



AUTO INSIDE

La rivista specializzata dei garagisti ticinesi

pag. 1 Editoriale— Tre cose mi hanno colpito
 pag. 2 Massa non sospesa ridotta
 pag. 5 Costantemente allineata al mercato dal '77
 pag. 6 Il primo mercato digitale degli pneumatici
 pag. 8 Meno problemi durante il cambio gomme
 pag. 9 Cerimonia di consegna degli attestati 2022

pag. 12 I garage sono obiettivi interessanti per gli hacker
 pag. 13 Un nuovo strumento che facilita la gestione
 pag. 14 Perché vale la pena visitare la "vetrina dell'innovazione"
 pag. 16 Marcia indietro per le targhe U
 pag. 18 Statistiche immatricolazioni Ticino agosto 2022

EDITORIALE



Tre cose mi hanno colpito

Cara lettrice, Caro lettore,

È passato esattamente un anno da quando Urs Wernli mi ha ceduto le redini della presidenza centrale dell'Unione Professionale Svizzera dell'Automobile. È il momento giusto per fare il punto della situazione. Come presidente dell'Automobile Club Svizzero, come presidente di routesuisse l'anno scorso e come fedele cliente del mio garagista di fiducia, conosco molto bene il settore dell'automobile. Dopo i numerosi incontri avuti in questo primo anno, sto imparando a conoscerlo ancora meglio. Ancora di più: mi sta a cuore. Questo è dovuto in gran parte al fatto che ho incontrato ovunque imprenditori professionisti e impegnati, che mi hanno sempre riservato un'accoglienza amichevole e aperta. Per questo, li ringrazio tutti.

In tutti gli eventi, incontri e riunioni che si sono svolti quest'anno, tre cose mi hanno colpito in particolare: lo spirito imprenditoriale costruttivo del settore, lo scambio diretto, aperto e senza pregiudizi tra le aziende concorrenti e il modo di lavorare orientato al servizio di molti collaboratori di Mobilcity. Le nuove forme di mobilità, il clima, il COVID-19, le difficoltà di approvvigionamento e, non

da ultimo, gli orientamenti politici, le aspettative e gli incentivi hanno messo tutti noi sotto una pressione senza precedenti. Insieme, abbiamo costantemente dimostrato quanto il nostro settore sia innovativo. Pochi altri settori possono affermare di essere cambiati così tanto in un arco di tempo così breve come il settore automobilistico. Questa era già una sfida prima del coronavirus e lo è ancora di più ora. Affrontare una situazione difficile non significa rassegnarsi. Significa solo riconoscere che le condizioni quadro possono cambiare, a volte anche ogni giorno, per quanto riguarda i prezzi e i tempi di consegna. E come ci comportiamo in questa situazione? Cerchiamo opportunità, cogliamo le occasioni e guardiamo al futuro. E mantenete in movimento la Svizzera, come sempre, con il mezzo di trasporto più popolare che esista oggi. E che ci sarà anche domani. L'automobile.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter
Presidente centrale



L'alluminio rimane il componente principale delle moderne ruote in lega leggera. A causa della loro bassa resistenza, alla fusione vengono aggiunti componenti in lega come silicio, magnesio e altri. Foto: Ronal

Innovazioni nella produzione e nei materiali

Massa non sospesa ridotta

I cerchi in lega leggera hanno da tempo soppiantato i modelli in acciaio. Sebbene questi ultimi siano eccellenti in termini di resistenza e prezzo, la maggior parte dei clienti preferisce i cerchi in lega leggera. I loro vantaggi? Il peso generalmente inferiore e il design individuale. Ecco una panoramica delle tendenze per le ruote e della sfida tecnica che le riguarda. **Andreas Senger**

I cerchi in lega leggera sono ormai quasi ovunque un equipaggiamento di serie. Le ruote in alluminio vengono spesso montate in fabbrica sia sulle auto piccole ed economiche che sui SUV a batteria. La gamma di veicoli dispone quindi di un'ampia offerta di ruote. Mentre la maggior parte delle ruote a economiche sono di tipo fuse, le ruote forgiate sono l'opzione preferita per le auto sportive di fascia alta.

La ruota deve essenzialmente trasferire le forze statiche e dinamiche dalla strada e quindi dallo pneumatico al mozzo e viceversa. In fase di accelerazione, frenata o curva affrontata sportivamente, soprattutto con un veicolo pesante, vengono esercitate forze enormi sul braccio della

sospensione e sul cerchio della ruota che devono essere in grado di sopportarle senza deformazione. Che un veicolo pesi 1.200 kg o 2,5 tonnellate a vuoto (il che è più la regola che l'eccezione nei grandi SUV a batteria), si tratta comunque di una sfida.

Da un punto di vista estetico è comprensibile che i clienti preferiscano montare ruote più grandi possibile nei generosi passaruota. Ma le ruote da 23 pollici e oltre diventano così pesanti che la massa rotante richiede molta più energia in accelerazione e il comfort delle sospensioni ne risente. Per accelerare la massa rotante delle ruote, la trasmissione deve fornire energia supplementare così da vincere

l'inerzia del veicolo. Il consumo di energia elettrica o di combustibili fossili e le emissioni di CO₂ aumentano perciò in maniera proporzionale. Nel segmento premium, per ragioni di comfort, la grande massa non sospesa delle ruote è compensata da sospensioni pneumatiche con sistemi multicamera e anti-oscillanti adattivi. La tecnologia high-tech consente di raggiungere un equilibrio tra guida confortevole e tenuta in curva con guida sportiva. Con i sistemi di sospensione convenzionali, tuttavia, è necessario accettare una riduzione significativa del comfort. Se la superficie stradale è sconnessa, l'ammortizzatore non può convertire in modo ottimale l'energia cinetica della massa non sospesa in calore grazie all'attrito dell'olio.

Sono quindi possibili ronzii acustici e colpi ripercossi alla spina dorsale degli occupanti.

Più pesante è il veicolo, più pesante è la ruota che deve essere più resistente. Mentre una ruota fusa da 19 pollici pesa circa 13 kg, una ruota da 23 pollici pesa già 23 kg o più. La larghezza del cerchio è ovviamente un parametro importante: più largo è il cerchio, più pesante è la ruota. Infine, i veicoli pesanti richiedono pneumatici con un elevato indice di carico. La struttura della carcassa e della cintura è più robusta con conseguente aumento del peso.

Un meccanico solleva fino a 50 kg quando cambia una ruota completa da 23 pollici in officina. Poiché questo peso non è più conforme alle norme di sicurezza della Suva, è necessario un dispositivo di sollevamento delle ruote per proteggere la salute dei lavoratori. Inoltre, queste enormi ruote non possono essere sollevate tenendole vicino al corpo, cosa che comporta un enorme sforzo per l'organismo.

Per rendere le ruote più leggere si stanno perseguendo due strategie innovative: l'alleggerimento dei materiali e lo sviluppo dei processi produttivi. In termini di materiali, la maggior parte dei produttori di ruote si affida a leghe di alluminio contenenti circa il 10% di silicio così da aumentare la resistenza. A seconda del segmento di mercato, possono essere aggiunti altri componenti come il rame o il magnesio. Le nuove tecnologie delle leghe consentono di ridurre solo marginalmente la massa. In questo ambito non si prevedono quindi importanti vantaggi.

Le plastiche rinforzate con fibre di carbonio (PRFC) sono per contro più promettenti. Le ruote sono realizzate stratificando tessuti in fibra di carbonio e impregnandoli di resina. Tuttavia, il PRFC presenta un grosso inconveniente: il calore del sistema frenante non viene più dissipato attraverso la ruota. I freni montati a contatto delle ruote, in particolare, rilasciano calore attraverso le ruote stesse e le utilizzano come amplificatori di superficie per trasferire energia termica all'aria ambiente. Poiché il PRFC è un isolante termico, il rilascio di calore viene inibito. Il PRFC non è inoltre molto adatto alla produzione di ruote a causa della sua fragilità. Il rischio

di rottura o incrinatura in caso di impatto con un cordolo è elevato. Inoltre, la produzione è costosa e complessa. Le ruote in magnesio sono utilizzate anche nelle auto super-sportive e da competizione. Con un peso specifico di 1,78 kg/dm³, questo materiale è ancora più leggero dell'alluminio (2,74 kg/dm³). Il magnesio puro è tuttavia facilmente infiammabile. Se entra in contatto con l'asfalto, il cerchio può incendiarsi come un fiammifero a causa dell'attrito. Ciò rende anche la produzione più complessa, poiché l'ossigeno non deve entrare in contatto con la ruota durante la lavorazione o la pratica dei fori di fissaggio. In questo caso è necessario lavorare in un'atmosfera a gas protettivo.

Esistono diversi modi per produrre ruote in alluminio. Le ruote in alluminio pre-

mium sono prodotte mediante forgiatura. In questo processo, un blocco in lega di alluminio riscaldato viene modellato in diverse fasi tramite pressatura. Le presse di forgiatura esercitano sul materiale una pressione fino a 10.000 tonnellate. Il materiale diventa molto compatto e resistente, mentre le pareti possono essere molto sottili. Tra le varie operazioni di forgiatura, il pezzo grezzo deve essere riscaldato continuamente per facilitarne la modellazione.

Il Flow Forming riduce inoltre il peso e aumenta la resistenza. In questo processo, la ruota grezza fusa in modo convenzionale viene posizionata su uno stampo e riscaldata. Per mezzo di rulli che esercita-

continua a pagina 4



1. Per ridurre al minimo la massa delle ruote di alta gamma si utilizza il Flow Forming. Il blocco di materiale riscaldato viene stirato e pressato come una pasta con un rullo azionato idraulicamente. La base del cerchio viene stirata contemporaneamente alla compressione del materiale. Questo processo consente di ottenere spessori della base del cerchio di circa 2,3 mm come nelle ruote forgiate (rispetto ai circa 5 mm delle ruote fuse).
2. Nel commercio di massa, le ruote in lega leggera di alluminio sono prodotte mediante fusione a bassa pressione. I pezzi grezzi vengono poi lavorati e verniciati.
3. Per garantire la sicurezza fin dalla fabbricazione, presso i fornitori premium, le ruote vengono sottoposte a test automatizzati tramite raggi X così da evidenziare eventuali inclusioni. I produttori di massa non sempre testano le loro ruote economiche e utilizzano leghe più scadenti.

no una pressione sul materiale con l'aiuto di un sistema idraulico, il materiale del cerchio viene stirato come la ceramica o la pasta per il pane. La forza di pressione di circa 10 tonnellate distende e compatta il materiale con cui è composto il cerchio. Questo processo dimezza lo spessore delle pareti e aumenta notevolmente la resistenza grazie alla compressione della lega di alluminio. In particolare, questo metodo di produzione consente di ridurre la massa in rotazione e quindi l'inerzia in fase di accelerazione e decelerazione.

La colata a bassa pressione, in cui la lega di alluminio liquida, riscaldata a oltre 700°C, viene iniettata nello stampo con una sovrappressione di 1,2 bar, è la soluzione più economica. Tuttavia, poiché il materiale non è compattato, la parete deve avere uno spessore circa doppio così da garantire la necessaria resistenza. La fresatura a partire da un blocco di alluminio è la quarta variante, utilizzata soprattutto per ruote dal design particolare. Per tutti i metodi di produzione qui descritti, la ruota finita deve poi essere trattata termicamente. La lega di alluminio deve essere molto resistente, ma allo stesso tempo elastica e solida. Secondo i produttori, questo processo richiede circa 14 ore.

Il mercato dei cerchi in lega leggera è enorme. Sia i grandi marchi, che gli specialisti del tuning, offrono ruote con diversi design e colori, dai più economici ai più lussuosi e con diverse finiture della superficie. Alla Ronal, un produttore svizzero di ruote con sede a Härkingen, lo sviluppo e l'attrezzaggio degli stampi avvengono presso la sede principale. Per contro, le ruote sono prodotte all'estero (presso Ronal in Germania). Molti specialisti del tuning si affidano al know-how dei produttori di ruote per le loro proposte. Lo sviluppo, la costruzione di prototipi, la costruzione di utensili e la produzione vengono eseguiti su ordinazione da grandi subappaltatori. È importante poi che i prodotti vengano sistematicamente testati.

Mentre i fornitori a basso costo si preoccupano meno della progettazione, del raggiungimento della resistenza e della massa ottimale delle ruote da loro prodotte, i marchi leader prestano grande attenzione a questi aspetti. Oltre alla massima affidabilità, la massa non sospesa deve essere la più bassa possibile in modo che il cliente



Analisi della robustezza durante i test dinamici (in alto) e statici: i più affidabili produttori di ruote testano i loro prodotti durante lo sviluppo per vendere ai clienti ruote impeccabili in termini di sicurezza. I fornitori a basso costo che offrono i loro prodotti su Internet a prezzi molto bassi rinunciano alla garanzia di qualità durante la produzione e ai costosi processi di sviluppo. Per garantire la robustezza, le ruote sono state stampate con pareti più spesse e risultano quindi molto più pesanti. Foto: Ronal

possa godere del massimo piacere di guida riducendo pure il consumo di carburante. Ciò significa che, nel caso di ruote fuse, non necessariamente rilevano problemi di resistenza strutturale dovuti a inclusioni d'aria durante la colata e fornendo le ruote così come sono. In particolare, su Internet, le piattaforme di commercio asiatiche offrono ruote estremamente economiche, anche se visivamente molto belle. Tuttavia, questi prodotti sono notevolmente più pesanti delle ruote di marca e la loro sicurezza non è garantita. Nessun automobilista, in coscienza, vorrebbe che la sua ruota si rompesse nell'affrontare una stretta curva.

È quindi essenziale che il garagista offra ai suoi clienti ruote il cui processo di produzione sia stato monitorato attraverso misure di garanzia della qualità. Presso i rinomati produttori di ruote, ogni ruota viene

esaminata da personale qualificato e quindi sottoposta a raggi X. Questo approccio garantisce un tasso di errore dello 0%. Infine, se il bordo del cerchio o la superficie della ruota toccano l'asfalto, il danno può essere riparato verniciando o lucidando i graffi. Attenzione però: le ruote non devono mai essere riparate se il cerchio è incrinato o se è deformato lateralmente o verticalmente. Anche se alcuni fornitori di servizi offrono questo tipo di riparazione, non è quasi mai consigliabile. Perché? Le flange dei cerchi incrinati vengono spesso riparate con saldature in alluminio. La saldatura deve poi essere trattata termicamente per eliminare le tensioni nella struttura. Questo di solito non viene fatto. Basta quindi un solo impatto perché il cerchio si possa rompere. <

Una storia di successo nel commercio degli pneumatici

Costantemente allineata al mercato svizzero dal 1977

L'ESA, la cooperativa di acquisto del settore automobilistico e dei veicoli a motore svizzera, è diventata da tempo un importante punto di riferimento per gli pneumatici. Ma, in passato, è proprio stato il settore della gomma nera a gettare le basi del suo successo. Con il suo marchio esclusivo ESA-Tecar, la cooperativa offre da 45 anni ai garage svizzeri un ulteriore fattore di differenziazione nel settore altamente competitivo degli pneumatici. Jürg A. Stettler

Fondata nel 1930 da 24 officine svizzere, ESA fornisce oggi pneumatici a comproprietari e clienti a partire da 11 sedi. Oltre a una varietà di prodotti di marca, viene offerta anche la leggendaria ESA-Tecar. Il prodotto proviene da un rinomato fornitore di pneumatici ed è fabbricato in Europa - non viene rivelato altro e questo è un segreto ben custodito dall'ESA. Per garantire che lo pneumatico, che dal 2019 è pubblicizzato con una tigre o un orso polare, ottenga buoni risultati nei test TCS e presso i clienti, anno dopo anno, il catalogo dei requisiti per il modello ESA-Tecar viene ampliato. Il modello di pneumatico deve soddisfare più di 100 criteri specifici per le condizioni climatiche e stradali della Svizzera. Inoltre, ESA indice regolarmente gare d'appalto per i propri pneumatici e perfeziona il profilo dei requisiti, in modo

che i garagisti svizzeri siano sempre in grado di fornire prodotti di alta qualità. E il vantaggio degli pneumatici ESA-Tecar? Sono venduti esclusivamente dai garage, il che li distingue anche dai gommisti e dai negozi online. Già nel 1977 ESA aveva avuto l'idea di un proprio marchio su misura di pneumatici adatto alle esigenze della Svizzera. Con lo pneumatico invernale "Super Grip" è stato venduto per la prima volta uno pneumatico con marchio ESA. Oltre 40 anni di know-how ed esperienza si riflettono quindi nei prodotti, che convincono anche per la loro affidabile disponibilità e l'ampia gamma di dimensioni. Lo pneumatico, la cui ultima generazione è stata lanciata nel 2019, si è quindi affermato come lo pneumatico dei garage svizzeri. Inoltre, beneficia del fatto che nel commercio online o nel segmento pre-



La prima sede dell'ESA, fondata il 7 settembre 1930, si trovava in Mezenerweg 11 a Berna. Foto: ESA

mium, il marchio gioca un ruolo importante nella scelta degli pneumatici, ma nel segmento di grande volume, il prezzo e soprattutto la consulenza dell'officina sono fattori fondamentali.

Proprio come agli albori dell'ESA negli anni '30, quando l'obiettivo era quello di contrastare la crescita dei gommisti nell'importante settore degli pneumatici attraverso una riunione delle forze e un acquisto congiunto, la strategia dell'ESA contribuisce ancora oggi a offrire l'esclusivo marchio proprio a condizioni interessanti. Circa mezzo milione di pneumatici vengono stoccati da ESA e poi consegnati ai garage svizzeri tempestivamente all'arrivo dell'inverno. A proposito, lo pneumatico attualmente proviene da... beh, no, proprio come nella pubblicità del formaggio Appenzeller, questo segreto non verrà svelato, nemmeno dopo 45 anni di presenza sul mercato. <

Uno strumento innovativo di UPSA e ESA

Il primo mercato digitale degli pneumatici in Svizzera

Per anni, il catalogo cartaceo del mercato svizzero degli pneumatici è stato uno strumento importante per le officine. In collaborazione con ESA, l'UPSA sta lanciando il primo mercato svizzero di pneumatici digitale. Si tratta di uno strumento innovativo per l'importante settore degli pneumatici. **Stefanie Langenstein**

Dall'inizio di settembre, il mercato digitale svizzero degli pneumatici è un elemento di spicco nell'area di riservata del negozio online ESA. L'utilizzo è semplice e immediato: il garagista seleziona la marca o le marche di pneumatici che preferisce e definisce il supplemento o lo sconto in franchi svizzeri o in percentuale in base al mercato svizzero degli pneumatici. Basta premere un pulsante per generare il proprio listino prezzi personalizzato che può essere utilizzato anche in forma stampata quando si tratta con i clienti grazie al suo layout professionale.

"Per molti anni, il catalogo del mercato svizzero degli pneumatici è stato uno strumento importante per le officine svizzere atto a gestire il loro business degli pneumatici e per avere una panoramica dei prezzi per i preventivi. Il mercato digitale svizzero degli pneumatici è stato aggiunto al catalogo cartaceo come parte del processo di digitalizzazione. Grazie alle nuove funzioni, le officine possono accedere al proprio listino prezzi individuale in pochi secondi e in qualsiasi momento", spiega Kurt Giger, membro del Comitato di UPSA Sezione di Zurigo e membro della commissione Servizi, Tecnologia e Ambiente (CSTA) dell'Associazione. Il comitato ha formulato l'idea del mercato digitale degli pneumatici in collaborazione con l'ESA. "Con il mercato digitale svizzero degli pneumatici, le officine avranno a disposizione uno strumento di calcolo che li aiuterà a promuovere la loro attività nel settore dei pneumatici", afferma Giger, direttore del Gruppo Ruckstuhl.

I garagisti svizzeri hanno capito da tempo che gli pneumatici sono un pilastro importante della loro attività di officina. "Le officine professionali sfruttano i cambi di

pneumatici dei loro clienti per realizzare vendite aggiuntive come riparazioni, catene da neve, controlli dell'auto, ecc.", spiega Martin Schütz, responsabile del Category Management e capo del reparto pneumatici di ESA.

"L'avanzare della digitalizzazione e la crescente volatilità dei prezzi hanno richiesto uno sforzo maggiore. Per questo abbiamo creato il Mercato Svizzero Digitale degli Pneumatici", afferma Gérard Georges, Responsabile Marketing e Business Development di ESA. L'UPSA lancia il mercato

digitale svizzero degli pneumatici in collaborazione con l'ESA al momento giusto. La dinamica dei prezzi non è un problema solo per il commercio di pneumatici. Ciò che oggi è un obbligo, domani potrebbe essere uno spreco. Spesso sono le officine a sopportare il rischio del calcolo dei prezzi. L'UPSA e l'ESA ne sono consapevoli. Per questo motivo stanno lavorando insieme a favore del settore e, con il primo mercato svizzero digitale degli pneumatici, stanno creando uno strumento innovativo e una soluzione per le officine in questi tempi economicamente difficili.

Con pochi clic, il garagista può generare un listino prezzi personalizzato. L'applicazione è intuitiva e il layout attraente e chiaro. Foto: ESA





Kurt Giger sviluppa servizi pratici per le officine insieme ai suoi colleghi della Commissione Servizi, Tecnologia e Ambiente (CSTA) di UPSA. Foto: media UPSA

Con questo strumento, il garagista può calcolare i prezzi di vendita individuali per le marche di pneumatici desiderate direttamente premendo un pulsante, compresi tutti i ricarichi e gli sconti. Con pochi

clic, crea un PDF che può stampare e consegnare al personale di vendita e ai consulenti alla clientela. "Per noi era importante mantenere il layout esistente del mercato svizzero degli pneumatici, in modo che i clienti potessero facilmente orientarsi. Indipendentemente dal fatto che l'officina elabori un listino prezzi per le flotte, per i propri clienti o per i potenziali clienti, i listini sono sempre visivamente identici", spiega Martin Schütz.

Il lancio del mercato digitale degli pneumatici in questo momento, in cui i prezzi sono così volatili, rappresenta quindi un ulteriore vantaggio per i garage svizzeri. L'UPSA e l'ESA confermano così ancora una volta la forte posizione che detengono da molti anni nel settore. Secondo Georges, l'ESA si spinge ancora più in là: "Con il Mercato Svizzero Digitale degli Pneumatici, stiamo gettando le basi per ulteriori passi verso la digitalizzazione del settore dei pneumatici". <

Maggiori informazioni su:

esa.ch



agvs-upsa.ch/it/unione/commissioni

I vantaggi del mercato digitale svizzero degli pneumatici

UPSA ed ESA lanciano il primo mercato digitale svizzero degli pneumatici. I vantaggi per i garage sono:

- ⇒ Listino/i prezzi personalizzato/i con la semplice pressione di un tasto
- ⇒ Prezzi sempre aggiornati
- ⇒ Adattabilità alle esigenze del garage
- ⇒ Selezione integrata di marche e pneumatici
- ⇒ Supplemento o sconto integrato in CHF o in percentuale
- ⇒ Layout accattivante
- ⇒ Layout professionale per le trattative con i clienti

Maggiori informazioni su:

agvs-upsa.ch



Le nuove attrezzature per la manutenzione degli pneumatici facilitano il lavoro

Meno problemi durante la stagione del cambio pneumatici

Lo smartphone come alleato invece che come stress: l'utilizzo dei nuovi dispositivi di assistenza per gli pneumatici Continental è intuitivo per il personale delle officine e semplifica le procedure. **Mike Gadiant**

È inevitabile: con l'avvicinarsi della stagione del cambio pneumatici, nelle officine aumenta l'eccitazione e lo stress. E così anche il fatturato dell'azienda. L'euforia delle officine, tuttavia, diminuisce quando si trovano di fronte a un gran numero di pneumatici da controllare, montare e, se necessario, sostituire. Filip Kevlij, product manager per le attrezzature d'officina di Continental, conosce bene la routine quotidiana in officina: "Nel settore degli pneumatici, la velocità e la disponibilità dei dati sono fondamentali. I nuovi dispositivi di assistenza pneumatici Continental, gli Autodiagnos Tire 100, 200 e 300, con il loro touchscreen e il loro intuitivo menu, forniscono rapidamente i dati più importanti del sistema. Inoltre, aiutano il personale addetto dell'officina a documentare, stoccare e ordinare gli pneumatici.

Su tutti e tre i modelli, è facile accoppiare i nuovi sensori TPMS con le centraline e attivare i sensori durante i cambi di pneumatici stagionali. L'ampio display da otto pollici dell'Autodiagnos Tire 300 mostra i dati rilevanti del TPMS e degli pneumatici



L'Autodiagnos Tire 300, un apparecchio completo: telecamera, modulo OBD II, interfaccia RJ45, chip RFID e connessione Wi-Fi. Foto: Continental

in un colpo d'occhio. Intelligente: i nuovi dispositivi per la manutenzione degli pneumatici comunicano direttamente con le etichette RFID degli pneumatici tramite il modulo RFID integrato. Questi contengono tutti i dati relativi allo pneumatico forniti dal produttore dello stesso. Il pacchetto di dati completo del sensore TPMS viene trasferito all'elettronica del veicolo dopo la sua assegnazione al veicolo stesso.

so. Il touch screen dell'Autodiagnos Tire 200 ha una diagonale di cinque pollici. Come per i tre nuovi dispositivi della famiglia Autodiagnos, i comandi possono essere sincronizzati con il sistema di gestione dell'officina o stampati in modalità wireless. In questo modello, i sensori TPMS possono essere rilevati e accoppiati direttamente tramite un modulo OBD II integrato. Questa interfaccia OBD II identifica pure i singoli sensori. Nell'Autodiagnos Tire 100, il touchscreen da 3,5 pollici è leggermente più piccolo e la connessione all'interfaccia OBD II del veicolo viene stabilita utilizzando un modulo OBD II esterno collegato al dispositivo tramite un cavo di rete.

Gli sviluppatori hanno fatto in modo che gli aggiornamenti regolari del software e del database siano possibili su tutti e tre i dispositivi. I dispositivi devono essere in grado di comunicare con i più recenti sensori TPMS e protocolli del veicolo. In questo modo il garagista non si vede costretto ad utilizzare diversi software e riduce lo stress nel momento della sostituzione degli pneumatici. <

Pneumatici sottoposti a nuovi test di frenata

Continental ha sviluppato un veicolo di prova completamente elettrico senza conducente per misurare le prestazioni di frenata degli pneumatici per autoveicoli. Il veicolo di prova controlla le caratteristiche di attrito degli pneumatici durante le manovre di frenata su strade asciutte e bagnate. I test completamente automatizzati mirano a ridurre ulteriormente la distanza di arresto degli pneumatici e quindi a migliorare la sicurezza stradale. Il valore aggiunto dei nuovi test di frenata degli pneumatici: i test possono essere eseguiti indipendentemente dalle caratteristiche

specifiche del veicolo o del modello. Il veicolo testato viene utilizzato presso il luogo di prova della società Contidrom vicino ad Hannover (DE). L'impianto, che opera indipendentemente dalle condizioni atmosferiche, può eseguire fino a 100.000 prove di frenata all'anno su strade asciutte, bagnate e ghiacciate. È ospitato in un capannone lungo 350 metri e largo fino a 30 metri.

Maggiori informazioni su:

continental-pneus.ch



Cerimonia di consegna degli attestati e premiazione dei migliori apprendisti

Assistenti di manutenzione d'automobili, meccanici e meccaniche d'automobili, meccatronici e meccatroniche d'automobili: a Biasca premiate le nuove leve del mondo del lavoro. **Marco Doninelli**

Giornata importante quella di giovedì 25 agosto a Biasca. Al Centro Professionale UPSA si è svolta infatti l'annuale premiazione dei giovani diplomati nelle tre professioni di assistenti di manutenzione per automobili, meccanici e meccaniche di manutenzione d'automobili e meccatronici e meccatroniche d'automobili. Un lungo e non sempre facile percorso formativo sfociato in questo importante attestato di capacità professionale consegnato ai nostri ragazzi riuniti per l'occasione nel piazzale della scuola, complice una temperatura decisamente favorevole che ha reso ancor più gradevole questo momento, un sicuro e fondamentale passaggio nella loro vita scolastica e professionale.

Palpabile, infatti, l'entusiasmo dei neodiplomati e dei loro accompagnatori motivati dal breve intervento di Davide Pedretti, direttore della SPAI di Biasca e, per l'occasione, portavoce della direzione della divisione della formazione professionale di Breganzona, che non ha mancato di sottolineare la permanenza di valori come impegno e forza di volontà in un mondo travolto da continui cambiamenti. Sfide che i nostri ragazzi sembrano aver accolto positivamente, grazie anche la professionalità dei tanti docenti, maestri di tirocinio e periti d'esame a loro fianco in questo lungo e avvincente percorso.

Un cammino dunque non certo facile, ma altrettanto carico di speranza e ottimismo condivisi tra gli altri dal direttore di UPSA Sezione Ticino, Marco Doninelli, insieme al presidente della commissione formazione professionale di UPSA, Pierluigi Vizzardi, dal direttore del Centro UPSA di Biasca, Sandro Bini e dal direttore di ESA Ticino-Engadina, Massimo Vicedomini.



Il gruppo dei premiati con i loro maestri di tirocinio. Foto: UPSA

Una bella squadra, testimonianza di quell'impegno e volontà più volte richiamati durante la premiazione allietata dalla presenza di genitori e amici, poi intrattenuti a fine serata da un piacevole buffet anticipato dalle foto di rito. Grande soddisfazione dunque per i neodiplomati, a partire da Redon Kelmendi del garage Domenighetti SA di Riazino, classificatosi al primo posto tra i 12 assistenti di manutenzione con un punteggio di 5.1. Tra i 51 meccanici di manutenzione figura invece al primo posto con un punteggio 5.2, Christian Delfoc del garage Otto Scerri SA di Castione, seguito al secondo posto, con un punteggio di 5.1, da Luca Cardoso Carvalho del garage Racing Car SA di Grancia e al terzo posto parimerito, con un punteggio di 5.0, Ruben Ceglie del garage AMAG Automobili e motori SA di Breganzona e Giorgio Marazzato del garage

AMAG Automobili e motori SA di Lugano. Tra i 33 meccatronici d'automobili, con un punteggio di 5.0, hanno ottenuto il primo posto a parimerito Andrea Beffa del Centro logistico dell'esercito Monteceneri di Rivera, Giorgio Morsanti del garage Autorimessa Nepple SA Bellinzona di Bellinzona e Loris Raffaini dell'Officina automezzi e delle macchine dello Stato di Camorino. Il premio speciale, offerto da ESA Ticino, per la miglior media ottenuta nei lavori pratici è stato vinto da: Milad Arabzade per gli assistenti di manutenzione, Mirco Albisetti, Ruben Ceglie, Mattia Ciccone e Christian Delfoc per i meccanici di manutenzione e Andrea Beffa e Giorgio Morsanti per i meccatronici d'automobili.

continua a pagina 10

Un pensiero particolare è poi andato alle 4 ragazze, che in un settore ancora prettamente maschile, hanno portato a termine con successo il loro percorso di formazione professionale. Martina Rottigni del garage Wolfisberg Marco di Airolo neodiplomata meccatronica d'automobili, Tecla Ambrogi del garage Boffelli SA di Davesco, Tania Carina del garage Tecnauto di Locarno, Thalissa Govi del garage Ruspini di Madonna del Piano neodiplomate meccaniche di manutenzione. Tania Carina, con una media finale di 5.4, e Thalissa Govi, con una media finale di 5.1, hanno ottenuto un risultato che le classifica tra i migliori apprendisti neodiplomati.

I 90 diplomati 2022, come quelli che li hanno preceduti e li seguiranno, confermano dunque la strategia vincente dell'UPSA, da sempre impegnata a investire moltissime sue energie nell'assicurare la migliore professionalità dei nostri garage per servizi puntuali e della massima efficienza.

Un impegno non indifferente che punta alla massima professionalità in un comparto che, come accennato, richiede sempre



Un omaggio speciale per le quattro ragazze che hanno brillantemente superato le procedure di qualificazione. Foto: UPSA

grande attenzione, preparazione e tanta passione.

Gran bella pagina quella scritta a Biasca il 25 agosto, il risultato di un lungo percorso all'insegna della passione e dell'impegno,

della soddisfazione personale, del lavoro e di una dedizione che punta a radicare i nostri giovani in un Ticino proiettato al futuro con positività e grande entusiasmo.



Foto di gruppo con tutti gli apprendisti presenti alla cerimonia che hanno ricevuto l'attestato UPSA per il superamento delle procedure di qualificazione 2022. Foto: UPSA

Assistente di manutenzione d'automobili CFP

Nome Datore di lavoro

Milad Arabzade	Garage Decar di Kevin Decarli - Gordola
Valerio Benini	Samautomobili Sagl - Stabio
Vito Cereghetti	Autocentro Carlo Steger SA - Genestrerio
Vesel Dautaj	Garage carrozzeria La Stampa - Cadro
Riccardo De Benedictis	Garage Walter Bucher SA - Roveredo GR
Alex De Sousa Oliveira	Esseauto Sagl - Balerna

Nome

Redon Kelmendi
Domenico Lupica
Siskin Marchiana
Manuel Minetti
Boris Pasteris
Jois Sprugasci

Datore di lavoro

Garage Domenighetti SA - Riazino
 Garage Danesi gomme - Bedano
 De Bernardi Automobili - Gordola
 Garage Ferrari SA - Bellinzona
 Winteler SA - Giubiasco
 Garage Mondauto di Arioli D. - Osogna

Meccanico/Meccanica di manutenzione d'automobili AFC

Nome

Datore di lavoro

Mirco Albisetti	Victorija Solution SA - Pambio Noranco
Tecla Ambrogi	Boffelli SA - Davesco
Bogdan Costel Badea	Autoriparazioni S. Coratelli - Grancia
Matteo Bertolino	Garage Della Santa SA - Bellinzona
Luca Brunelli	Garage Umiker - Ponte Capriasca
Ruben	
Cancelas Fandino	Sant'Antonio Car SA - Locarno
Antonio	
Canico Fernandes	Bertoni Automobili SA - Ascona
Luca Cardoso Carvalho	Racing Car SA - Grancia
Tania Carina	Garage Tecnauto - Locarno
Jordan Marlon	
Carlos-Alvarado	Autocosmo SA - Lugano
Ruben Ceglie	AMAG Automobili e Motori SA - Lugano
Mattia Ciccone	Garage Fregolent - Gravesano
Christian Delfoc*	Otto Scerri SA - Castione
Aramis Dellea	Sant'Antonio Car SA - Locarno
Isaia Denicolà	FART SA - Locarno
Antonio Di Giulio	Garage Bianda & Franzoni SA - Losone
Antonio Di Venere	Auto Chiesa SA - Riazino
Giuseppe Falace	AD Auto Delta Sagl - Lugano
Danilo Ferreira Dias	Custom and Style Parts di Cimino - Sigrino
Aron Gaggetti*	Bieffe Garage SA - Cadenazzo
Samuele Galfetti	AMAG Automobili e motori SA - Mendrisio
Luca Gnesa	Tognetti Auto SA - Gordola
Thalissa Govi	Garage Ruspini - Madonna del Piano
Martino Ierace	Emil Frey SA - Pambio Noranco
Nicolas Jean-Richard*	Otto Scerri SA - Castione
Aldin Kadic	Garage Ragone - Bellinzona
Rust Krasniqi	Di Paolo Motors - Pollegio

Nome

Matthias
Lopes Nardiello
Secondiano Andrea
Maccari
Joao Luis
Macedo Rodrigues
Leonardo Maniscalco
Giorgio Marazzato
Flavio Jorge
Martinho Da Silva
Kusiwayra Jimmy
Morales Marmanillo
Nathan Morelli
Alan Nani
Roberto Parlato
Jonathan Rudi Pini
Luca Pruneri
Diego Riva
David José
Rodrigues Amaral
Tommaso Romei
Matteo Ruberto
Yassin Sbai
Mario Strepparava
Edonis Talaj
Sergio Tonini
Matteo Veronese
Manuel Volpi
Luca Zanini

Datore di lavoro

AMAG First SA - Pambio Noranco
 Garage Teddy Car - Locarno
 Garage Notari SA - Biasca
 RB Garage - Agno
 AMAG Automobili e motori SA - Breganzona
 Fond. Diamante - AUTONomie - Cadenazzo
 Auto Pianezzi SA - Giubiasco
 Garage Nino - Bioggio
 AMAG Automobili e motori SA - Bellinzona
 Pironaci SA - Riviera
 Winteler SA - Giubiasco
 Garage carrozzeria Rossi SA - Li Curt
 Amag Automobili e Motori SA - Mendrisio
 Bertoni Automobili SA - Ascona
 Bemauto SA - Lugano
 Winteler SA - Giubiasco
 AMAG Automobili e Motori SA - Mendrisio
 Grifone Autofficina Sagl - Pregassona
 Garage 3 Valli SA - Biasca
 CarPent SA - Novazzano
 Techno Auto e Moto SA - Bedano
 Garage Maricelli - Cadenazzo
 Garage Carrozzeria Pemocar SA - Morbio

* Specializzazione veicoli utilitari

Meccatronico/Meccatronica d'automobili AFC

Nome

Datore di lavoro

Nicolas Bais	Ufficio automezzi dello Stato - Camorino
Leonardo Barsotti	Centro logistico esercito Monteceneri
Andrea Beffa*	Centro logistico esercito Monteceneri
Stefano Beltrami	AMAG First SA - Pambio Noranco
Simone Bernardazzi	Garage Carrozzeria Maffei SA - Tesserete
Robby Besana	Sant'Antonio Car SA - Locarno
Aramis Blumer	AMAG Automobili e motori SA - Giubiasco
Mirko Bollini	Emil Frey SA - Lamone-Cadempino
Matteo Brazzola	Ing. Carlo Bosia SA - Lugano
Marco Brites Marto	Garage 3 Valli SA - Biasca
Franklin Jonathan	
Cachimuel Romero	San Paolo Car SA - Bellinzona
Elia Conceprio	Biauto SA - Biasca
Mattia Forte	AMAG Automobili e motori SA - Breganzona
Davide Galli	Garage Carrozzeria Maffei SA - Tesserete
Damiano Garbani	
Marcantini	AMAG First SA - Gordola

Nome

Claudio Kump
Giacomo Mischler
Giorgio Morsanti*
Francesco Nicora
Timoteo Pianezzi
Simone Piazzoli
Davide Pironaci
Loris Raffaini
Alessandro Edoardo
Rossi
Martina Rottigni
Giacomo Tomat
Yari Vecchio
Dario Veselinovic*

Datore di lavoro

AMAG Automobili e Motori SA - Coldrerio
 Autocentro Carlo Steger SA - Genestrerio
 Autorimessa Nepple SA - Bellinzona
 Garage Karpf & Co. - Faido
 Garage Karpf & Co. - Faido
 Devittori all Cars plus SA - Biasca
 AMAG Automobili e Motori SA - Bellinzona
 Ufficio automezzi dello Stato - Camorino
 Racing Car SA - Grancia
 Wolfsberg Marco - Airolo
 Emil Frey SA - Pambio-Noranco
 Hügli Bahnhofgarage AG - Berikon
 Auto SA Truck - Mezzovico

* Specializzazione veicoli utilitari

Criminalità informatica

"I garage sono obiettivi interessanti per gli hacker"

Le notizie sugli attacchi informatici si moltiplicano. Le multinazionali hanno smesso da tempo di essere le uniche interessate. Sempre più PMI vengono prese di mira dai cyber hacker. Una vittima racconta la sua storia e l'UPSA invita i suoi membri a prendere adeguate misure di protezione. **Reinhard Kronenberg**



Il proprietario del garage Felix Wyss è stato hackerato. Invita i suoi colleghi a essere consapevoli dei pericoli della criminalità informatica: "La sicurezza è un affare del capo". Foto: media UPSA

La Croce Rossa Internazionale di Ginevra, la farmacia di vendita per corrispondenza "Zur Rose", il municipio di Yverdon-les-Bains, Emil Frey: potremmo continuare ancora con la lista delle aziende vittime di attacchi informatici nel solo 2022, perché è molta lunga. Le aziende interessate appartengono a tutti i settori, alcune delle quali operano anche nel settore automobilistico e delle carrozzerie.

Felix Wyss, proprietario della Aarau Carrosserie Werke AG di Aarau, è uno degli imprenditori che ha sperimentato questo aumento del rischio nella propria vita (professionale). I criminali lo hanno preso di mira nella notte tra il 4 e il 5 ottobre 2021. Il giorno dopo, tutto era cambiato.

All'inizio ho preso alla leggera il blocco totale di tutti i sistemi", racconta Felix Wyss. "Accidenti", pensò. Ma non era più in vena di scherzi quando quel pomeriggio apprese che era avvenuto un hacking. Per settimane Felix Wyss ha vissuto una crisi emotiva che non dimenticherà mai e che non augurerebbe a nessuno. Ecco perché ora lancia un avvertimento urgente ai suoi colleghi. È dovere di ogni imprenditore assumersi la responsabilità e affrontare il problema. "La sicurezza", dice F. Wyss, "è affare del capo". La sua precedente negligenza gli è costata molto denaro, anche se è riuscito a ridurre la richiesta di riscatto iniziale degli hacker da 480.000 a 50.000 dollari. Stefan Simon, dirigente di Swisscom, partner di cooperazione

dell'UPSA, conferma che la sicurezza informatica è responsabilità del capo. "Il caso di Felix Wyss è purtroppo tipico", afferma. Swisscom sta registrando che sempre più PMI vengono attaccate. Secondo S. Simon: "Il crimine informatico è attualmente un settore altamente professionalizzato che nel medio termine sostituirà persino il traffico di droga".

"Le officine sono un obiettivo interessante per gli hacker a causa dei loro prodotti costosi", afferma Markus Aegerter, membro della direzione dell'UPSA. Esorta i membri dell'associazione a monitorare e migliorare costantemente la propria sicurezza informatica. "Con la crescente digitalizzazione del settore, i rischi sono sempre maggiori", afferma Aegerter. Sempre più officine rispondono a questo appello. "È una questione molto importante per noi. La prendiamo molto sul serio", afferma Alexander Hasler della Walter Hasler AG di Frick, parlando a nome di molte officine. <

Video dell'attacco informatico

È possibile vedere il video con Felix Wyss e Stefan Simon.



Scansiona il codice!

La formazione continua è la strada che ci permette di viaggiare verso il nostro futuro

L'offerta di formazione continua di UPSA è certificata e di elevata qualità. Approfittane!
www.agvs-upsa.ch, Rubrica: Formazione/UPSA Business Academy



Manipolazione sicura di prodotti chimici

Un nuovo strumento che facilita la gestione

Le officine sono tenute a garantire la corretta e sicura manipolazione dei prodotti chimici in azienda e ad adottare misure adeguate a protezione della salute di tutti i collaboratori. La Segreteria di Stato per l'Economia (Seco) ha sviluppato un nuovo strumento online chiamato "SICHEM" per facilitare alle aziende l'adempimento di questo obbligo legale. **Cynthia Mira**

In qualità di imprenditori, i garagisti si trovano regolarmente di fronte a requisiti legali da rispettare. Se nei processi di lavoro vengono utilizzate sostanze chimiche, è necessario porsi domande sulla loro corretta manipolazione. I rischi associati al lavoro con le sostanze chimiche sono spesso sottovalutati: dai detersivi per ruote nell'autolavaggio, ai detersivi per pavimenti nell'officina e ai vari prodotti venduti nel reparto dopo-vendita. Si tratta di un errore che può avere delle conseguenze, perché per molte sostanze chimiche gli effetti nocivi sulla salute vengono avvertiti dalle persone solo dopo decenni. Ciò rende ancora più importante adottare le più efficaci misure di sicurezza possibili in azienda per proteggere tutti i collaboratori dai pericoli. Ogni azienda in Svizzera è obbligata per legge a proteggere la salute dei propri collaboratori. La responsabilità è dei garagisti. Nel settore automobilistico, le ispezioni sono effettuate esclusivamente dall'ispettore del lavoro cantonale o, in

caso di incidente, dalle autorità giudiziarie. La lista di controllo della Seco offre un supporto per soddisfare i requisiti di legge. Tuttavia, è ora disponibile uno strumento online adattato chiamato "SICHEM" per aiutare nella manipolazione sicura dei prodotti chimici. Le linee guida per l'attuazione si basano su due aspetti: da un lato, sulle condizioni per la manipolazione dei prodotti chimici (organizzazione, documentazione, disposizioni speciali) e, dall'altro, sulle misure concrete in azienda (protezione della salute, stoccaggio, trasporto).

I proprietari di garage che utilizzano lo strumento possono facilmente implementare queste misure per i loro collaboratori. Ad esempio, sulla piattaforma è possibile creare un proprio elenco di prodotti chimici. Poiché lo strumento è collegato al Registro svizzero dei prodotti chimici, il garagista può accedere direttamente alle informazioni sul prodotto in questione. Le in-

formazioni sono quindi accessibili e sempre aggiornate. Inoltre, è possibile inserire sistematicamente le applicazioni in azienda. In questo modo, i rischi per la salute, le classificazioni e l'etichettatura delle sostanze chimiche possono essere identificati rapidamente e aiutare a prendere le giuste decisioni per la manipolazione. Le schede di sicurezza sono anche pratiche e facili da archiviare. <

Maggiori informazioni su:

www.easygov.swiss/easygov/#/it.ch



Protegete voi stessi e i vostri collaboratori

Cliccate qui per saperne di più sull'utile e gratuito strumento online "SICHEM".



Visualizza i dettagli

Il Zukunftswerkstatt 4.0

Perché vale la pena di visitare la "vetrina dell'innovazione"

Lo Zukunftswerkstatt 4.0 di Esslingen am Neckar, vicino a Stoccarda, è un centro di innovazione per il settore automobilistico. Qui si possono testare le ultime tecnologie, i prodotti e i sistemi connessi nel settore delle vendite e dei servizi. Più di cento partner si sono riuniti per presentare l'officina del futuro lungo un percorso interattivo. Vale la pena una visita da parte dei garagisti svizzeri? **Cynthia Mira**



Secondo Niclas Wild, direttore commerciale di Zukunftswerkstatt 4.0, la piattaforma non può essere paragonata a un museo perché offre l'opportunità di scoprire, testare e dare un feedback.

Foto: media UPSA

Un cliente arriva in officina con la sua auto. Diverse telecamere seguono il suo arrivo e scrutano l'auto da tutte le angolazioni. I video registrano eventuali danni. Il cliente entra nell'officina e seleziona il servizio desiderato su una postazione automatica. Il processo è simile al moderno sistema di ordinazione che si trova all'ingresso delle grandi catene di fast-food come McDonald's. E poiché i cambiamenti digitali e tecnologici nel settore automobilistico sono all'ordine del giorno, questi aspetti sono visibili in questa officina del futuro 4.0. Qui è possibile testare tutti i processi che caratterizzano il settore automobilistico di oggi e di domani.

Subito dopo l'ingresso si trova un funzionale laboratorio con due postazioni di lavoro. Si concentra sui sistemi di assistenza alla guida e sulla mobilità elettrica. Diversi partner della Zukunftswerkstatt 4.0 - a cui sono affiliate più di 100 aziende - presentano gli ultimi prodotti giunti sul mercato e quelli che intendono lanciare nel prossimo futuro. I proprietari di garage hanno l'opportunità di provare queste innovazioni e di assimilarle in modo olistico, integrate in nuovi processi. "I visitatori sono invitati a familiarizzare con i sistemi e il loro collegamento in rete, a testarli e a fornire un feedback", spiega Niclas Wild, direttore

commerciale di Zukunftswerkstatt 4.0. Dalla sua apertura nel novembre 2021, il team dell'Officina del futuro 4.0 ha lavorato duramente per mantenere l'attrattiva di questa vetrina dell'innovazione e per svilupparla ulteriormente. "Il concetto e la posizione sono unici nel settore e stanno suscitando molto interesse. La nostra rete di partner è in continua crescita", afferma Niclas Wild. Per lui, l'importante è che i prodotti esposti non si nascondano dietro una vetrina, ma che possano essere provati. Per questo motivo, afferma, lo Zukunftswerkstatt non può essere paragonato a un museo.

L'investimento in questo edificio di circa 450 metri quadrati è costato 2,5 milioni di franchi. Gli azionisti sono la Deutsche Automobil Treuhand (DAT), la Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU) e l'Institut für Automobilwirtschaft (IfA).

Alla domanda sui risultati ottenuti dopo i primi mesi di attività, Niclas Wild afferma: "Quello che abbiamo notato è che la digitalizzazione sta preoccupando molte aziende, soprattutto le piccole officine indipendenti, che non ricevono alcun aiuto o consulenza dai produttori". In questo contesto, consiglia a tutti i garagisti di non vedere la digitalizzazione come qualcosa di negativo, ma di interessarsi attivamente a queste nuove realtà. "La digitalizzazione non sostituisce i collaboratori, ma ne facilita il lavoro. Osserva inoltre che i garagisti non sempre sanno come allestire un'officina funzionale per le auto elettriche. "I nostri workshop aiutano ad abbassare la soglia di inibizione e mostrano quali sistemi esistono già". In futuro saranno organizzati anche corsi di formazione in determinate aree tematiche. "Il nostro obiettivo è offrire corsi che sono disponibili solo qui alla Zukunftswerkstatt. Non vogliamo competere con altri fornitori. L'obiettivo principale del concetto di officina del futuro 4.0 è quello di sostenere il settore automobilistico



A portata di mano: le tecnologie e i sistemi che presto aiuteranno le officine nel loro lavoro sono esposti a Zukunftswerkstatt 4.0 e possono essere provati.

in questo periodo di transizione. Vogliamo concentrarci su tutto ciò che è utile per il settore", sottolinea il direttore commerciale. Attualmente, il team riceve pure molte richieste di prenotazione di eventi. Questo fa anche parte del modello di business del sito: i suoi locali possono essere affittati per eventi. I due lift dell'officina possono essere abbassati rapidamente nel pavimento così da fare spazio.

E cosa può offrire questo centro di innovazione ai garagisti svizzeri? "Le tendenze, i prodotti e le auto in Svizzera sono gli stessi del mercato tedesco", spiega Niclas Wild. L'azienda svizzera ASS AG è uno dei part-

ner nel campo della tecnologia dei motori. "E riceviamo regolarmente visite da garage svizzeri, direttori di aziende, tecnici e responsabili di officine. Il team fornisce un feedback ai partner in modo che possano ottimizzare ulteriormente i loro prodotti. In occasione degli "Autotechnik Days" di Hostettler Autotechnik AG, tenutisi a Lucerna alla fine di maggio, Stefan Schneider, membro del comitato di direzione della società di sviluppo software Topmotive, ha confermato: "Prima di commercializzarli sottoponiamo i nostri prodotti alla Zukunftswerkstatt 4.0". <

UPSA Business Academy—Ticino

Settembre 2022

Lavori elettrici su veicoli con impianti ad alto voltaggio — 2giorni

Data: 27.09.2022 — 28.09.2022

Data: 29.09.2022 — 30.09.2022 (**completo**)

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor—1 giorno

Data: 23.09.2022

Ottobre 2022

Salute & Sicurezza—2 giorni

Data: 19.10.2022 — 26.10.2022

Maggiori informazioni e iscrizioni su:

<https://www.upsa-ti.ch/it/formazione-professionale/centro-upsa-biasca/formazione-continua>

Novembre 2022

Autorizzazione alla manipolazione dei prodotti refrigeranti—2 giorni

Data: 09.11.2022—10.11.2022

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor—1 giorno

Data: 12.11.2022

Dicembre 2022

UPSA modulo di didattica Usare in modo competente gli strumenti della nuova OFor—1 giorno

Data: 02.12.2022



Viaggiare con le targhe professionali in Italia è ora possibile

Marcia indietro per le targhe U

Il Consiglio federale ha firmato un accordo innovativo con l'Italia che prevede il riconoscimento reciproco delle autorizzazioni per giri di prova italiani e delle licenze di circolazione collettive svizzere, nonché delle relative targhe. L'accordo è in vigore dal 2 agosto 2022 e testimonia la buona rete di contatti e gli sforzi dell'UPSA nella Berna federale. **Mike Gadiant**

I veicoli con targa svizzera U possono ora circolare in Italia. L'accordo tra la Svizzera e l'Italia facilita notevolmente il lavoro del settore automobilistico nelle regioni di confine, ad esempio consentendo di effettuare test drive e viaggi su percorsi di prova nell'altro Paese. Inoltre, i veicoli con targhe professionali nelle regioni di confine, non devono più fare una deviazione e possono prendere la strada più diretta.

Secondo i termini dell'accordo, la Svizzera e l'Italia riconoscono reciprocamente i permessi di circolazione di prova e le relative targhe, nonché le licenze di circolazione collettive e le relative targhe professionali. Entrambi i Paesi applicano il principio secondo cui i veicoli con permessi di prova con targhe o con licenza di circolazione collettiva con targhe professionali possono circolare sul loro territorio solo se sono assicurati contro i danni a terzi. Per i garagisti svizzeri valgono le seguenti disposizioni per l'utilizzo delle targhe professionali in Italia: il presupposto per qualsiasi viaggio nel Paese confinante è un veicolo sicuro da guidare secondo i requisiti del Paese d'origine. Possono circolare in Italia con

licenze collettive e targhe professionali corrispondenti le seguenti categorie di veicoli: autoveicoli, motocicli, motocicli leggeri, autoveicoli professionali, rimorchi e motoveicoli agricoli e forestali. Oltre alle categorie di veicoli sopra citate, le targhe professionali e i relativi permessi possono essere utilizzati per circolare sul territorio italiano come segue:

- * targhe professionali per autoveicoli a tutti i veicoli a motore con ruote gemellate disposte simmetricamente che non sono motoveicoli;
- * targhe professionali per motoleggere a tutti i veicoli a motore che non sono autoveicoli;
- * targhe professionali per motoleggere ai quadricicli leggeri a motore e ai ciclomotori;
- * tutte le targhe professionali a veicoli speciali della corrispondente categoria di veicoli;
- * targhe professionali per veicoli a motore agricoli e forestali a rimorchi e autotreni agricoli e forestali.

Quando un rimorchio è agganciato a un veicolo a motore, è possibile utilizzare la targa di controllo posteriore del veicolo trainante come targa del rimorchio. I veicoli con licenza di circolazione collettiva possono circolare sul territorio italiano solo se guidati dal titolare della società a cui le autorità svizzere hanno rilasciato la licenza di circolazione collettiva o se il conducente è munito di una procura da lui rilasciata. <

Scopo delle corse effettuate

Maggiori dettagli sull'accordo, compreso lo scopo delle corse, sono disponibili su agvs-upsa.ch.



Panoramica delle disposizioni



Biasca,
25 agosto 2022



Immatricolazioni cumulative Gen. - Ago. 2022 per distretto e Ticino con quota di mercato per marca														Imm. cum. Gen. - Ago. CH			
Rango	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca e valli		< >	Σ Tot.	% Quota	Σ Totale	% Quota	Rango
1	VW	144	12.60%	680	17.09%	276	20.23%	243	18.63%	86	18.90%	19	1'448	17.32%	14'938	10.55%	1
2	AUDI	129	11.29%	464	11.66%	125	9.16%	135	10.35%	26	5.71%	6	885	10.59%	11'308	7.98%	4
3	MERCEDES-BENZ	128	11.20%	441	11.08%	134	9.82%	108	8.28%	23	5.05%	7	841	10.06%	12'151	8.58%	3
4	SKODA	81	7.09%	252	6.33%	123	9.02%	98	7.52%	67	14.73%	29	650	7.78%	10'934	7.72%	5
5	BMW	111	9.71%	251	6.31%	102	7.48%	68	5.21%	24	5.27%	22	578	6.91%	12'409	8.76%	2
6	TOYOTA	91	7.96%	266	6.69%	105	7.70%	75	5.75%	30	6.59%	0	567	6.78%	7'659	5.41%	6
7	SEAT / CUPRA	65	5.69%	141	3.54%	69	5.06%	38	2.91%	22	4.84%	7	342	4.09%	6'805	4.80%	7
8	DACIA	30	2.62%	111	2.79%	44	3.23%	38	2.91%	47	10.33%	2	272	3.25%	4'481	3.16%	12
9	PORSCHE	22	1.92%	154	3.87%	15	1.10%	36	2.76%	3	0.66%	0	230	2.75%	2'774	1.96%	17
10	RENAULT	25	2.19%	69	1.73%	28	2.05%	38	2.91%	25	5.49%	3	188	2.25%	4'206	2.97%	13
11	FIAT	31	2.71%	98	2.46%	16	1.17%	35	2.68%	6	1.32%	1	187	2.24%	2'637	1.86%	19
12	SUZUKI	27	2.36%	81	2.04%	23	1.69%	30	2.30%	17	3.74%	1	179	2.14%	2'302	1.63%	22
13	TESLA	35	3.06%	97	2.44%	24	1.76%	20	1.53%	1	0.22%	0	177	2.12%	4'596	3.24%	11
14	HYUNDAI	26	2.27%	66	1.66%	47	3.45%	24	1.84%	8	1.76%	4	175	2.09%	5'217	3.68%	9
15	FORD	21	1.84%	70	1.76%	29	2.13%	45	3.45%	3	0.66%	5	173	2.07%	5'311	3.75%	8
15	MINI	33	2.89%	98	2.46%	28	2.05%	12	0.92%	2	0.44%	0	173	2.07%	2'460	1.74%	20
17	KIA	16	1.40%	68	1.71%	16	1.17%	43	3.30%	12	2.64%	0	155	1.85%	3'619	2.55%	15
18	JEEP	8	0.70%	70	1.76%	14	1.03%	17	1.30%	10	2.20%	3	122	1.46%	1'130	0.80%	25
19	PEUGEOT	10	0.87%	44	1.11%	21	1.54%	26	1.99%	2	0.44%	2	105	1.26%	4'752	3.35%	10
20	MITSUBISHI	12	1.05%	33	0.83%	14	1.03%	36	2.76%	8	1.76%	0	103	1.23%	1'259	0.89%	24
21	OPEL	10	0.87%	43	1.08%	23	1.69%	16	1.23%	4	0.88%	1	97	1.16%	3'011	2.13%	16
22	MAZDA	6	0.52%	42	1.06%	24	1.76%	23	1.76%	1	0.22%	0	96	1.15%	2'717	1.92%	18
23	CITROEN	7	0.61%	34	0.85%	25	1.83%	23	1.76%	4	0.88%	0	93	1.11%	2'441	1.72%	21
24	HONDA	17	1.49%	37	0.93%	5	0.37%	25	1.92%	2	0.44%	0	86	1.03%	1'601	1.13%	23
25	VOLVO	21	1.84%	37	0.93%	10	0.73%	9	0.69%	3	0.66%	1	81	0.97%	3'857	2.72%	14
26	NISSAN	14	1.22%	41	1.03%	4	0.29%	9	0.69%	5	1.10%	0	73	0.87%	978	0.69%	28
27	SUBARU	5	0.44%	19	0.48%	9	0.66%	10	0.77%	9	1.98%	0	52	0.62%	1'008	0.71%	27
28	LAND ROVER	6	0.52%	31	0.78%	0	0.00%	7	0.54%	0	0.00%	0	44	0.53%	1'011	0.71%	26
29	ALFA ROMEO	0	0.00%	28	0.70%	2	0.15%	0	0.00%	1	0.22%	0	31	0.37%	742	0.52%	29
30	FERRARI	0	0.00%	25	0.63%	0	0.00%	1	0.08%	0	0.00%	1	27	0.32%	0	0.00%	38
31	LEXUS	2	0.17%	22	0.55%	0	0.00%	1	0.08%	0	0.00%	0	25	0.30%	335	0.24%	32
32	SMART	3	0.26%	12	0.30%	3	0.22%	5	0.38%	0	0.00%	0	23	0.28%	174	0.12%	34
33	MASERATI	2	0.17%	17	0.43%	0	0.00%	1	0.08%	0	0.00%	0	20	0.24%	203	0.14%	33
34	JAGUAR	0	0.00%	12	0.30%	2	0.15%	3	0.23%	0	0.00%	0	17	0.20%	378	0.27%	31
35	BENTLEY	0	0.00%	10	0.25%	0	0.00%	1	0.08%	0	0.00%	0	11	0.13%	0	0.00%	38
36	DS	4	0.35%	2	0.05%	4	0.29%	0	0.00%	0	0.00%	0	10	0.12%	440	0.31%	30
37	LAMBORGHINI	0	0.00%	7	0.18%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	7	0.08%	0	0.00%	38
39	ALPINE	1	0.09%	2	0.05%	0	0.00%	1	0.08%	1	0.22%	0	5	0.06%	73	0.05%	36
40	ASTON MARTIN	0	0.00%	3	0.08%	0	0.00%	1	0.08%	0	0.00%	0	4	0.05%	77	0.05%	35
40	POLESTAR	0	0.00%	1	0.03%	0	0.00%	1	0.08%	2	0.44%	0	4	0.05%	0	0.00%	38
42	SSANGYONG	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	2	0.15%	1	0.22%	0	3	0.04%	63	0.04%	37
	Diverse	3	0.26%	3	0.08%	0	0.00%	1	0.08%	0	0.00%	0	7		1'602	1.13%	
	Σ Totale	1'143	13.67%	3'979	47.60%	1'364	16.32%	1'304	15.60%	455	5.44%	114	8'359		141'659		

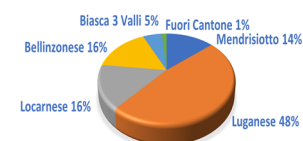
Immatricolazioni VU agosto e cumulativo (da luglio) 2022 per distretto con quota di mercato per marca																		
Genere	Marca	Mendrisiotto		Luganese		Bellinzonese		Locarnese		Biasca 3 valli		Fuori cantone		Σ Totale TI		Quota % Cum.	Rango Cum.	
		Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.	Ago.	Cum.			
Autofurgone	VW	4	6	31	41	10	13	4	5	5	7	1	1	55	73	33.18%	1	
	RENAULT	1	2	8	13	9	12	1	1	1	1			20	29	13.18%	2	
	FORD	1	2	4	8	3	3	4	6	3	6			15	25	11.36%	3	
	MERCEDES-BENZ	1	2	5	7	4	7			1	2			11	18	8.18%	4	
	ISUZU	3	5			1	2			1	2			5	9	4.09%	5	
	PEUGEOT	1	2	3	6	1	1							5	9	4.09%	5	
	CITROEN			7	8			1	1					8	9	4.09%	5	
	FUSO			5	8									5	8	3.64%	8	
	TOYOTA			2	4	1	1			2	3			5	8	3.64%	8	
	IVECO	1	2			1	1	1	2					3	5	2.27%	10	
	FIAT			3	3	1	2							4	5	2.27%	10	
	NISSAN	1	1	2	3	1	1							4	5	2.27%	10	
	OPEL					1	2	1	2					2	4	1.82%	13	
	DIVERSE			4	4									4	4	1.82%	13	
	MITSUBISHI			1	2	1	1							2	3	1.36%	15	
	PIAGGIO							2	2					2	2	0.91%	16	
	GASTONE			1	2									1	2	0.91%	16	
	GOUPIL					1	2							1	2	0.91%	16	
	Σ Totale	13	22	76	109	35	48	14	19	13	21	1	1	152	220			
Autocarro	MERCEDES-BENZ	1	1	1	2	2	3							4	6	40.00%	1	
	DAF	1	2											1	2	13.33%	2	
	FUSO	1	2											1	2	13.33%	2	
	IVECO					1	2							1	2	13.33%	2	
	VOLVO	1	2											1	2	13.33%	2	
	SCANIA			1	1									1	1	6.67%	6	
	Σ Totale	4	7	2	3	3	5	0	0	0	0	0	0	9	15			
Trattore a sella	VOLVO							2	2	1	2			3	4	80.00%	1	
	DAF	1	1											1	1	20.00%	2	
	Σ Totale	1	1	0	0	0	0	2	2	1	2	0	0	4	5			



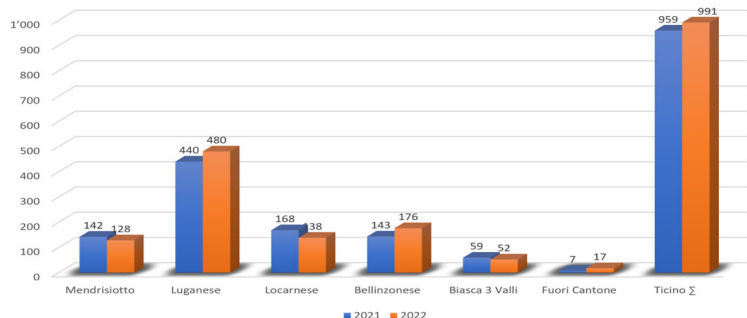
	Agosto						Gennaio - Agosto					
	2021		2022		2021 - 2022		2021		2022		2021 - 2022	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	142	14.81%	128	12.92%	-14	-9.86%	1'322	14.38%	1'146	13.70%	-176	-13.31%
Luganese	440	45.88%	480	48.44%	40	9.09%	4'244	46.16%	3'982	47.60%	-262	-6.17%
Locarnese	168	17.52%	138	13.93%	-30	-17.86%	1'541	16.76%	1'305	15.60%	-236	-15.31%
Bellinzonese	143	14.91%	176	17.76%	33	23.08%	1'490	16.21%	1'364	16.30%	-126	-8.46%
Biasca 3 Valli	59	6.15%	52	5.25%	-7	-11.86%	501	5.45%	455	5.44%	-46	-9.18%
Fuori Cantone	7	0.73%	17	1.72%	10	142.86%	96	1.04%	114	1.36%	18	18.75%
Ticino Σ	959	100%	991	100%	32	3.34%	9'194	100%	8'366	100%	-828	-9.01%
Svizzera	16'456		16'384		-72	-0.44%	160'425		141'640		-18'785	-11.71%

	Movimenti - occasioni		
	2021	2022	Delta %
Gen. - Lug.	31'391	28'947	-7.79%
Agosto	3'791	3'665	-3.32%
Gen. - Ago.	35'182	32'612	-7.30%

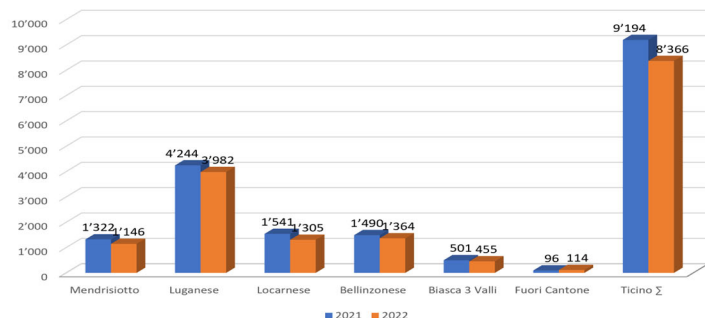
Quota di mercato Gen. - Ago. 2022



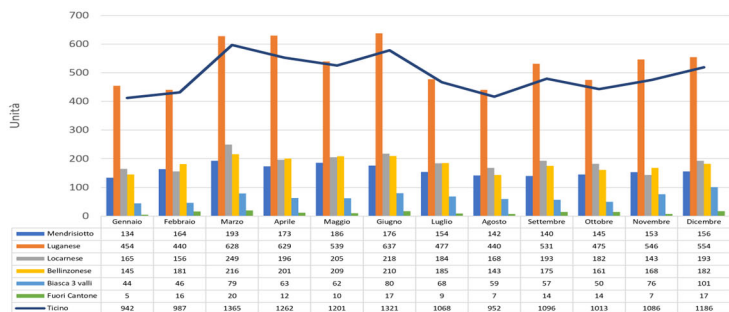
Immatricolazioni unità Agosto



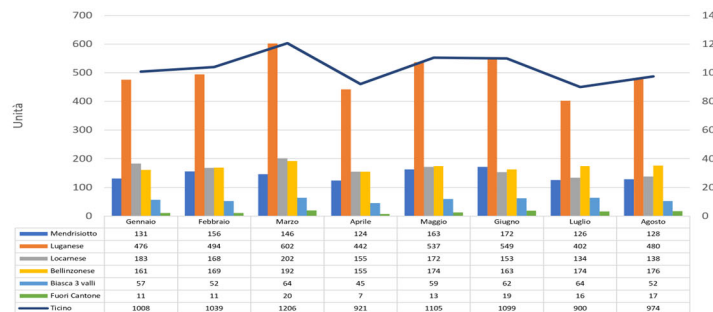
Immatricolazioni unità Gennaio - Agosto



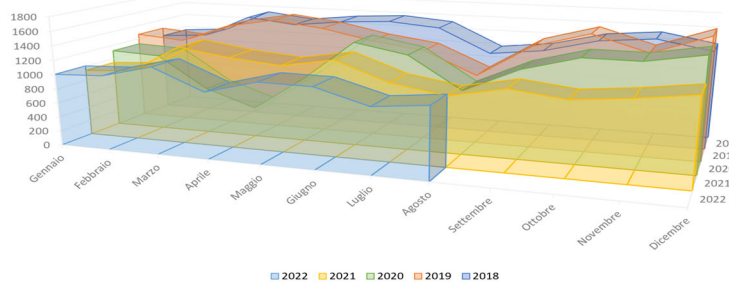
Immatricolazioni unità mensile 2021



Immatricolazioni unità mensile 2022



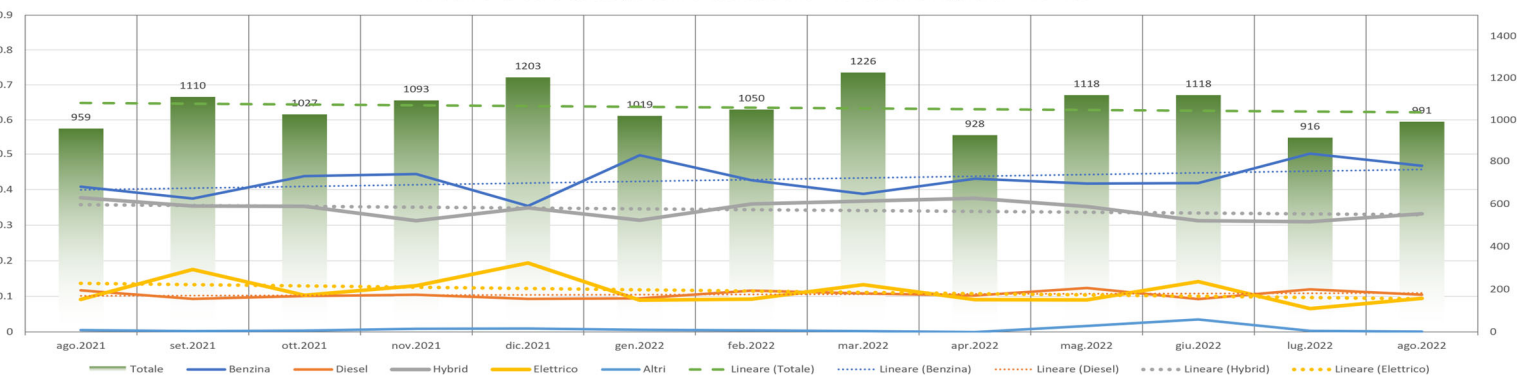
Immatricolazioni unità Ticino 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022



Delta immatricolazioni cumulativo in % 2021 - 2022



Andamento della quota parte in % per tipo di alimentazione negli ultimi 13 mesi



Tipo propuls.	Unità	Quota
Auto elettriche	94	9.5%

Colore	Unità	Quota
Grigio	344	34.7%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	6	0.6%

Marca	Unità	%	Marca	Unità	%
1° VW	179	18%	6° BMW	70	7%
2° Mercedes	121	12%	7° Dacia	47	5%
3° Audi	102	10%	8° Seat/Cupra	45	5%
4° Toyota	87	9%	8° Fiat	31	3%
5° Skoda	71	7%	10° Mini	21	2%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio autom.	864	87.2%

Colore	Unità	Quota
Bianco	239	24.1%
Nero	203	20.5%
Blu	89	9.0%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	725	73.2%

UPSA Sezione Ticino — 2022



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



Alice Tognetti

Membro di comitato TI

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

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

Enzo Galloro

Docente centro UPSA Biasca



Marco Doninelli

Direttore UPSA TI



Manuela Caffi

Collaboratrice



Lia Guidali

Collaboratrice



Boris Rè

Collaboratore



UPSA SEZIONE TICINO

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

Telefono/Fax/Posta elettronica:
Tel.: 091 911 51 24

Posta elettronica: marco.doninelli@upsa-ti.ch