Tuttavia, anche il trasporto su camion deve essere in futuro de-fossilizzato e de-carbonizzato. Alcuni camion sono già alimentati con gas naturale (CNG), biogas o gas naturale liquefatto (GNL) e biogas liquefatto (BGL). Bisogna notare che solo



Mentre che Hyundai produce già in serie dei camion a celle combustibile, gli altri costruttori di veicoli utilitari sono ancora nella fase di sviluppo. L'idrogeno è considerato come soluzione ottimale a lungo termine per il trasporto a lunga distanza. Foto: Mercedes

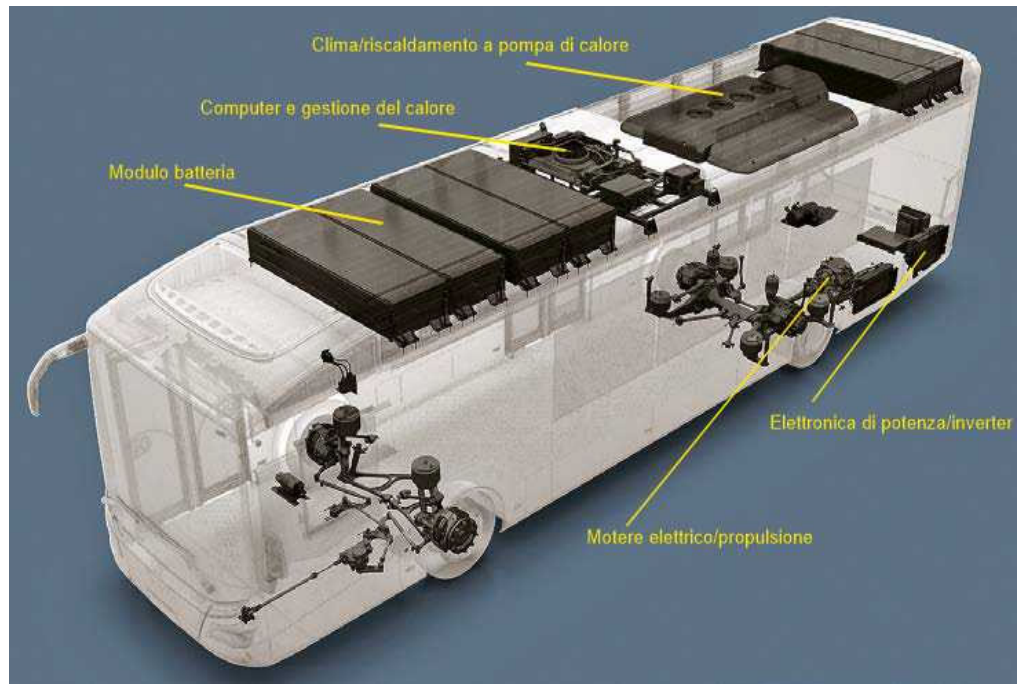


La Svizzera è pioniera nella propulsione a celle combustibile: Hyundai propone il modello XCIENT in leasing tutto incluso per CHF 2.00 al chilometro percorso. Diversi proprietari di flotte testano questi veicoli. Foto: Hyundai

quest'ultimo rappresenta una vera defossilizzazione, poiché il GNC e il GNL sono prodotti da metano di provenienza fossile. La propulsione CNG è basata su un motore convenzionale. Per molti produttori di veicoli commerciali, sarebbe troppo dispendioso in termini di tempo e di costi convertire, in parallelo ai motori diesel, i motori a benzina al funzionamento bivalente con il CNG. Inoltre, a differenza dei veicoli leggeri, la quantità di gas necessaria per ottenere un'autonomia giornaliera ottimale (attualmente fino a 1'000 km) è troppo elevata. È qui che il rifornimento di GNL/BGL ha senso. Il gas viene raffreddato a oltre -160°C alla stazione di rifornimento e alimentato in serbatoi criogenici (termicamente isolati) che sono leggermente più grandi dei serbatoi del diesel. I motori utilizzati sono motori diesel. Nella camera di combustione, il gas metano viene acceso con una piccola quantità di gasolio per avviare il processo di combustione. L'autonomia massima è attualmente di 1'700 km. L'uso del gas naturale riduce le emissioni di CO₂ di un veicolo utilitario fino al 20%, e il biogas lo rende quasi neutrale.

Tuttavia, i veicoli utilitari a gas sono solo una tappa intermedia. Se in futuro sarà disponibile più combustibile sintetico (e-fuel), anche il motore a combustione interna avrà un ruolo importante da svolgere. Come per le autovetture, i combustibili liquidi prodotti sinteticamente (simili al diesel e alla benzina) potrebbero migliorare improvvisamente il bilancio di CO₂ dell'attuale parco veicoli circolante. Questo richiederebbe che l'energia elettrica necessaria per produrre l'idrogeno dall'acqua e in seguito il processo chimico per produrre gli idrocarburi, possa essere basato su elettricità rinnovabile e che la CO₂ possa essere prelevata dall'aria ambiente. Come per l'industria delle autovetture, i produttori di veicoli utilitari stanno attualmente sviluppando motori elettrici con particolare attenzione ai camion elettrici a batteria (BEV) e ai veicoli elettrici a celle combustibili (FCEV, fuel cell electric vehicle).

Continua a pagina 8



I veicoli utilitari BEV pongono una sfida: o la loro batteria è voluminosa, o la loro autonomia è limitata. Nel caso dei bus, l'installazione su tetto non è propriamente ottimale in termini di dinamica di guida. Foto: MAN



Le aziende svizzere E-Force e Futuricum propongono dei camion elettrici già da qualche anno. I fabbricanti storici stanno recuperando terreno offrendo a breve una vasta gamma di modelli di veicoli utilitari BEV. Foto: Mercedes-Benz



Un veicolo utilitario deve poter viaggiare per essere redditizio. Di conseguenza, i tempi di rifornimento sono molto importanti. Le prese di ricarica rapida CC permettono di raggiungere l'80% della capacità/autonomia in due ore. Foto: Mercedes-Benz

Il problema dei BEV è che più grande è l'autonomia che si desidera raggiungere, più pesanti diventano le batterie e più piccolo è il carico utile del veicolo. In Svizzera ci sono attualmente due produttori, E-Force One AG di Beckenried e Designwerk Products AG di Winterthur (con il suo marchio Futuricum), che hanno già sviluppato e costruito diversi veicoli utilitari in questo segmento. I camion Futuricum a tre assi da 27 tonnellate con telaio Volvo, ad esempio, utilizzano batterie agli ioni di litio con capacità che vanno da 289 kWh (autonomia: circa 200 km) a 765 kWh (circa 500 km). Le batterie pesano tra le 2,3 e le 5,4 tonnellate. Il semirimorchio da 40 tonnellate con la batteria più grande ha pure un'autonomia di 500 km.

Presso la Futuricum, il consumo dei camion elettrici è calcolato sulla base di 160 kWh/100 km. Per raggiungere l'autonomia dichiarata, il conducente deve utilizzare sistematicamente le possibilità di recupero quando rallenta e risparmiare più energia possibile. Per contro, i veicoli utilitari BEV sono attualmente esenti dalla TTPCP e possono, con un permesso ad-hoc, circolare anche di notte. I veicoli utilitari a bassa rumorosità e senza emissioni locali sono ideali per il trasporto di merci al dettaglio o per le consegne nei centri urbani. Per i veicoli commerciali leggeri fino a 3,5 tonnellate, la propulsione elettrica a batteria sarà necessaria per ragioni di costo. Come nelle autovetture, il pacco batterie è collocato tra gli assi in modo che sia protetto in caso di impatto e pure da ridurre solo leggermente il volume di carico. Tuttavia, il carico utile è ridotto dal peso della batteria.

Quando un'azienda di trasporti valuta l'acquisto di camion BEV, dove essere consapevole che più grande è il camion, più tempo ci vorrà per ricaricarlo. Solo le stazioni di ricarica in corrente continua (DC) possono accorciare il tempo di ricarica, sono però molto più costose delle stazioni in corrente alternata (AC), inoltre va considerato la necessità di adattare l'allacciamento dell'azienda alla rete di distribuzione elettrica che comporta costi elevati che vanno finanziati. Con questo tipo di colonnine (DC) è possibile ricaricare la batteria da 0 a 80% della sua capacità in due ore. Mentre la ricarica AC è più economica in



Il GNL è un'opzione interessante che può essere già utilizzata in tutta la Svizzera e permette di ridurre in un sol colpo del 20% le emissioni di CO₂. L'autonomia permessa è però minore che quella di un motore diesel, ma permette comunque un rifornimento rapido. Il BGL permette quasi di raggiungere la neutralità di emissioni di CO₂. Foto: Volvo



Il gas liquefatto entra nel serbatoio ad una temperatura di -160 °C. Quando si fa il pieno, delle misure di precauzione permettono di evitare di bruciarsi con il carburante e le connessioni molto fredde. Foto: Volvo

termini di infrastrutture, ma richiede molto più tempo per la ricarica. Con l'attuale tecnologia delle batterie, i BEV pesanti sono meno adatti ai viaggi lunghi e al massimo sfruttamento del carico utile. Per questo motivo, alcuni produttori stanno portando avanti la ricerca e lo sviluppo nel campo dei motori a celle a combustibile. Rifornire un veicolo di gas idrogeno richiede un grande volume (le bombole di gas sono spesso collocate dietro la cabina di guida nei camion e sul lato del telaio nei semirimorchi). Questa configurazione permette l'integrazione di una batteria tampone intermedia relativamente leggera per fornire sufficiente energia di propulsione durante l'accelerazione e lo stoccaggio di energia durante la fase di recupero.

Il veicolo Hyundai XCIENT MY 2020 (l'unico camion FCEV attualmente in produzione di serie) utilizza celle a combustibile di origine del settore autovetture di Hyundai. Il modello 4x2 dispone di due celle a combustibile di 95 kW ciascuna (190 kW in totale). La riserva di idrogeno dei sette contenitori singoli ammonta a quasi 32 kg con



Dal lato dei veicoli utilitari leggeri, il motore elettrico a batteria è una tecnologia accettabile. In questo caso, maggiore è l'autonomia richiesta, più pesanti sono le batterie e minore è il carico utile. Foto: Renault

una pressione di riempimento di 350 bar. La batteria ad alta tensione funziona a 661 V e ha una capacità di 73,5 kWh. Il motore elettrico fornisce una potenza massima di 350 kW e una coppia massima di 3'400 Nm. Il peso a vuoto è di 9.9 tonnellate e il carico utile è di 9.1 tonnellate (36 tonnellate di peso totale del rimorchio). Secondo Hyundai, l'autonomia è di circa 400 km in modalità con rimorchio. Le autovetture Hyundai Nexa e Toyota Mirai con motori FCEV consumano circa 1 kg di idrogeno per 100 km. Il XCIENT consuma circa 8 kg per 100 km.

La Svizzera ha un ruolo pionieristico nel campo dei veicoli commerciali FCEV: grazie alla società H2Energy, fondata nel 2014, alla quale Hyundai fornisce i suoi camion FCEV, è stato possibile realizzare un circuito di idrogeno "verde" grazie alla produzione tramite elettricità da fonte rinnovabile (energia idroelettrica). La rete di stazioni di rifornimento nel paese è in costante espansione, e più di 1'500 Hyundai FCEV dovrebbero entrare in servizio nei prossimi anni. <



UPSA | AGVS

Unione professionale svizzera dell'automobile



Il garagista - un marchio a sé stante

16a edizione

**"Giornata dei
garagisti svizzeri" 2022**

Martedì 18 gennaio 2022 al Kursaal Berna



Iscrivetevi!



Erich Fehr (a sinistra, sindaco di Bienne) e Alex Naef (a destra, CEO della carrozzeria Hess AG) in occasione dell'inaugurazione di due nuovi bus articolati elettrici. Foto: Hess

Il costruttore di autobus solettese ha il vento in poppa

Hess elettrizza il trasporto pubblico svizzero

Hess ha vinto l'appalto per dotare diverse città svizzere di nuovi autobus elettrici. Ha persino vinto una gara d'appalto in Australia. Il costruttore continua la sua storia di successo. **Mike Gadiant**

Brisbane, Zurigo, Winterthur, Basilea, Grenchen e Biel: a prima vista, queste potrebbero sembrare tappe di viaggio idilliaco per un turista australiano. Ma uno sguardo più attento rivela che queste sono le località che hanno ordinato gli autobus elettrici di Hess negli ultimi 12 mesi e sono lo sfondo geografico del successo del costruttore di Bellach (SO). Per ridurre le emissioni di CO₂, le aziende di trasporto interessate stanno optando per autobus elettrici "lighTram" con lunghezze da 10.7 a 24.7 metri. L'azienda dei trasporti pubblici di Zurigo (VBZ), ad esempio, stima che gli otto nuovi autobus di quartiere a batteria di Hess faranno risparmiare più di 150.000 litri di diesel e circa 400 tonnellate di CO₂ all'anno. Bruno Stehrenberger, direttore dell'azienda di trasporto pubblico di Basilea (BVB), afferma sugli autobus

elettrici snodati di quasi 25 metri ordinati: "Questo è un passo importante verso una flotta di autobus ancora più ecologica, più silenziosa e più moderna".

Per le sue soluzioni di mobilità ad alta efficienza energetica, Hess è stata premiata con il Watt d'Or dall'UFE nel 2008, nel 2015 e nel 2018 per i suoi eccezionali risultati nel settore energetico nazionale. Il sistema di montaggio modulare CO-Bolt, che viene costantemente sviluppato, permette la costruzione di mezzi di trasporto perfettamente su misura per gli utenti. "Nei suoi quasi 140 anni di storia, l'azienda ha accumulato un grande know-how che, combinato con le attuali opportunità della digitalizzazione e dei nuovi supporti di memorizzazione, apre nuove importanti

prospettive", spiega Alex Naef, direttore dell'azienda.

Gli autobus elettrici vengono prodotti a Bellach da oltre 80 anni. Ciò che affascina Alex Naef dell'elettromobilità è la maggiore possibilità di soddisfare le esigenze dei clienti. "Avere più spazio per passeggeri e merci è interessante per ogni proprietario di un veicolo. A questo si aggiungono una migliore efficienza del carburante e minori emissioni di rumore per i residenti locali". L'autobus elettrico a pianale ribassato, lungo 12 metri, è silenzioso e potente, con ottime prestazioni anche sui tratti di strada ripidi ai piedi delle montagne del Giura. Da dicembre 2021, Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG utilizzerà questo modello che, tra l'altro, recupera l'energia di decelerazione quando si viaggia in discesa.

Senza un motore diesel nella parte posteriore, l'intero spazio del pavimento dell'abitacolo può essere utilizzato in modo ottimale, il che garantisce più spazio e un accesso privo di ostacoli. Gli specchietti esterni sono stati sostituiti da telecamere esterne e schermi interni. L'autobus viene solitamente ricaricato in deposito durante la notte.

A Biel, i veicoli possono essere caricati o al deposito con la presa CCS2 o alla stazione di ricarica al capolinea vicino alla scuola Tilleul (Opportunity charging). Il sistema di trasporto pubblico di Biel prevede di elettrificare l'attuale linea numero 9, oggi composta da autobus diesel, introducendo veicoli "lighTram 19 OPP" con una lunghezza totale di 18,7 metri. Il secondo e il terzo asse di questo modello, che non emette particelle anche in inverno grazie al suo riscaldamento elettrico, sono azionati tramite motori elettrici. Alex Naef è convinto che i motori a batteria domineranno chiaramente il mercato in futuro: "Ci saranno tuttavia più varianti. Altri sistemi di accumulazione di energia si aggiungeranno alla gamma attuale. Anche i motori a combustione continueranno ad

essere usati per molto tempo, anche se in quantità ridotte".

Per la manutenzione dei veicoli, Hess organizza corsi di formazione per gli acquirenti o per le officine di assistenza delegate. Poiché la maggior parte delle installazioni si trova sul tetto degli autobus elettrici, le officine devono avere passerelle ben attrezzate che prevedono un dispositivo di protezione contro le cadute. "Da un punto di vista tecnico, è obbligatorio frequentare corsi di formazione appropriati offerti dai costruttori", dice Alex Naef. A Brisbane, in Australia, una squadra di assistenza specializzata in alta tensione e telai sarà inviata sul posto. Con l'ordine di 60 autobus snodati e stazioni di ricarica rapida da parte della città di Brisbane, Hess sta realizzando un progetto molto ambizioso. Tutti i veicoli dovrebbero entrare in servizio entro il 2023/2024 - il risultato di una lunga e complessa procedura di appalto.

I criteri di aggiudicazione sono stati definiti da Stadtbuss Winterthur. Hess ha vinto la gara internazionale e l'accordo quadro per la consegna di 70 veicoli. Alla fine di dicembre

2020, è stata presentata, oltre a quella di Hess, un'altra offerta. I veicoli di entrambi i costruttori sono stati testati sulla rete stradale di Winterthur. Il rapporto costo-efficacia è stato valutato secondo i seguenti criteri: costi, tecnologia, prospettiva del cliente, cabina di guida e servizio clienti. Hess ha ottenuto un buon punteggio e ha vinto la gara d'appalto per un totale di 110 milioni di franchi. Il primo veicolo con una lunghezza di 24,7 metri dovrebbe arrivare a Winterthur nell'estate del 2022. I veicoli Hess sono già in circolazione a Ginevra, Losanna, Berna, Lucerna, Zurigo e San Gallo. <

Maggiori informazioni su:

[Hess-ag.ch](https://hess-ag.ch)



I trasporti pubblici zurighesi (VBZ) hanno già optato per dei bus di quartiere con propulsione a batteria già a partire da quest'anno.



La Schöni Transport AG agisce oggi per il mondo di domani

“Neutri rispetto alle emissioni di carbonio: yes, we can!”

Dal 2023, la Schöni Transport AG di Rothrist (AG), di proprietà della famiglia, sarà la prima azienda di trasporti svizzera a raggiungere la neutralità delle emissioni di carbonio in Svizzera. È un obiettivo ambizioso, ma Daniel Schöni, il proprietario, è fiducioso. Spiega il perché, in esclusiva intervista ai media di UPSA. **Jürg A. Stettler**

La sostenibilità fa parte della cultura aziendale della Schöni Transport AG. "Come azienda familiare, le nostre riflessioni coinvolgono diverse generazioni", dice il CEO Daniel Schöni. "Sulla base delle misurazioni di CO₂ per l'anno di riferimento 2019, puntiamo a raggiungere la neutralità delle emissioni di carbonio con la nostra flotta nazionale entro la fine del 2023. Almeno l'80% di questo sarà raggiunto attraverso misure interne e al massimo per il 20% attraverso compensazioni". L'azienda di Rothrist, nel Canton Argovia, è cresciuta, da specialista dei trasporti in Italia con 35 camion, a fornitore di logistica con più di 250 camion. Gli ambiziosi obiettivi dell'azienda non l'hanno rallentata sulla via del successo, visto che nel 2021 ha ottenuto il prestigioso premio "Lean & Green" e "Eco Performance Award". Non c'è da stupirsi: la sostenibilità non è una strategia di marketing per loro, ma una questione che sta a cuore a Daniel Schöni. "Questi premi sono una grande ricompensa per tutti gli sforzi che abbiamo fatto nel campo della sostenibilità negli ultimi anni. Ci danno il coraggio di fare i prossimi passi verso la neutralità delle emissioni di carbonio".

L'azienda si affida a varie tecnologie, tra le quali l'aggiunta di biodiesel ai carburanti. Dal 2021, Schöni ha anche dieci camion nella sua flotta che funzionano unicamente a biodiesel. "Abbiamo la nostra stazione di rifornimento con un serbatoio di biodiesel prodotto al 100% dai rifiuti del macello, FAME. Questo ci permette di determinare da soli il grado di miscelazione e di controllare costantemente la qualità del carburante utilizzato", spiega Daniel Schöni. Da febbraio 2020, un totale di 123 camion funzionano con carburante composto fino al 50% di biodiesel. Questa misura da sola ha ridotto le emissioni di CO₂ da 6'247 a 3'729 tonnellate. Oggi, 50 camion funzio-

nano già con il 65% di biodiesel. L'obiettivo è quello di continuare ad aumentare la proporzione di biodiesel e di adattare a questo carburante l'intera flotta diesel dell'azienda. "Il motore a combustione convenzionale ha un futuro, ma i combustibili che lo alimentano dovranno essere prodotti senza combustibili fossili, spiega il proprietario. Non abbiamo riscontrato problemi significativi neanche utilizzando il biodiesel in inverno, anche se è vero che in questo periodo riduciamo la proporzione di biodiesel". Un alto contenuto di biodiesel nel gasolio comporta a un aumento della viscosità tra i 5 e i 6°C. L'azienda argoviese sta cercando di trovare delle solu-

zioni per poter utilizzare in futuro carburanti con una percentuale maggiore di biodiesel anche nella stagione fredda.

Ma il biodiesel non è l'unico mezzo con cui la Schöni Transport AG intende ottenere un miglioramento sostenibile del suo bilancio per il clima: anche i veicoli GNC/GNL e i camion a celle combustibili sono tra le opzioni prese in considerazione. "Il problema con i camion a idrogeno è che questa tecnologia del motore è attualmente circa il 30% più costosa del diesel e offre meno carico utile. Inoltre, la rete di stazioni di servizio è molto limitata", dice Daniel



Il proprietario dell'azienda, Daniel Schöni, davanti ad uno dei semi-rimorchi. Foto: Schöni Transport AG

Schöni. Questo rende il rifornimento molto più difficile anche se i conducenti apprezzano questo tipo di veicolo. Schöni presume che ci vorranno ancora alcuni anni prima che la tecnologia si affermi e venga costruito un numero sufficiente di stazioni di rifornimento. Tuttavia, la Schöni Transport AG è membro dell'associazione "Mobilità H2 Svizzera" che si è posta l'obiettivo di creare una rete nazionale di stazioni di rifornimento di idrogeno.

Per quanto riguarda i motori a gas naturale liquefatto (GNL), che sono in piena espansione, soprattutto all'estero, Daniel Schöni ammette che sarebbero interessanti nella misura in cui permettono una riduzione del 15% di CO₂, ma si rammarica che attualmente esistono solo tre stazioni di rifornimento GNL in Svizzera. "Oggi, con meno investimenti e spese, il biodiesel risulta ancora molto più efficiente", afferma con serenità. "Se il GNL fosse bio, sarebbe fantastico, perché il biogas liquefatto sarebbe davvero vantaggioso per la bilancia delle emissioni di carbonio".

L'imprenditore sostiene che alcuni clienti - come Rivella e il suo camion Hyundai a idrogeno - hanno idee molto precise sul tipo di trasporto che vogliono usare per proteggere meglio l'ambiente. L'azienda argoviese utilizza quindi, per esempio, un camion alimentato a GNC e biogas nella sua filiale Thurtrans (parte del gruppo Schöni) per Lidl Svizzera. "Usiamo circa 30 veicoli a gas in Svizzera e in Italia. Il GNL è particolarmente vantaggioso in Italia dove è esente da alcune tasse. Il biogas e il BGL saranno interessanti per gli spedizionieri e i fornitori di logistica quando il governo federale li prenderà in considerazione nel calcolo della tassa della TTPCP", dice il proprietario.

Inoltre, la Schöni Transport AG, i cui settori di attività principali sono il trasporto a carico parziale e completo e le merci al dettaglio, ma anche i servizi internazionali con lo sdoganamento di importazioni ed esportazioni nonché le strutture di stoccaggio, si concentra da molti anni sul trasporto combinato non accompagnato su ferrovia e su strada. Cosa pensa Daniel Schöni dei camion elettrici? "Sono piuttosto critico nei loro confronti. È sbagliato pensare che un camion elettrico sia necessariamente ecologico. Se non è alimentato



Per il suo cliente Rivella, l'impresa familiare di Rothrist utilizza già oggi anche un veicolo pesante a celle combustibili Hyundai per un trasporto il più ecologico possibile.

da elettricità verde risulta unicamente una manovra di marketing", dice il 50enne. E i camion elettrici hanno un altro problema: lo smaltimento delle batterie non è regolamentato. Pure l'estrazione del litio, che è accompagnata da un enorme consumo di acqua, è ancora molto problematica. Tuttavia, la Schöni Transport AG sta dimostrando di essere aperta a tutte le tecnologie poiché vuole dare una possibilità a questo tipo di motorizzazione studiando l'uso di un camion elettrico a semirimorchio. "Stiamo anche progettando di installare un impianto fotovoltaico sul nostro tetto a Rothrist. Coprirà l'85% del fabbisogno di elettricità del sito stesso.

La varietà dei motori nella flotta Schöni è una cosa, ma che impatto ha la diversità delle marche sulla manutenzione dei veicoli e sul lavoro in officina? "La diversità delle marche di camion nella nostra flotta è una questione che ci preoccupa sempre di più. Causa un sacco di lavoro nella zona di servizio e nell'officina. Già le informazioni riguardanti l'interfaccia sono molto diverse da una marca all'altra. Per alcuni marchi, i dati sono facilmente accessibili, per altri non è più possibile", spiega Daniel Schöni. Dato che abbiamo più di 250 camion nella nostra azienda e più di 500 nel gruppo, mi preoccupo della diversità della nostra flotta. Soprattutto in termini di diagnosi, ma anche in termini di lavoro e strumenti in officina e del know-how. Attualmente, quando un autista annuncia un problema durante il trasporto o sente un rumore strano, l'officina ha spesso sufficiente esperienza per risolvere il problema. Ma con sempre più marche e motori

diversi diventa sempre più difficile fornire l'assistenza d'urgenza necessaria.

Daniel Schöni prevede di prendere ulteriori misure nella sua azienda per ridurre le emissioni di CO₂? "Sarebbe importante per noi ripensare completamente il settore del trasporto e della spedizione, anche da parte dei clienti, così da optare per dei circuiti di trasporto. In questo modo abbiamo potuto caricare e utilizzare i nostri veicoli in modo ottimale", afferma l'imprenditore. Se i clienti non fossero più legati a tempi di consegna fissi, ma fossero più flessibili, sarebbe possibile combinare meglio veicoli e merci. Se si invia un carico di merci a un cliente e si ritorna con altre merci raccolte nelle sue vicinanze, potendosi occupare dello sdoganamento in casa, questo farebbe risparmiare ancora più tempo e flessibilità", afferma Schöni. "Se si devono rispettare delle scadenze fisse o usare dei veicoli speciali per un cliente, questo rende la pianificazione più difficile indipendentemente da tutti i fattori esterni come ingorghi, guasti, maltempo o ritardi nel carico o nello scarico", spiega ancora Daniel Schöni, che dimostra anche che la neutralità delle emissioni di carbonio di un'azienda comprende molto più del solo trasporto e che deve essere considerata nel suo insieme. "Invece di prendere in considerazione solo il tank-to-wheel, che calcola solo le emissioni dirette, un imprenditore serio deve conoscere l'impatto delle tecnologie che usa. Questa è l'unica cosa che conta. Non dimentichiamo che stiamo agendo oggi per il mondo di domani!" <

Maggiori informazioni su:

[schoeni.ch](https://www.schoeni.ch)



Maggiore protezione del clima con GNC e GNL

Un ibrido insolito

KMT AG si impegna da anni per una maggiore sostenibilità nel trasporto merci. L'azienda di Thurgau a conduzione familiare utilizza camion che combinano in modo intelligente i serbatoi di GNC e GNL. Una semplice pressione di un pulsante sul cruscotto è sufficiente per passare dal carburante gassoso a quello liquido.

Jürg A. Stettler



Thomas Keller, proprietario della KMT AG, davanti ad un camion Iveco della sua flotta, equipaggiato da fabbrica con un serbatoio di GNC (a sinistra) e un serbatoio GNL (a destra) CNG-Mobility

Naturalmente, il GNL non è privo di combustibili fossili poiché non esiste ancora un impianto di liquefazione per il biogas in Svizzera. "Questo sarebbe un passo importante per noi, soprattutto in vista del prossimo adeguamento della tassa sui veicoli pesanti commisurata alle prestazioni per i veicoli commerciali che non utilizzano combustibili fossili", aggiunge il trasportatore di Kradolf. Il BGL (biogas liquefatto) è liquido e freddo come il GNL, ma è prodotto da rifiuti organici come i rifiuti verdi o i fanghi di depurazione. Dalla produzione all'uso per la mobilità ("dal pozzo alla ruota"), il risparmio di CO₂ da BGL è stimato prudenzialmente all'80%. "Con le giuste condizioni quadro, i veicoli e le stazioni di servizio potrebbero essere alimentati con gas rinnovabile già da oggi e quindi operare in modo neutrale rispetto alle emissioni

di carbonio, senza impatto sul carico utile o sull'autonomia dei camion", dice il dirigente di KMT.

La tecnologia è perfettamente sviluppata e molto affidabile. L'imprenditore lo sa molto bene perché della sua flotta di 25 veicoli, sette camion funzionano a GNL e tre sono ibridi GNL-GNC. "Con i nostri veicoli GNL, abbiamo già percorso due milioni di chilometri". Calcola inoltre che: "con i tre nuovi camion Iveco, lavorando sei giorni alla settimana in doppi turni con diversi autisti, possiamo aggiungere altri 150'000-180'000 chilometri all'anno".

La domenica, la maggior parte della flotta è ferma e aspetta la prossima partenza davanti al centro di distribuzione del suo cliente Lidl Svizzera a Weinfelden. Il riven-

ditore mira a rifornire le sue filiali interamente senza combustibili fossili entro il 2030. "Lidl Svizzera è un pioniere nel settore della logistica. Con i nuovi camion GNC e GNL di Iveco, possiamo fornire ai nostri clienti più fedeli il miglior supporto possibile", dice Thomas Keller con orgoglio. "I camion a GNC esistono da molto tempo, ma combinando i serbatoi di GNC e GNL in un solo veicolo, raggiungiamo una maggiore autonomia e flessibilità, inoltre con la soluzione a GNC possiamo offrire la certezza di arrivare a destinazione nonostante la rete ancora limitata di stazioni di rifornimento di per questo carburante. In entrambi i casi beneficiamo di una riduzione delle emissioni inquinanti e dell'inquinamento acustico. I trattori a ralla non sono modelli speciali. Il costruttore Iveco installa i serbatoi GNC e



Thomas Keller, proprietario della KMT AG, è molto soddisfatto dei suoi camion a gas. Dei suoi 25 veicoli, sette funzionano a GNL e tre altri sono ibridi GNL-GNC.



Per passare da un carburante all'altro, è sufficiente premere un pulsante sul cruscotto.

GNL in fabbrica, grazie alla disposizione flessibile dei serbatoi a sinistra e a destra del telaio. Per passare dalla propulsione gassosa a quella a combustibile liquido, basta un pulsante sul cruscotto. "Fare il pieno di GNL non è scienza missilistica. Anche se l'operazione deve essere eseguita da personale addestrato e il veicolo deve essere prima messo a terra per evitare il rischio di un arco elettrico, questo non è un problema", dice Thomas Keller.

Lo stesso vale per la manutenzione dei veicoli nei garage. Il lavoro di manutenzione non è più complesso e gli intervalli di servizio non sono più frequenti che per i camion diesel. "I nostri Volvo alimentati a GNL e gli Iveco alimentati a GNC-GNL funzionano senza problemi. Le officine hanno dovuto formare il loro personal, e penso che sia necessario qualche intervento sul sistema di ventilazione, ma per il resto i camion a gas non sono un problema per un professionista", dice Thomas Keller. Anche se il proprietario della KMT AG è orgoglioso di essere il primo



L'impresa KMT AG impiega normalmente un ibrido GNL-GNC per il suo cliente Lidl Svizzera. Foto: CNG-Mobility

in Svizzera ad affidarsi ai camion GNC, non è pienamente soddisfatto. "L'impianto di refrigerazione del comparto di carico dei veicoli non corrisponde al nostro approccio alla sostenibilità. A volte funzionano come se non ci fossero affatto norme Euro da rispettare", scherza prima di continuare: "Non emettono particelle sottili, ma veri e propri granelli di fuliggine!". Per questo punta a una soluzione più ecologica e farà in modo

che la prossima generazione di camion con rimorchio sia dotata di un generatore montato sull'asse motore e di una batteria in modo che la refrigerazione delle merci possa funzionare a emissioni zero. <

Maggiori informazioni su: cng-mobility.ch

Nuova formazione di base nel commercio al dettaglio

Quello che le aziende devono sapere

I rami "Automotive Sales" e "Automotive After-Sales" saranno introdotti nel nuovo anno scolastico 2022. Le presentazioni online di UPSA Business Academy forniscono alle aziende di formazione le informazioni più attuali. Carla Stampfli



Che si tratti di tecnologia dei propulsori, di sistemi di assistenza alla guida, di servizi come il car sharing o di noleggio auto: i professionisti dei settori della vendita di automobili, dei pezzi di ricambio e degli accessori si trovano di fronte a sempre maggiori richieste. Con l'introduzione del nuovo AFC per il commercio al dettaglio "Automotive Sales" e il riposizionamento del ramo "Automotive After-Sales" per l'inizio dell'anno scolastico 2022, i futuri professionisti saranno in grado di soddisfare le esigenze di queste nuove tendenze. Cosa significano questi sviluppi per i responsabili della forma-

zione nel settore della vendita al dettaglio? UPSA Business Academy offre presentazioni online di due ore nelle seguenti date:

- Tedesco 16 e 17 novembre '21
- Francese 18 e 26 novembre '21
- Italiano da definire in dicembre '21

Brigitte Hostettler, responsabile della formazione commerciale di base e del commercio

al dettaglio presso l'UPSA, attira anche l'attenzione dei formatori sull'"Info-Hub2" della FCS. "I contenuti sono trasversali e importanti per le aziende di formazione! Essi forniscono una panoramica del processo e dei risultati della riforma "Sales 2022+". Una panoramica dei cambiamenti e le FAQ regolarmente aggiornate aiutano a familiarizzare rapidamente con i nuovi corsi di formazione di base nel commercio al dettaglio. <

Maggiori informazioni su: autoberufe.ch/it/it-nuove-formazioni-professionali-di-base-a-partire-dal-2022

bds-fcs.ch/it/Infocom-vendita/Infomedia

EuroSkills a Graz

Medaglia d'oro e un caloroso benvenuto per Damian Schmid



Un campione d'Europa raggiante: Damian Schmid accanto all'esperto Jean Trotti (2° da sin. a des.), tra Daniel Fischer, Head of Marketing Switzerland di UBS (a sin.) e Reto Wyss, presidente del consiglio di fondazione SwissSkills. Foto: Karl-Heinz Hug.

Un vero successo per il settore automobilistico svizzero! Damian Schmid ha vinto la medaglia d'oro all'EuroSkills nella professione di meccatronico d'automobili categoria veicoli utilitari. Il 22enne della Svizzera orientale e i suoi colleghi della squadra nazionale SwissSkills hanno ricevuto un benvenuto trionfale. **Sandro Compagno**

Sedici competizioni hanno accolto i professionisti svizzeri agli EuroSkills di Graz. La squadra nazionale svizzera ha vinto 14 medaglie, sei delle quali d'oro. Un risultato brillante che meritava di essere celebrato. Per l'occasione, i dirigenti di SwissSkills hanno scelto la Eventalm di Rümlang (ZH). Lo chalet, a due passi dall'aeroporto di Zurigo, ha fornito l'ambiente perfetto per una celebrazione in pompa magna. La serata è stata condotta da Marco Nüssli. Il giornalista sportivo di Radio SFR ha svolto brillantemente il suo compito.

Così come Damian Schmid ha rappresentato l'UPSA ai campionati europei delle pro-

fessioni. Il meccatronico d'automobili AFC di Nesslau (SG), settore veicoli utilitari, ha terminato una delle prove con il sudore sulla fronte: il secondo giorno, ha commesso un errore con un risultato scarso nella sezione "impianto elettrico carrozzeria". "Avrei dovuto mettere in dubbio il risultato di questa posizione", ha spiegato in seguito il giovane. Tuttavia, "quando ho notato l'errore e l'ho corretto, avevo ancora abbastanza tempo per completare il compito". Il punteggio di 19 su 20 in questa posizione è una testimonianza della sua forza mentale.

Questa è stata la sua ultima e più riuscita competizione professionale. Dopo essere arrivato due volte secondo agli SwissSkills e all'Eurocup 2018 e quinto ai WorldSkills 2019, il talentuoso e ambizioso ragazzo svizzero ha provato un vero senso di sollievo quando ha vinto la medaglia d'oro e il titolo di campione europeo: "La sfida più grande è stata quella di rimanere completamente concentrato durante i tre giorni di gara e di esprimersi nel miglior modo possibile. Sono solo felice di aver finito l'ultima competizione della mia vita in questo modo". Pochi giorni dopo il suo trionfo, Damian Schmid ha ripreso gli studi all'Alta scuola specializzata bernese (BFH)

di Bienne, con l'obiettivo di ottenere un Bachelor of Science in ingegneria automobilistica.

Sollievo per alcuni, orgoglio per altri. Queste emozioni sono state condivise dai genitori di Damian, Vreni e Jakob Schmid, e dalla sua ragazza, Roxana Betschart, che erano presenti a Rümlang per l'occasione così come dai suoi colleghi dell'azienda di formazione, Altherr Nutzfahrzeuge AG di Nesslau (SG) a cominciare dal direttore, Rochus Kunz. Oltre agli studi, Damian Schmid continua a dare una mano a Nesslau quando serve. "Tu mi fai i complimenti solo ora", dice al suo capo con un grande sorriso. "Devo assicurarmi che non riappendi..." risponde quest'ultimo con lo stesso tono scherzoso. "Seriamente, siamo molto orgogliosi di ciò che Damian ha fatto.

L'auto del campione europeo, decorata dai suoi colleghi con le parole "Bravo Dämi" e "il migliore d'Europa" e caricata con due casse di birra Schützengarten, mostra quanto il suo gruppo di allenamento sia orgoglioso di lui. Olivier Maeder, responsabile della formazione, Arjeta Sulejmani, Anja Linder e Demetrio Kammermann hanno rappresentato l'UPSA alla Eventalm. "Questi campionati sono molto importanti per noi", ha detto Olivier Maeder. "Da un lato confermano che abbiamo un livello di qualità estremamente alto

rispetto ad altri paesi grazie al nostro sistema di formazione duale in molti profili professionali. D'altra parte rappresentano una grande opportunità per i giovani professionisti di esercitare le loro competenze su un ampio palcoscenico".

Con la sua eccezionale performance, Damian Schmid ha dimostrato ancora una volta l'alta qualità della formazione professionale nel settore automobilistico svizzero. I meccatronici d'automobili svizzeri sono regolarmente presenti nella top-ten delle competizioni internazionali.

Questo è il caso di Jean Trotti, che ha lavorato come esperto a Graz e ha sostenuto Damian Schmid prima e dopo la competizione. Come Damian, Jean Trotti è un meccatronico d'automobili AFC con specializzazione nei veicoli utilitari e ha pure brillato in diverse competizioni: ha vinto la SwissSkills e la Coppa delle 5 Nazioni (ora Eurocup) nel 2014 ed è arrivato nono ai campionati del mondo 2015 a San Paolo. "Durante la competizione, non ho potuto dargli nessun consiglio. Tutto deve essere rispettato", ha detto il 28enne di Friburgo. Ma si prendeva sempre mezz'ora per parlare con Damian Schmid la mattina prima della gara e la sera per il debriefing. "Ho potuto approfittare di questi momenti per dargli qualche consiglio". Per il friburghese sta per iniziare un nuovo capitolo professionale: il capo officina del Garage Kolly di

A breve due competizioni per i meccatronici d'automobili?

All'EuroSkills di Graz, Damian Schmid ha vinto la medaglia d'oro nella categoria "Heavy Truck Maintenance". Agli SwissSkills, all'Eurocup e ai WorldSkills, Damian Schmid, come il perito Jean Trotti nel 2014-2015, ha partecipato nella categoria veicoli leggeri. Questo è uno svantaggio evidente per un "professionista degli utilitari". Il motivo? Allo SwissSkills, c'è solo un evento per meccatronici d'automobili con un focus sui veicoli leggeri. Jean Trotti vorrebbe che questo cambiasse. "A medio termine, puntiamo a due competizioni per i meccatronici d'automobili: uno nella categoria veicoli leggeri e uno nella categoria veicoli pesanti", dice Jean Trotti a margine dell'evento di benvenuto a Rümlang. Sono in corso discussioni tra l'UPSA e gli organizzatori degli SwissSkills.

Mouret (FR) sta per trasferirsi nella nuova sede in costruzione ad Aigle (VD). <

Maggiori informazioni su:
[swisskills.ch](https://www.swisskills.ch)



Un datore di lavoro molto fiero: Rochus Kunz, dirigente di Altherr Nutzfahrzeuge AG, con il campione d'Europa.



Una sorpresa da parte dei colleghi: Damian Schmid e la sua compagna Roxana Betschart davanti alla vettura decorata e caricata con un regalo. Foto: media UPSA



Realizzare i propri obiettivi grazie ad un consulente neutrale

Avete bisogno di aiuto per applicare correttamente le norme legali in materia di formazione? I vostri apprendisti sono un po' devianti dal percorso formativo e state cercando una soluzione? Il coaching aziendale della sezione UPSA di Zurigo vi aiuterà a rafforzare la vostra formazione aziendale. **Carla Stampfli**

Questa offerta è rivolta ai responsabili della formazione professionale in azienda per aiutarli a motivare gli apprendisti e a migliorare le loro prestazioni durante l'apprendistato e prima della procedura di qualificazione. I responsabili della formazione professionale in azienda comunicano i loro obiettivi al coach che li accompagna in modo neutrale. "Il coaching aziendale è stato introdotto alcuni anni fa per ridurre il numero di interruzioni d'apprendistato nelle professioni tecniche del settore automobilistico e per migliorare il tasso di successo alla fine della procedura di qualificazione. Tutti i luoghi di formazione possono trarne vantaggio: aziende di formazione, scuole professionali e istituzioni che ospitano corsi interaziendali", spiega Andreas Billeter, responsabile della formazione e membro del comitato della sezione UPSA di Zurigo. Gli esperti che aiutano i siti di formazione sono dei professionisti esperti del settore automobilistico con molti anni di esperienza nella formazione professionale. Sono stati formati come coach e preparati per questo ruolo.

Ad oggi, una mezza dozzina di aziende di formazione all'anno beneficiano di questa offerta. Il coaching aziendale è ben accolto. Markus Flury, proprietario e amministratore delegato della Neugut-Garage Flury AG di Wallisellen, afferma: "Se ci fosse un conflitto con un apprendista, non esiterei a lungo a ricorrere al coaching aziendale. Daniel Bättig, proprietario e direttore della Auto Bättig AG a Volketswil, aggiunge: "Il coaching aiuta a identificare le aree in cui sarebbe più utile formare le persone nella nostra azienda".

Il coaching aziendale è attualmente gratuito per le aziende di formazione. Per approfittare di questo servizio, basta registrarsi presso l'ispettore del settore dell'automobile presso l'Ufficio dell'istruzione secondaria e della formazione professionale del cantone di Zurigo. Un responsabile prenderà poi un appuntamento con voi.

Andreas Billeter ritiene che le offerte come il coaching aziendale siano sempre più necessarie, perché la gestione degli apprendisti è sempre più esigente. "Una volta bastava concentrarsi sulla manualità e le aziende di formazione istruivano i loro giovani occupandosi dei soliti compiti. Oggi, gli stessi apprendisti, con le loro capacità operative, sono centrali nel processo. Devono anche mo-



Hans Mäschi (a sinistra), proprietario della Mäschi Kreuzgarage AG di Elgg (ZH), e Markus Schiess (al centro), meccanico d'automobili AFC e responsabile del segretariato della formazione professionale per UPSA Zurigo/STFW, a colloquio con Amel Abazi, meccanico di manutenzione d'automobili. Foto: UPSA Sezione ZH

strare più iniziativa. Misure come il coaching aziendale sono preziose per il successo della formazione professionale: aiutano a identificare anticipatamente i potenziali conflitti e a trovare insieme delle soluzioni. "Sono convinto che un coach permette al formatore di avere uno sguardo completamente nuovo sulle persone che sta formando. E questo a volte è utile quando le cose non vanno bene durante l'apprendistato", spiega Christian Müller, presidente della sezione UPSA di Zurigo.

Andreas Billeter, billeter@abc-bildungsmanagement.ch, sarà felice di rispondere a qualsiasi domanda. <

Foto: media UPSA

Procedura di qualificazione 2021

Alti tassi di successo grazie all'impegno di tutti

Rispetto al 2020, la procedura di qualificazione di quest'anno si è tenuta nella modalità standard. Quanti candidati hanno superato questa procedura? Arnold Schöpfer, responsabile della formazione professionale di base e continua presso l'UPSA, stila il bilancio. *Carla Stampfli*

La procedura di qualificazione per i profili di formazione tecnica di base nell'anno 2021 è stata svolta da un totale di 2'290 (2020: 2'410) candidati/e. Un totale di 1'971 (2020: 2'166) candidati/e ha superato la procedura di qualificazione 2021: 578 meccatronici d'automobili (2020: 727), 1'079 meccanici di manutenzione d'automobili (2020: 1'133) e 314 assistenti di manutenzione (2020: 306).

Signor Schöpfer, quanto è soddisfatto del risultato della procedura di qualificazione di quest'anno?

Arnold Schöpfer, responsabile della formazione professionale di base e continua: siamo lieti che la procedura di qualificazione si sia potuta svolgere in modo normale in tutta la Svizzera, rispettando piani di protezione. Siamo pure soddisfatti dei risultati che possiamo considerare da buoni a molto buoni.

Colpisce il fatto che il numero di partecipanti è diminuito rispetto all'anno precedente, soprattutto nel profilo di meccatronico/a d'automobili per veicoli leggeri.

Una delle ragioni è che nel 2020, a causa della pandemia di coronavirus, non è stato organizzato alcun esame scritto e orale delle conoscenze professionali. Nel caso dei meccatronici, la nota delle conoscenze professionali è eliminativa. Quest'anno,



Arnold Schöpfer, responsabile della formazione tecnica di base e professionale superiore.

diversi candidati non hanno superato gli esami per questo motivo. Questo è anche dovuto al fatto che ci sono stati meno ripetenti dello scorso anno e meno apprendisti meccatronici rispetto al 2020.

Nel 2020, il coronavirus ha avuto un impatto anche sulla formazione professionale. In che misura la pandemia ha influenzato anche quest'anno il rendimento dei neodiplomati?

Si può supporre che siano soprattutto gli apprendisti con qualche difficoltà scolastica ad avere riscontrato una leggera carenza nelle conoscenze professionali. Per diverso tempo, nel 2020, non è stato possibile organizzare corsi in presenza nelle scuole professionali. La formazione a distanza non è sempre la soluzione ideale, soprattutto per le persone con più difficoltà di apprendimento.

Quali misure sono state adottate per garantire che la procedura di qualificazione si svolgesse senza problemi nel 2021?

I piani di protezione dovevano essere sviluppati e messi in atto per tutti gli esami in tutti i luoghi. Inoltre, abbiamo programmato le date di recupero in anticipo in modo che tutti gli apprendisti potessero comunque sostenere l'esame. I capi esperti hanno fatto un lavoro eccellente in questo senso!

Cosa sta facendo UPSA e cosa possono fare le aziende di formazione per mantenere alti i tassi di successo?

Nella selezione degli apprendisti, dobbiamo attirare ancora di più l'attenzione delle aziende di formazione sul fatto che devono tenere conto anche del risultato del test attitudinale per la classificazione dei ragazzi nei vari profili. Per questo motivo, oltre ad uno stage di pre-apprendistato, il test attitudinale UPSA dovrebbe essere incluso nella valutazione scolastica. Bisogna continuare a sensibilizzare le aziende sull'importanza di offrire una formazione seria, in modo che l'apprendistato rappresenti una vera esperienza positiva per gli apprendisti. <



Scannerizza il codice QR per accedere ai dettagli delle statistiche delle PQ 2021

Moduli di formazione per utilizzare i combustibili gassosi in modo sicuro

GNC, GNL, GPL e idrogeno: le conoscenze indispensabili per le officine

I combustibili gassosi sono disponibili come alternative interessanti ed ecologiche ai combustibili convenzionali come la benzina e il diesel. Le officine devono conoscere le diverse caratteristiche di CNG, LNG, LPG e idrogeno. I nuovi corsi di formazione modulari, ampiamente sostenuti dal settore, garantiranno che l'uso di questi combustibili avvenga in modo sicuro e conforme alla legge. **Manuela Jost e Markus Peter**

Per molto tempo, i combustibili gassosi sotto forma di gas naturale compresso (CNG) o di gas per autotrazione (LPG), sono stati utilizzati principalmente per le autovetture. Erano disponibili sia come sistemi montati in fabbrica che soluzioni di retrofit. Oggi, i combustibili gassosi sono sempre più utilizzati anche nei veicoli commerciali. Oltre al CNG, il gas liquefatto (LNG) e l'idrogeno (H₂) sono presenti in questo mercato. L'idrogeno immagazzinato ad altissima pressione (700 bar per le autovetture e 350 bar per i camion) è utilizzato principalmente in combinazione con celle a combustibile, batterie ad alto voltaggio e un motore elettrico. È tecnicamente possibile fabbricare motori a combustione che bruciano direttamente l'idrogeno, ma non sono ancora presenti su larga scala.

Quando si eseguono lavori di manutenzione, montaggio o riparazione, ci sono alcune caratteristiche particolari che devono essere prese in considerazione per eseguire il lavoro in modo sicuro. Prima di tutto, è importante conoscere il tipo di carburante per ogni veicolo. I gas hanno diverse proprietà fisiche e chimiche che portano a diversi rischi. A seconda di questi elementi, si dovranno adottare misure di protezione tecniche e organizzative. Questi includono l'uso di strumenti appropriati, dispositivi di protezione personale, sensori di



Markus Peter, tecnica & ambiente

controllo della ventilazione, l'adozione di processi stabiliti e un'adeguata formazione del personale. Finora, i corsi sui combustibili gassosi si sono concentrati su CNG e LPG. Con l'avvento del LNG e dell'idrogeno, e con l'introduzione del nuovo modulo sui combustibili gassosi, i fornitori di corsi si rivolgono ad un pubblico più ampio. Il modulo di base di un giorno è pensato per aumentare la consapevolezza dei garagisti nella gestione sicura dei quattro carburanti gassosi. Per convalidare queste competenze, i partner UPSA per la formazione rilasciano un certificato di competenza UPSA reciprocamente riconosciuto e senza scadenza a coloro che superano un test online, come già avviene nel campo dell'alta tensione.

Dopo il modulo di base, si possono frequentare uno o più moduli avanzati sui vari combustibili gassosi. Questi moduli si concentrano sull'applicazione nella tecnologia dei veicoli e sono convalidati da un certificato di competenza UPSA specifico



Manuela Jost, formazione prof. & sicurezza sul lavoro

per il carburante. Poiché la tecnologia dei veicoli è in continua evoluzione, la validità dei moduli avanzati è limitata a cinque anni. Le competenze acquisite secondo il precedente modello di formazione (licenza di esercizio CNG/GPL) rimangono valide fino alla data di scadenza. Le persone che desiderano qualificarsi o rinnovare la loro qualifica dopo la scadenza della validità del permesso per l'esame visivo CNG/GPL nell'ambito del CVM devono sostenere l'esame per il modulo base gas e il relativo modulo avanzato. <

Per maggiori informazioni, rivolgetevi a:
transmission@agvs-upsa.ch
 o scansionate il codice QR



Coordinatore d'officina: un appello alla versatilità 1

I clienti soddisfatti sono la chiave del successo

Per garantire la qualità, la soddisfazione del cliente e i risultati economici, ogni officina ha bisogno di un coordinatore di officina. Assumete voi stessi più responsabilità e fate avanzare la vostra carriera.

Ecco come fare. **Carla Stampfli**

Ci vuole un talento per l'organizzazione e la coordinazione per rendere soddisfatto un cliente dopo che la sua auto è stata revisionata o riparata. Avete queste capacità? Valorizzate il vostro talento e migliorate le vostre abilità per diventare un coordinatore d'officina con certificato federale. Con questo diploma, sarete meglio predisposti per soddisfare i vostri clienti e contribuire al successo economico del vostro garage.

Gli specialisti che hanno completato un apprendistato come meccatronico automobilistico o meccanico di manutenzione possono ottenere il diploma in due anni (Z1-Z4 e W1-W4: processi di officina, gestione del personale, responsabilità legali, contatto con i clienti e amministrazione). Se avete superato l'esame professionale come diagnostico d'automobili, potete ottenere l'attestato federale in un solo anno (moduli da W1 a W4). Potete anche completare la formazione senza un esame professionale (W1-W4). In questo caso, riceverete il certificato UPSA. La formazione continua è offerta annualmente nella Svizzera tedesca. <

Maggiori informazioni su:
professioneauto.ch

Coordinatore/trice d'officina: iscrivetevi subito!

Per maggiori informazioni sulla formazione, scansionate il codice QR:



Le informazioni sui centri di formazione in lingua tedesca si trovano su:

- gibb.ch
- tbz.ch
- stfw.ch

Da non perdere! Formazione nella Svizzera francese

Nella Svizzera francese, la formazione continua (W1-W4) inizia ogni due anni. Il prossimo inizierà nell'agosto 2022, in collaborazione con Carrosserie Suisse. Il luogo esatto del corso non è ancora stato definito, ma probabilmente sarà nella zona di Losanna. Gli interessati che desiderano completare l'intero corso possono frequentare i moduli da Z1 a Z4 in altri centri di formazione per meccanico diagnostico. I moduli da W1 a W4 possono poi essere seguiti in un centro di formazione per coordinatore d'officina (GIBB Berna, TBZ Zurigo o STFW a Winterthur). Anja Linder (anja.linder@agvs-upsa.ch) e Arnold Schöpfer (arnold.schoepfer@agvs-upsa.ch) saranno lieti di fornirvi ulteriori informazioni.

Coordinatore/trice d'officina: formazione in lingua italiana!

Attualmente non è in programma un corso di formazione per questa professione. Si prevede però di organizzarne uno nei prossimi anni (2023?) quando sarà terminato l'attuale corso di formazione per diagnostici d'automobili.

Gli interessati sono invitati ad annunciarsi già da subito a: info@upsa-ti.ch

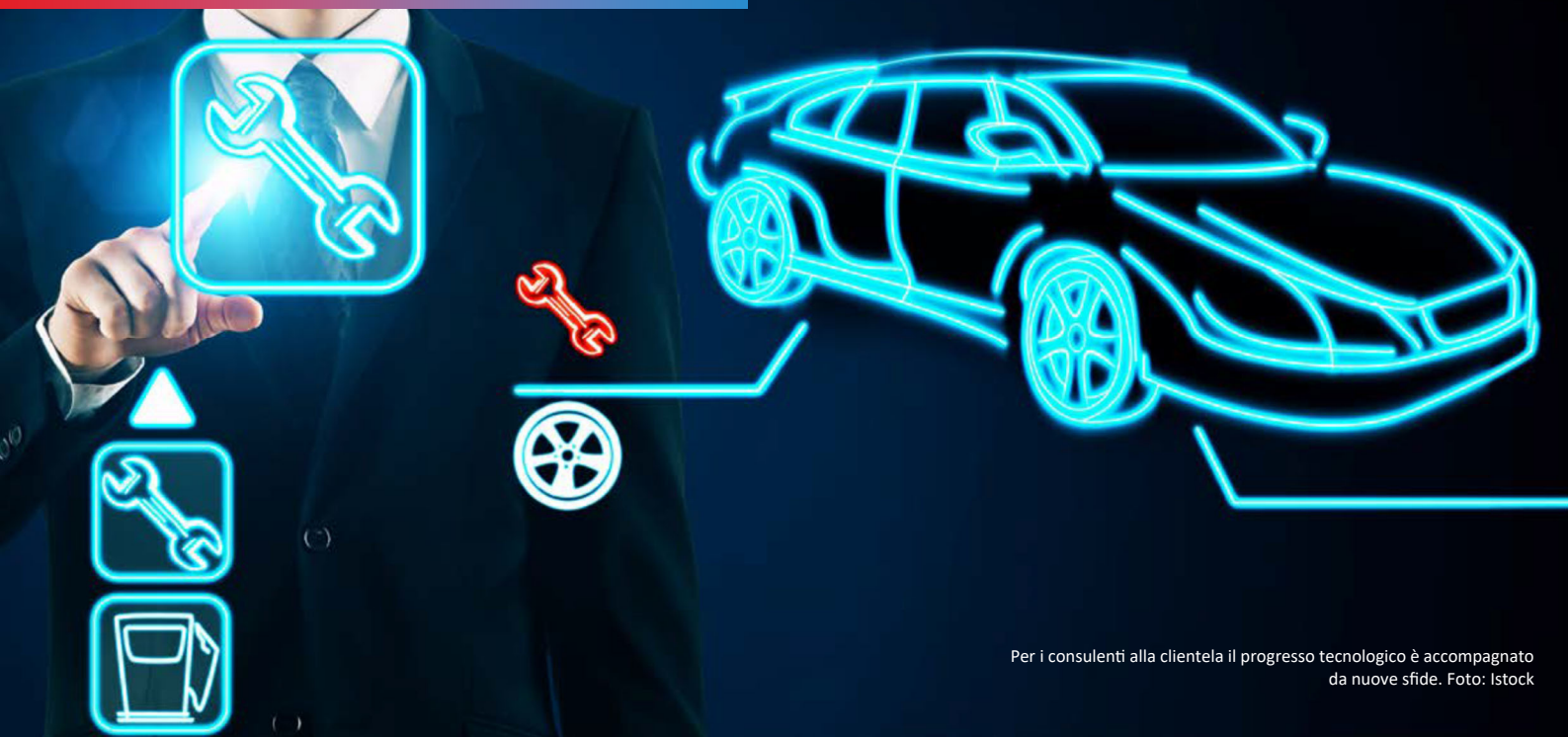
UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor:

date del corso obbligatorio 11.03.2022 / 24.03.2022 / 07.05.2022 / 14.05.2022 / 20.05.2022, Biasca

Le formatrici e i formatori devono sempre essere aggiornati, come dimostra anche la nuova ordinanza sulla formazione recentemente entrata in vigore. Con il suo modulo didattico, l'UPSA offre un sostegno in questo ambiente professionale complesso. La frequenza di questo corso di formazione continua è obbligatorio per tutte le formatrici e tutti i formatori delle formazioni tecniche di base nelle aziende senza esame di livello terziario. Le formatrici e i formatori sono liberi di scegliere, in base alle loro esigenze, quale dei moduli da un giorno frequentare. Si consiglia comunque di frequentare volontariamente anche gli altri moduli.

Scansionate il codice QR
per accedere al
formulario d'iscrizione





Per i consulenti alla clientela il progresso tecnologico è accompagnato da nuove sfide. Foto: Istock

Axel Uhl e Boris Ricken sul futuro del settore dell'automobile, parte 3

Quali sono le conseguenze della digitalizzazione?

L'industria automobilistica sta attualmente subendo profondi cambiamenti: i fabbricanti stanno aumentando il loro carico di lavoro e la produttività con meno unità produttive, ma più grandi, e stanno assumendo posizioni chiave nei modelli commerciali digitali. In una serie in tre parti prodotta esclusivamente per AUTOINSIDE, Axel Uhl e Boris Ricken presentano gli sviluppi dell'industria automobilistica e le conseguenze per i garage. **Axel Uhl e Boris Ricken**

La digitalizzazione ha avuto un forte impatto sulle case automobilistiche e sui fornitori. Quali rischi e opportunità comporta per i garage? Prima di tutto, la digitalizzazione coincide con altre attuali tendenze, come la guida autonoma, l'elettromobilità e la sostenibilità. Questo sviluppo congiunto potrebbe mettere sotto pressione i garage. Una caratteristica particolare dell'elettromobilità è che i veicoli sono sempre più costituiti da componenti che non possono essere riparate. Questo si traduce in una potenziale riduzione del numero di interventi di riparazione e quindi di vendita di pezzi di ricambio.

Le case automobilistiche continueranno a contare sulla loro rete di officine autorizzate per le riparazioni, ma probabilmente le consolideranno affidandosi a poche grandi officine. Come nel settore alimentare, il piccolo negozio all'angolo sarà sostituito

dall'ipermercato, che sarà in grado di soddisfare tutte le esigenze dei clienti. Questo sviluppo è dovuto principalmente alla crescente complessità del prodotto, che solo le grandi officine e i loro specialisti saranno in grado in futuro di soddisfare ("one-stop-shopping").

La guida autonoma avrà anche un impatto negativo sulla domanda di riparazioni e pezzi di ricambio. I sistemi di assistenza alla guida autonoma dei livelli da 1 a 3 (dalla guida assistita alla guida parzialmente autonoma) contribuiscono già alla prevenzione degli incidenti, ma in misura ancora minima: da un lato, l'assistenza alla guida è ancora limitata; dall'altro, la diffusione dei sistemi è ancora bassa. Quando i livelli 4 e 5 di guida autonoma (completamente automatizzata e senza conducente) entreranno sul mercato, il numero di incidenti probabilmente dimi-

nuirà così come le vendite di pezzi di ricambio e di nuove auto.

A questa formula si è aggiunta la digitalizzazione: il monitoraggio permanente dei veicoli tramite Internet mobile e i sensori nel veicolo permetteranno di organizzare le riparazioni prima che i pezzi si rompano. I veicoli stessi offriranno poi delle date alle officine autorizzate (consolidate). Le officine indipendenti saranno escluse da questo sviluppo. Le migliaia di officine indipendenti dovrebbero capitolare di fronte alla superiorità delle case automobilistiche e dei grandi riparatori autorizzati? No, sarebbe prematuro, perché tutti i rischi creano anche nuove opportunità. Per prima cosa, la sostituzione delle auto a combustione non avverrà da un giorno all'altro. I clienti dovranno prima di tutto accettare questo cambiamento. Ciò dipenderà dalla disponibilità di un numero sufficiente di



Axel Uhl, docente di digitalizzazione all'università di Lucerna



Boris Ricken, Head of Manufacturing, AKW Group

stazioni di ricarica, che sono ancora largamente insufficienti, soprattutto nelle aree urbane.

Di conseguenza, i veicoli a combustione tenderanno a circolare più a lungo, a invecchiare e a richiedere più manutenzione. Il sistema di sensori e il tema della manutenzione predittiva giocano un ruolo chiave durante il periodo di garanzia. Durante questo periodo, il fabbricante può richiedere la manutenzione presso un'officina autorizzata. Una volta scaduto il periodo di garanzia, la riparazione potrebbe anche essere effettuata in un'officina indipendente a volte più economica. Non si sa ancora come i clienti reagiranno al loro monitoraggio permanente e se accetteranno l'intero sistema di sensori. Inoltre, il danneggiamento di sensori, telecamere, processori e computer potrebbe aumentare la quantità media di danni, il che renderà le riparazioni più complesse e costose.

I pezzi di ricambio continueranno ad essere forniti non solo dai fabbricanti di veicoli e dai riparatori autorizzati, ma anche da fornitori terzi che offriranno pezzi di ricambio di qualità comparabile a prezzi inferiori. Le officine indipendenti si baseranno principalmente su quest'ultimo canale e manterranno così il vantaggio di prezzo. È anche nell'interesse delle compagnie di assicurazione che le riparazioni siano il meno costose possibile. Possono farlo solo se esiste un'opzione più economica dei riparatori autorizzati. Perciò si affidano anche a riparatori indipendenti.

Infine, passiamo al tema dello sviluppo sostenibile. L'industria automobilistica deve concentrarsi molto di più sul riciclaggio di quanto abbia fatto finora e di quanto, per esempio, fanno gli americani. Nell'interesse di un'economia circolare, i veicoli dovrebbero essere smontati fino ai loro singoli componenti piuttosto che es-

sere smaltiti in blocco. Molti di questi pezzi saranno poi di nuovo disponibili come pezzi di ricambio a buon mercato, una tendenza di cui beneficeranno anche le officine indipendenti, dato che i riparatori autorizzati tenderanno a concentrarsi su componenti nuovi. Il riciclaggio si applica in particolare all'elettromobilità. Tutte le batterie devono essere sostituite dopo 7-10 anni, il che causa costi elevati per i proprietari di veicoli e crea un grave problema ambientale. Cosa fare con tutte le batterie "tossiche" dal punto di vista ambientale? Anche in questo caso, il tema del riciclaggio o della riparazione delle batterie avrà un ruolo importante e un grande potenziale per le officine indipendenti.

Cosa ne sarà dei garage indipendenti? Per essere pronti, è ovvio che i garage indipendenti dovranno conquistare nuove aree di competenza. Le più evidenti sono l'uso di nuove tecnologie, dei sensori e dei sistemi di telecamere. In particolare, le officine devono ampliare le loro competenze nella riparazione, sostituzione e calibrazione di tali sistemi. Lo stesso vale per la sostituzione della batteria. La diagnosi dei guasti e la riparazione delle batterie potrebbero essere un modello di business interessante. Le officine indipendenti dovrebbero anche rimanere in gioco in termini di riciclaggio e di collaborazione con le assicurazioni ciò che permetterà loro di avere un futuro digitale. <

Parte 1 "L'automobile in piena evoluzione. Che ne sarà dei garagisti?"

AutoInside 09/2021

Parte 2 "I dati digitali aprono la strada per servizi su misura"

AutoInside 10/2021

"...e carico!"

mig. Signor Aegerter, secondo Axel Uhl e Boris Ricken, l'opportunità per le piccole officine sta nell'apprendimento di conoscenze specializzate sulle nuove tecnologie, sui sensori, sui sistemi di telecamere e sul riciclaggio delle batterie. Dovranno offrire anche la diagnosi dei guasti e la riparazione delle batterie. Cosa ne pensa?

Markus Aegerter, responsabile della Rappresentanza del settore di UPSA: Sono d'accordo. Un moderno garagista deve essere un consulente di mobilità e un fornitore di servizi orientato alle nuove tecnologie. La formazione nelle nuove tecnologie, comprese quelle menzionate, è molto importante. Ma tutto inizia con l'assunzione dei collaboratori, dal proprietario/direttore, all'apprendista. Ogni garagista che oggi dice "ho la benzina che mi scorre nelle vene" dovrebbe aggiungere "e sono carico!"

Come fanno le officine indipendenti a trovare la loro nicchia nel mercato?

Attraverso l'apertura tecnologica, la formazione continua e i servizi innovativi. Il garagista deve essere preparato a esplorare nuove forme di mobilità, come il car-sharing e gli abbonamenti, e avere familiarità con i vari sistemi di propulsione. Devono anche essere in grado di gestire i costi aziendali e calcolarli di conseguenza. È quindi essenziale consolidare ulteriormente la propria conoscenza della gestione aziendale. E deve essere pronto a investire nella digitalizzazione della sua officina per rendere i suoi processi il più efficiente possibile. Naturalmente, questo vale anche per i concessionari di marca.

Come possono quest'ultimi promuovere la collaborazione con i fabbricanti e impedire loro di operare al fronte direttamente?

A mio parere, le associazioni di concessionari di marche (ACM) hanno un ruolo fondamentale su questo tema. L'UPSA li sostiene attraverso le sue attività nella Commissione dei rappresentanti di marca. Sono gli ACM che stanno lavorando con i rappresentanti dei fabbricanti/importatori per assicurare che le condizioni quadro per i commercianti siano eque, per esempio per quanto riguarda il chiarimento dei modelli di agenzia che si prospettano in futuro. È indispensabile che i concessionari possano firmare dei veri contratti di agenzia.

Che ruolo avrà l'assistenza clienti in futuro?

Sarà assolutamente essenziale! Il garage è ancora il primo punto di contatto per gli svizzeri quando si tratta di mobilità motorizzata. Sono considerati gli specialisti dell'auto. Non è un caso che in Svizzera i portali online che esternalizzano il lavoro di officina a fornitori a basso costo abbiano guadagnato poca quota di mercato. Le officine fanno un buon lavoro, i clienti si fidano di loro.

Intervista a Mathias R. Albert, CEO di ViveLaCar Swiss AG

Auto in abbonamento come quarto canale di distribuzione

Il fornitore tedesco di auto in abbonamento ViveLaCar offre già soluzioni personalizzate per i marchi BMW e Mini in Svizzera. Ora intende rafforzare ulteriormente la sua presenza in Svizzera, in particolare con il nuovo concetto di business "Valor". Il CEO Mathias R. Albert ci svela i suoi piani. **Jürg A. Stettler**

Signor Albert, perché un garagista UPSA dovrebbe essere interessato agli abbonamenti auto?

Mathias R. Albert, CEO di ViveLaCar Swiss AG: Ci sono quattro ragioni principali. 1) Gli abbonamenti ci permettono di raggiungere nuovi clienti e gruppi target. Più dell'80% dei clienti provengono da altre marche e quindi non sono clienti propri. 2) La piattaforma multimarca [vivelacar.ch](https://www.vivelacar.ch), che sarà presto lanciata, aumenterà significativamente la portata locale. 3) Il giusto mix di abbonamenti e vendite raddoppierà i profitti. 4) ViveLaCar si assume i rischi e si occupa dei processi, e il concessionario può concentrarsi completamente sulle sue attività principali.

Ci sono sempre più attori nel mercato degli abbonamenti auto. Come si differenzia ViveLaCar, per esempio, da Carify, che collabora con l'UPSA, o da Carvolution

Comprendiamo il commercio, io stesso provengo dal commercio dei marchi. I nostri fondatori e co-fondatori sono esperti di auto, di informatica, di valutazione e di prestazioni. Remuneriamo i nostri partner meglio di altri, soprattutto per quanto riguarda il noleggio dei veicoli a motore e l'usura degli pneumatici. Integriamo il commercio specializzato e portiamo i clienti verso l'azienda partner, il che va davvero a loro vantaggio. La nostra politica dei prezzi, basata sull'IA, è stabile ed evita le fluttuazioni delle offerte. Non stiamo sconfinando nel settore dei leasing, ma vogliamo chiaramente posizionarci come quarto canale di distribuzione tra il noleggio e il leasing.

Quali sono i vantaggi di un abbonamento? In fondo si potrebbe prendere l'auto in leasing o acquistarla....

Sì, ed è bene farlo! Ma per le persone e le aziende che hanno un bisogno temporaneo o ancora indeterminato di mobilità con un'auto, la nostra proposta di abbonamento è l'ideale. Situazioni come un lavoro di breve durata, un periodo di prova, dubbi sul tipo di guida o sul modello, problemi con la consegna dei fornitori o il piacere di guidare un certo veicolo per un breve periodo di tempo parlano a favore degli abbonamenti.

Da dove vengono i veicoli in offerta?

Solo dal commercio specializzato: veicoli usati di buona qualità che non hanno più di due anni.

A chi si rivolge l'abbonato se ha un problema?

Prima al nostro centro clienti, poi al garage che ha fornito il veicolo. Vogliamo che i ricavi delle riparazioni e dell'assistenza tornino



Mathias R. Albert, CEO di ViveLaCar Swiss AG. Foto: ViveLaCar Swiss AG

al garage. Il nostro concetto deve essere un vantaggio per i commercianti.

Cosa succede alla fine dell'abbonamento?

Il veicolo viene restituito all'officina per la manutenzione e poi consegnato ad un altro abbonato o venduto.

Quali opportunità offrono i vostri abbonamenti auto per le officine?

Con il nostro concetto di business "Valor", lo sviluppo ciclico del valore di un'auto può essere sfruttato in modo ottimale per tutta la sua vita. I profitti sono più alti che con una semplice vendita.

Lavorate solo nel segmento B2C o offrite anche soluzioni per i proprietari di flotte?

Offriamo entrambi con condizioni particolari per i proprietari di flotte. Entrambi i settori sono importanti.

Quanti fornitori di servizi/partner ha già ViveLaCar in Svizzera e in Europa?

Abbiamo più di 700 partner in tre paesi, altri seguiranno. In Svizzera, stiamo cercando dei rivenditori che vogliano utilizzare gratuitamente questo quarto canale di distribuzione. Informazioni e webinar possono essere trovati su partner@vivelacar.ch. <

Maggiori informazioni su:

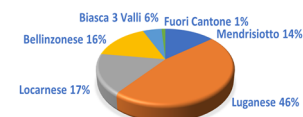
[vivelacar.ch](https://www.vivelacar.ch)



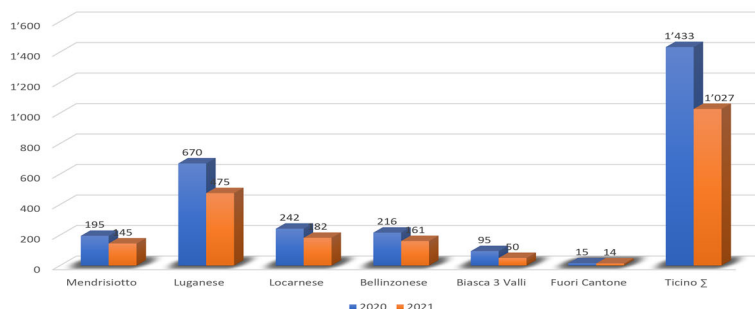
	Ottobre						Gennaio - Ottobre					
	2020		2021		2020 - 2021		2020		2021		2020 - 2021	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	195	13.61%	145	14.12%	-50	-25.64%	1'461	13.79%	1'607	14.18%	146	9.99%
Luganese	670	46.76%	475	46.25%	-195	-29.10%	4'832	45.61%	5'250	46.33%	418	8.65%
Locarnese	242	16.89%	182	17.72%	-60	-24.79%	1'759	16.60%	1'916	16.91%	157	8.93%
Bellinzonese	216	15.07%	161	15.68%	-55	-25.46%	1'664	15.71%	1'826	16.12%	162	9.74%
Biasca 3 Valli	95	6.63%	50	4.87%	-45	-47.37%	738	6.97%	608	5.37%	-130	-17.62%
Fuori Cantone	15	1.05%	14	1.36%	-1	-6.67%	140	1.32%	124	1.09%	-16	-11.43%
Ticino Σ	1'433	100%	1'027	100%	-406	-28.33%	10'594	100%	11'331	100%	737	6.96%
Svizzera	20'975		15'060		-5'915	-28.20%	184'531		195'133		10'602	5.75%

	Movimenti - ~occasioni		
	2020	2021	Delta %
Gen. - Set.	36'775	39'732	8.04%
Ottobre	5'157	4'405	-14.58%
Gen. - Ott.	41'932	44'137	5.26%

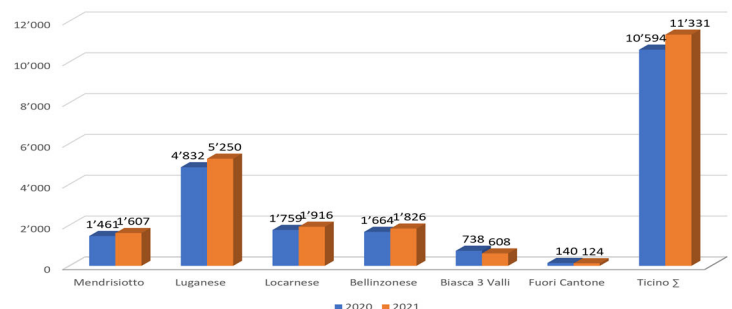
Quota di mercato Gen. - Ott. 2021



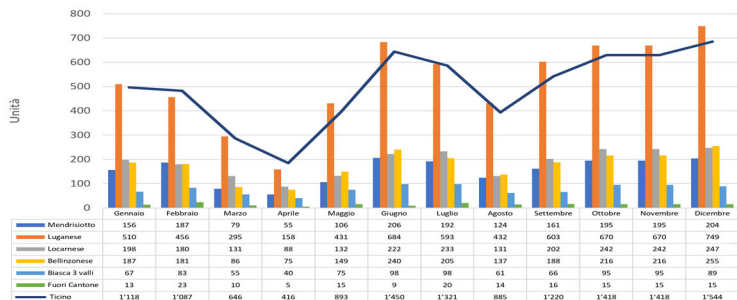
Immatricolazioni unità Ottobre



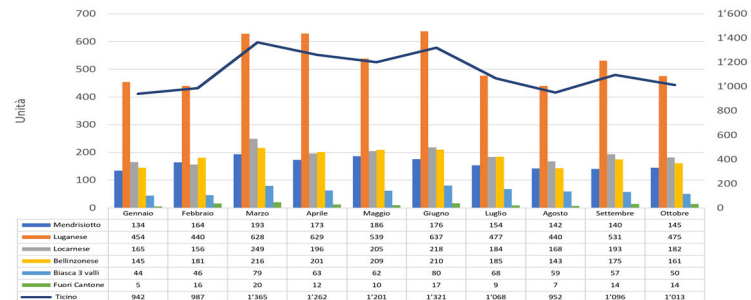
Immatricolazioni unità Gennaio - Ottobre



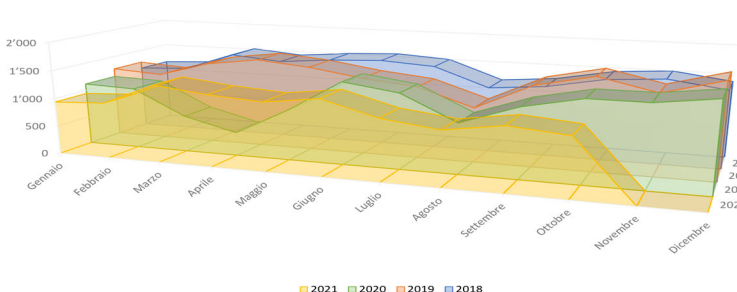
Immatricolazioni unità mensile 2020



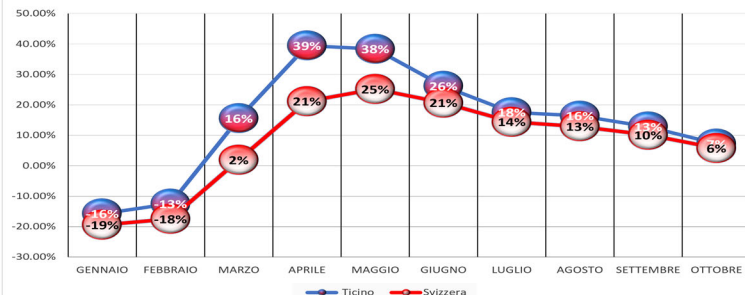
Immatricolazioni unità mensile 2021



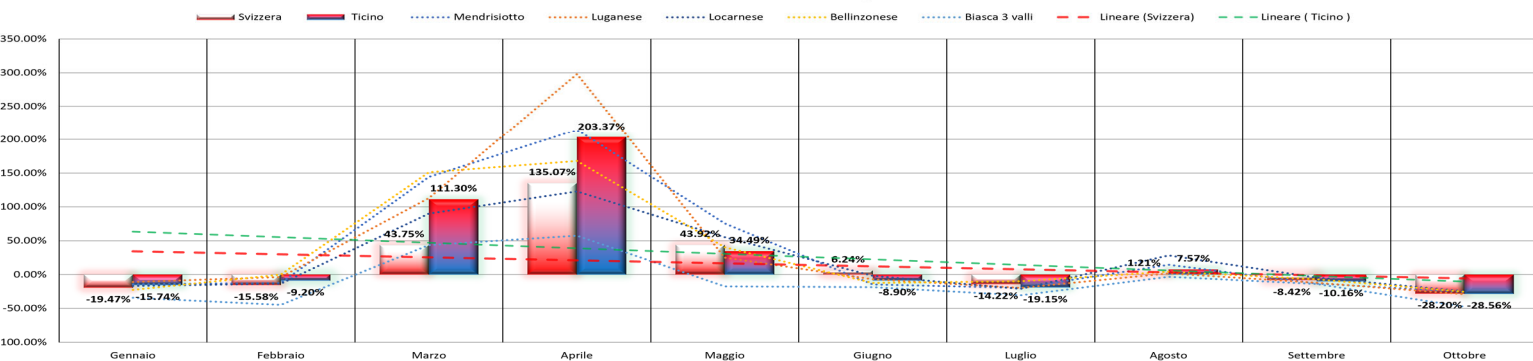
Immatricolazioni unità Ticino 2018 - 2019 - 2020 - 2021



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2020 - 2021



Delta immatricolazioni mensile in % con dettaglio distretti 2020 - 2021



Tipo propuls.	Unità	Quota
Auto elettriche	106	10.3%

Colore	Unità	Quota
Grigio	346	33.7%
Bianco	270	26.3%
Nero	218	21.2%
Blu	96	9.3%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	38	3.7%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	531	51.7%

Marca	Unità	%	Marca	Unità	%
1° VW	148	14%	5° Suzuki	49	5%
2° Mercedes	125	12%	5° Toyota	46	4%
3° Skoda	85	8%	8° Fiat	43	4%
4° BMW	70	7%	9° Porsche	35	3%
5° Audi	65	6%	10° Renault	30	3%

UPSA Sezione Ticino — 2021



Roberto Bonfanti

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



Pasquale Ciccone

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



Ilaria Devittori

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



Alessandro Bär

Vice-presidente UPSA TI
Membro UP
Membro commissione VP CH
Membro comm. formazione
Alessandro.baer@upsa-ti.ch



Pierluigi Vizzardi

Membro di comitato TI
Presidente commissione formazione e corsi interaziendali
Delegato cantonale



Renato Canziani

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



Barbara Ferrari

Membro di comitato TI
Rappresentante UPSA nel consiglio di amministrazione di ESA
Coordinatrice UPSA Bellinzonese



Elisa Domenighetti

Membro di comitato TI



Lorenzo Lazzarino

Membro di comitato TI
Membro CPC



Enrico Camenisch

Membro di comitato TI
Membro di comitato centrale CH
Presidente CPC

Roberto Bellini

Responsabile ispettori ambientali

Carmelo Paciello

Membro commissione tecnica e ambientale CH

Sandro Bini

Direttore centro UPSA Biasca
Capo periti esami
Membro commissione formazione

Paolo Coduri

Membro commissione corsi interaziendali
Membro commissione formazione
Vice-capo periti esami

Giulio Bertazzoli

Membro commissione formazione

Claudio Bianda

Delegato cantonale

Milton Binaghi

Delegato cantonale

Ezio Forzatti

Delegato cantonale

Carlo Jr. Steger

Supplente delegato cantonale

Alessandro Karpf

Supplente delegato cantonale

Silvano Karpf

Supplente delegato cantonale

Mario Monaco

Supplente delegato cantonale

Roger Rüdlin

Docente centro UPSA Biasca

Dario Mantegazzi

Docente centro UPSA Biasca

Aaron Rizzini

Docente centro UPSA Biasca

Nicolas Filipponi

Docente centro UPSA Biasca

Philippe Stoppa

Docente centro UPSA Biasca



Marco Doninelli

Direttore UPSA TI



Manuela Caffi

Collaboratrice



Lia Guidali

Collaboratrice



UPSA SEZIONE TICINO

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

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