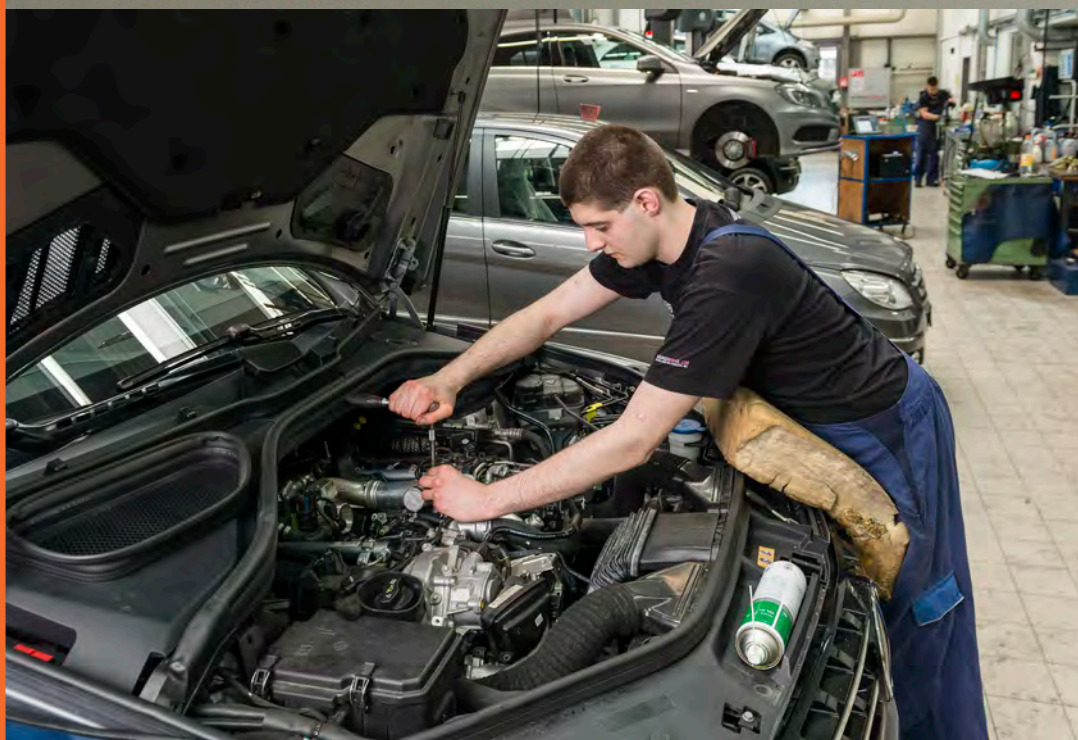




Semplici mezzi di trasporto per alcuni e vere e proprie opere d'arte per altri, le automobili e gli autocarri sono veicoli al contempo utili e affascinanti. Non stupisce quindi che assistente di manutenzione per automobili CFP, meccanico/a di manutenzione per automobili AFC e meccatronico/a d'automobili AFC siano professioni molto gettonate. Esse presuppongono requisiti più o meno elevati, perciò tutti i giovani interessati ai veicoli leggeri e utilitari possono trovare una formazione adatta a loro. Gli assistenti di manutenzione per automobili svolgono semplici lavori di servizio e riparazioni. I meccanici di manutenzione per automobili lavorano autonomamente anche con parti complesse dei veicoli quali frizione, cambio o sospensione. I meccatronici d'automobili conoscono alla perfezione l'elettronica dei veicoli e sono in grado di controllare e riparare sistemi anche complessi. Le tre professioni sono sempre al passo con le nuove tecnologie quali ad esempio la propulsione elettrica o ibrida. Nelle officine si lavora sia con apparecchi per la diagnostica e la misurazione controllati da software, sia con attrezzi tradizionali.



MECCATRONICO/MECCATRONICA D'AUTOMOBILI	AFC
MECCANICO/A DI MANUTENZIONE PER AUTOMOBILI	AFC
ASSISTENTE DI MANUTENZIONE PER AUTOMOBILI	CFP

«Riporto in strada i giganti»

Noemi Bapst, 18 anni

Al 3° anno di tirocinio
come meccatronica d'automobili AFC,
indirizzo veicoli utilitari

Ritratto

L'officina in cui lavora Noemi Bapst potrebbe ospitare senza problemi uno stadio di tennis. L'edificio deve essere così grande perché qui non si controllano e riparano automobili bensì grandi veicoli utilitari.

Qui si trova di tutto: dalla scavatrice compatta all'autocarro fino all'enorme macchina forestale. Nella grande officina si lavora su più veicoli contemporaneamente e il rumore si amplifica. «In questa professione non si possono avere le orecchie sensibili», afferma Noemi Bapst.

Motori, cambi, telai

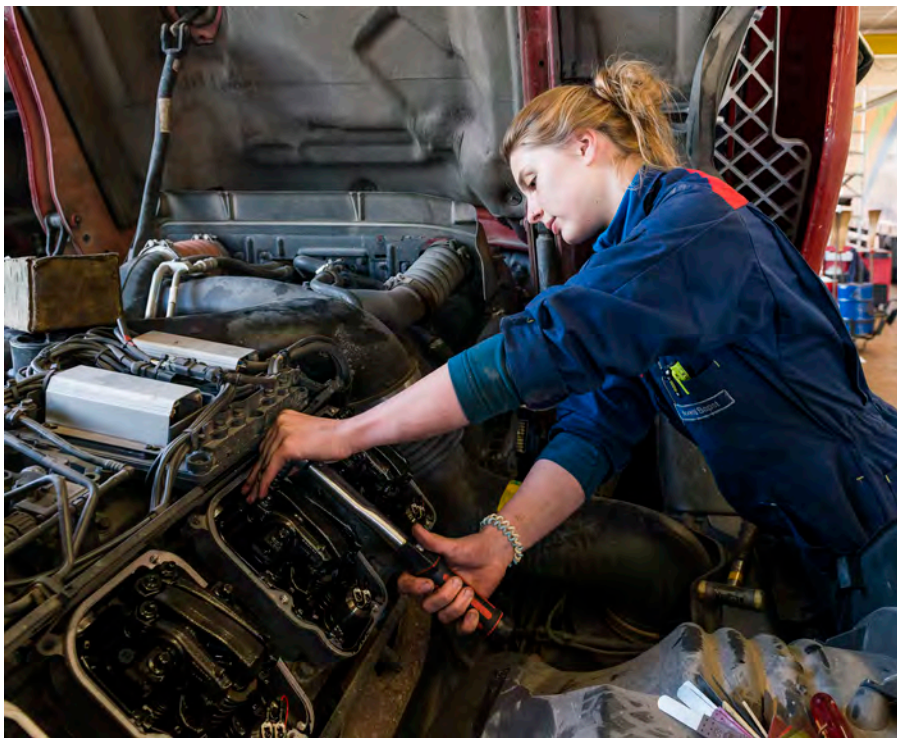
L'apprendista controlla se le valvole del motore di un autocarro hanno abbastanza gioco. A tale scopo infila una lamina di metallo di un certo spessore tra le varie parti. Deve muoversi senza problemi. «Questo è molto importante poiché le parti si espandono quando il motore si riscalda. E anche in tal caso devono funzionare senza intoppi», spiega Noemi.

Poi scende nella fossa d'ispezione e manutenzione sotto il veicolo, dove controlla la frizione nella parte inferiore. In particolare verifica che il rivestimento della frizione sia ancora abbastanza spesso. È tutto a posto; se non fosse stato così, Noemi avrebbe dovuto smontare il cambio e sostituire la frizione. L'apprendista ha controllato anche le ruote e i freni. Ora, insieme a un collega, rimonta il pesante mozzo della ruota.

Sistemi high-tech

Non appena l'autocarro è stato controllato, riparato e pulito, Noemi lo guida dall'officina fino al piazzale antistante. «È divertente spostare questi giganti. Per ora posso però guidare solo nell'area aziendale perché non ho ancora la patente di guida.»

L'apprendista conosce bene anche i componenti elettronici. Dando un'occhiata nel vano dei fusibili di un autocarro ci si rende conto di



quanto questi siano complessi, quasi quanto quelli di un edificio. Sensori, computer di bordo, navigatore, ABS e sistema di controllo elettronico del motore sono solo alcuni esempi del sistema high-tech di un veicolo utilitario moderno. L'apprendista collega un computer portatile a un'interfaccia nella cabina di guida. Grazie a un software diagnostico ora può trovare gli errori e adeguare le impostazioni.



Revisioni e soccorso stradale

«I lavori di manutenzione occupano gran parte del mio tempo. Si tratta di interventi semplici che spesso possono essere svolti rapidamente. Ci sono però anche incarichi che ci tengono occupati per diversi giorni, ad esempio la revisione di un motore difettoso. Non si può semplicemente sostituire la parte rotta, ma bisogna reimpostare il sistema complicato e delicato. Dobbiamo lavorare con molta precisione e sotto pressione. Lasciare il proprio mezzo in officina, infatti, equivale a una perdita finanziaria per il proprietario di un autocarro.»

Noemi descrive così la sua quotidianità lavorativa e aggiunge: «Per me questa professione ha solo aspetti positivi. È una bella sensazione riuscire a far funzionare questi giganti. Un diversivo particolare è il soccorso stradale: andiamo a prendere i veicoli utilitari in panne e li portiamo in officina per ripararli. Interventi di questo genere rappresentano ogni volta una piccola avventura.»

Tra meccanica e display

Matthias Zurbrügg, 20 anni

Meccanico di manutenzione per automobili AFC, indirizzo veicoli leggeri

Ritratto

Nella grande agenzia Mercedes in cui lavora Matthias Zurbrügg ci sono automobili di ogni genere: vetture piccole, limousine, SUV e addirittura un'auto d'epoca. Il meccanico di manutenzione per automobili si sta occupando di un'auto che perde olio.

«Non è per niente facile riuscire a individuare l'origine del problema, che può essere ovunque», afferma Matthias Zurbrügg. «Con l'esperienza tuttavia si sa sempre meglio dove focalizzare la ricerca. Qui ho trovato quasi subito la causa: una guarnizione difettosa in un tubo che aspira aria per il motore.»

Controllo con gli occhi e con le mani

Installare la parte riparata nel blocco del motore è una bella sfida. «Nel vano motore è tutto molto stretto e quindi devo sapere esattamente come tenere gli attrezzi.» L'automobile accanto è stata alzata con un sollevatore per veicoli. Il meccanico di manutenzione per automobili controlla le sospensioni, sia con gli occhi sia con le mani. «Spesso le piccole crepe si sentono ma non si vedono», spiega Matthias. Naturalmente dà un'occhiata anche alle pastiglie dei freni: se fossero troppo consumate, dovrebbe sostituirle. «Si tratta di tipici lavori di servizio che occupano l'80% del mio tempo.»

Auto d'epoca e altri punti forti

Matthias preferisce effettuare i lavori all'interno del veicolo. «Dietro al cruscotto ci sono sistemi interessanti, ad esempio l'impianto di climatizzazione e l'impianto stereo. È tutto un altro mondo: cavi e allacciamento anziché filtro dell'olio e pastiglie dei freni.» Se poi ha la possibilità di eseguire questi lavori su un'auto d'epoca, come sta facendo ora, Matthias è felicissimo. «Mi entusiasma molto anche smontare un motore, revisionarlo e infine installarlo nuovamente. Durante questa operazione



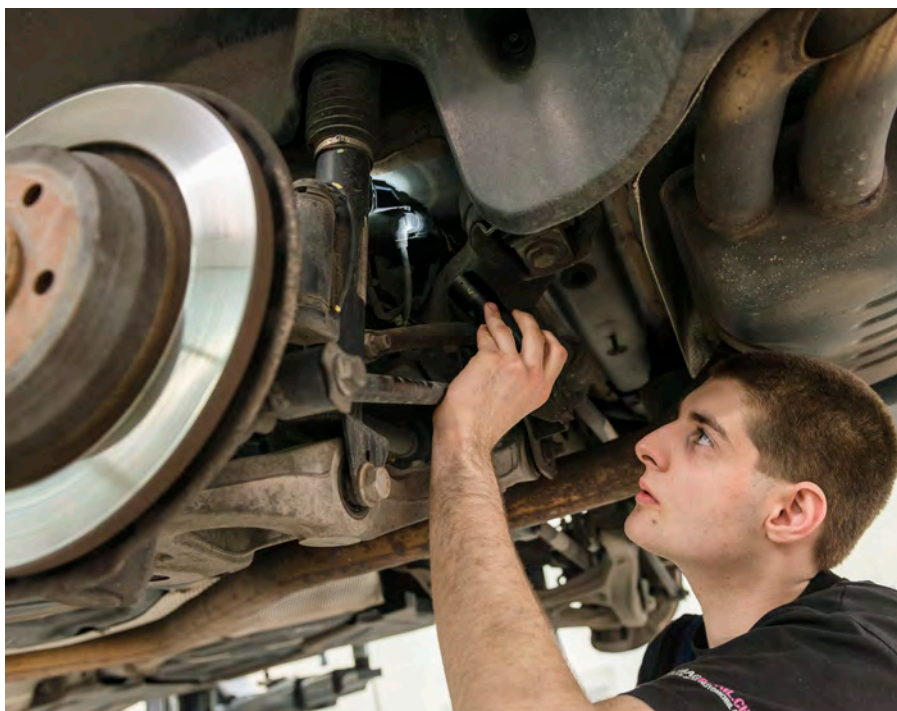
imparo sempre qualcosa perché spesso il problema o il tipo di motore sono per me una completa novità.»

Matthias, però, ammette anche di avere una grossa responsabilità: «Se durante una grande riparazione qualcosa va storto, i costi aumentano rapidamente oppure il conducente può essere in pericolo. Nonostante ciò, tutto deve anche essere sbrigato velocemente. Questo a volte ci fa vivere situazioni di stress.»

Formazione supplementare

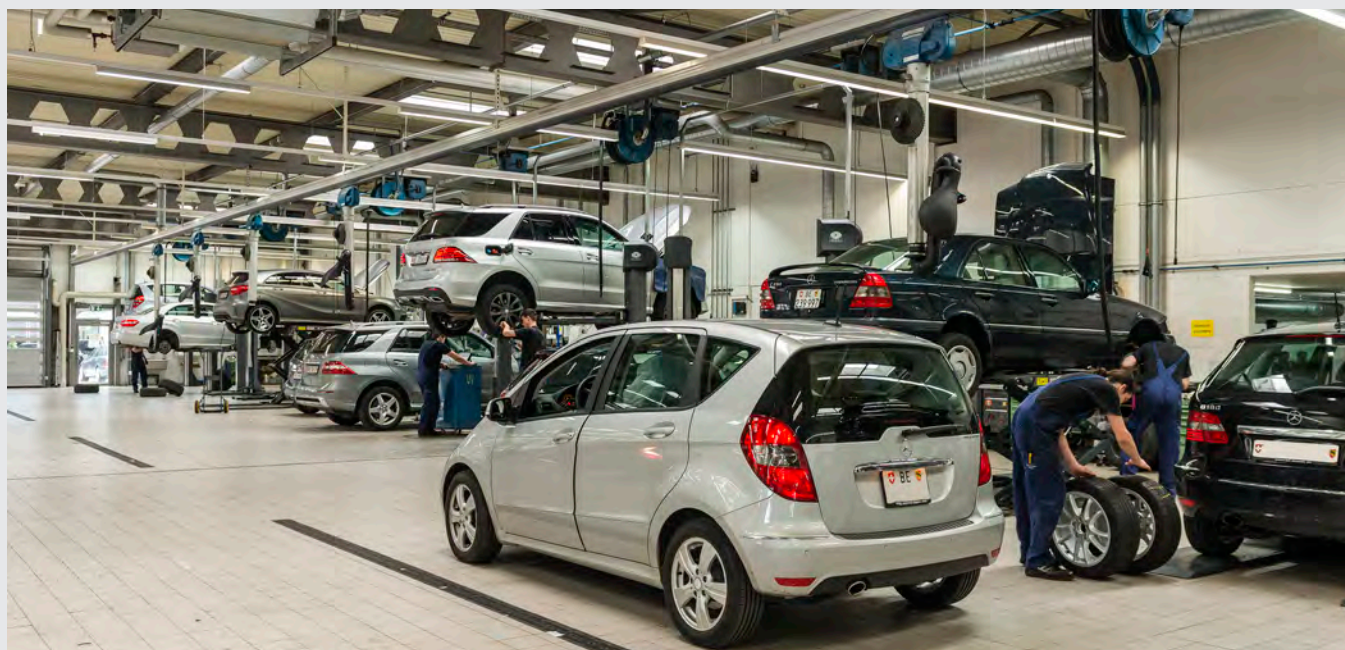
Come molti altri meccanici di manutenzione per automobili, Matthias sta seguendo la formazione supplementare di mecatronica d'automobili. Quali sono le principali differenze tra le due professioni? «La differenza si avverte soprattutto alla scuola professionale. L'insegnamento è più spedito e gli argomenti sono trattati in maniera più approfondita, in particolare tutto ciò che ha a che fare con l'elettronica dei veicoli.»

Inoltre ora Matthias passa più tempo davanti allo schermo, per esempio quando usa l'apparecchio per la diagnostica che, grazie a un'interfaccia elettronica, è in grado di localizzare velocemente i problemi del veicolo. Oppure al computer, dove si occupa dello schema elettrico dell'elettronica del veicolo. Proprio adesso il meccanico sta studiando l'elettronica di un sistema start-stop. «Si tratta di un campo completamente diverso rispetto alla meccanica di un telaio», spiega entusiasta.



Posti di tirocinio ambiti, buone prospettive per il futuro

Prospettive



Ogni anno, i posti di tirocinio vacanti nel ramo della tecnica automobilistica sono circa 2500, distribuiti in tutta la Svizzera: 800 per meccatronici d'automobili, 1300 per meccanici di manutenzione per automobili e 400 per assistenti di manutenzione per automobili. Le ragazze che svolgere un tirocinio in questo ambito sono sempre più numerose.

Molte possibilità di perfezionamento

I posti di tirocinio nel settore automobilistico sono molto ambiti. In particolare tra i candidati ai posti di assistente e di meccanico o meccanica di manutenzione per automobili vi è una certa concorrenza. La situazione è meno complicata per chi cerca un posto di tirocinio come meccatronico o meccatronica d'automobili.

I professionisti qualificati sono molto richiesti in tutte e tre le professioni. Solitamente trovano un posto di lavoro senza problemi. Essi sono prevalentemente attivi nelle officine e nelle concessionarie per veicoli leggeri e utilitari. Alcune grandi aziende contano fino a 100 collaboratori. Tuttavia, nella maggior parte delle officine lavorano molte meno persone (in media una decina). Anche le imprese di trasporti pubblici e l'esercito formano apprendisti e offrono posti di lavoro. Circa un terzo degli assistenti di manutenzione per automobili CFP svolge il tirocinio abbreviato che porta all'AFC di meccanico o

meccanica di manutenzione per automobili e ben il 20% dei meccanici di manutenzione per automobili sceglie la formazione supplementare di meccatronico o meccatronica d'automobili. I titolari di un attestato federale di capacità (AFC) possono specializzarsi nell'ambito tecnico, nel servizio clienti o nella vendita svolgendo degli esami professionali.

Piccole imprese, contatto con i clienti, lavoro di squadra

I professionisti del ramo automobilistico lavorano prevalentemente nella loro azienda. I rari interventi esterni sono effettuati se, ad esempio, l'officina offre un servizio di soccorso stradale. Il contatto con i clienti è frequente soprattutto nelle aziende più piccole. In certe stagioni, ad esempio durante il cambio degli pneumatici in primavera e in autunno, il carico di lavoro aumenta. In tali situazioni nelle piccole aziende tutti danno una mano, compreso il titolare. Il lavoro di squadra è molto importante; se i professionisti non collaborassero tra di loro, non sarebbe possibile nemmeno smontare un motore.

Evoluzione tecnologica

Questi professionisti hanno spesso gli attrezzi in mano, ma usano anche il computer e apparecchi di misurazione elettronici. La tecnica automobilistica si è evoluta moltissimo negli ultimi anni: i computer di bordo e

computer di bordo e i sistemi di assistenza sofisticati sono ormai standardizzati. In futuro i professionisti si occuperanno di motori elettrici e ibridi, celle a combustibile e automobili che parcheggiano in parte da sole o che viaggiano addirittura in modo autonomo. In un ambiente tecnico soggetto a continui cambiamenti è fondamentale essere curiosi e apprendere sempre cose nuove.

Quale professione del ramo automobilistico è adatta me?

Riparazioni complesse, diagnosi e lavori specifici all'elettronica dei veicoli rientrano nelle competenze dei meccatronici d'automobili.

I meccanici di manutenzione per automobili lavorano soprattutto con frizioni, cambi e telai. Gli assistenti di manutenzione per automobili sbrigano lavori di servizio e riparazioni semplici. Ma quale di queste professioni scegliere? Praticamente tutte le aziende di tirocinio richiedono i risultati del test attitudinale proposto dall'UPSA (Unione professionale svizzera dell'automobile) che dà indicazioni in merito all'idoneità ad una delle tre professioni. Il test può essere eseguito in diverse località della Svizzera. Tutte le informazioni sono disponibili su www.professioneauto.ch (luoghi, iscrizione, esempi di domande, ecc.).

Preparare e riparare automobili

Tiago Marques, 18 anni

Al 2° anno di tirocinio come assistente di manutenzione per automobili CFP

«Durante l'ultimo anno di scuola media ho effettuato quattro stage in diverse officine», racconta Tiago Marques. «Vedendomi interessato e impegnato, tutti i titolari mi hanno detto che è la professione giusta per me.»

«A causa delle mie difficoltà scolastiche mi sono iscritto ad un centro di formazione professionale specializzato a Courtepin, nel canton Friburgo. Ho svolto un anno di pre-tirocinio e il primo anno della formazione biennale nell'officina di questo centro. Si trattava di una vera officina con veri clienti che venivano ad esempio a far cambiare una lampadina del faro. Oggi sono all'ultimo anno di tirocinio in una grande officina Mercedes-Benz che conta 20 impiegati.»

Attività molto variegate

«Questa settimana ho dovuto preparare diversi veicoli per la vendita o per delle esposizioni: ho pulito i finestrini, i cerchi o il motore, ho lucidato la carrozzeria, ho passato l'aspirapolvere nell'abitacolo ecc. Dato che è primavera, dobbiamo cambiare anche parecchi pneumatici.»



Attualmente sto lavorando a una station wagon che ha un problema con il cambio: dopo un test su strada ho fatto un controllo del veicolo che ha confermato il problema. Ora devo cambiare l'olio e il filtro. Posso anche lavorare su pezzi più grandi quali la frizione e lo sterzo a cremagliera. Anche se lavoriamo con una sola marca, i modelli sono tanti e l'attività è molto variegata.»

Al volante

«Solitamente lavoro con un altro apprendista. Alcuni compiti li svolgo anche da solo, ad esempio i lavori di servizio o i test su strada. Se ho una domanda o se ho bisogno d'aiuto, mi rivolgo al responsabile dell'of-

ficina. Alla fine è lui che controlla i lavori svolti.

Essere in possesso della patente di guida mi consente di essere più autonomo. Spesso porto i veicoli al collaudo e a volte riaccompagno i clienti a casa loro. Inoltre, spesso è più facile individuare un malfunzionamento stando al volante.»

Esami in vista

«Presto sarà tempo di esami. La parte pratica si svolgerà nell'officina della scuola professionale. Dovrò svolgere diversi compiti: cambiare le pastiglie dei freni, controllare la batteria, verificare lo sterzo o sostituire una lampadina. L'esame delle conoscenze professionali sarà incentrato sull'elettrotecnica, la fisica e il calcolo (accelerazione, spazio di frenata, raffreddamento del motore ecc.). Il mio obiettivo è conseguire il certificato federale di formazione pratica e trovare un impiego.»

Assistente di manutenzione per automobili CFP

Se per imparare ti occorre un po' più di tempo o se le tue note scolastiche non sono sufficienti per iniziare la formazione di 3 anni di meccanico o meccanica di manutenzione per automobili AFC, puoi seguire la formazione di base di 2 anni per diventare assistente di manutenzione per automobili CFP. I requisiti pratici e le materie alla scuola professionale sono un po' meno esigenti che per i meccanici AFC. Una volta terminata la formazione, sarai titolare di un certificato di formazione pratica (CFP) valido in tutta la Svizzera. Questa qualifica ti consente di iniziare a lavorare oppure, se hai ottenuto buoni risultati, di accedere al secondo anno della formazione di meccanico o meccanica di manutenzione per automobili AFC.



Queste professioni sono adatte a me?

Ecco alcuni spunti di riflessione:

Mi interessano i veicoli e la tecnica

I veicoli leggeri e utilitari sono interessanti sotto più aspetti tecnici: il motore, il cambio, il telaio e non da ultima l'elettronica sono sistemi complessi e interessanti che funzionano in modo completamente diverso l'uno dall'altro.

Ho buone abilità manuali

Benché le automobili e in particolare i veicoli utilitari siano pesanti e potenti, sono anche costituiti di parti fini e sensibili. In occasione di controlli e riparazioni è quindi richiesta molta abilità.

Sono una persona precisa e responsabile

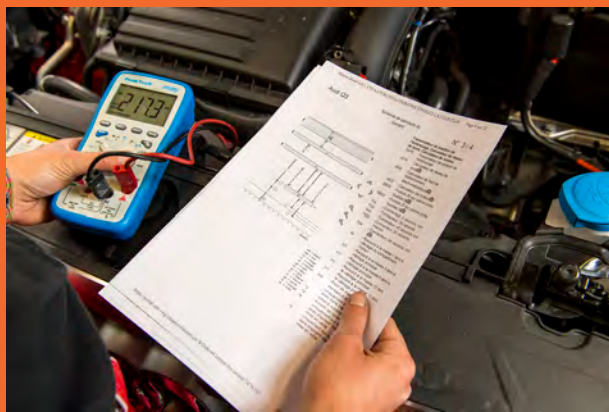
I veicoli devono funzionare in modo impeccabile, altrimenti il conducente e gli altri utenti della strada potrebbero essere in pericolo. I professionisti non possono pertanto permettersi errori grossolani.

Penso in maniera logica e capisco velocemente

Se un'automobile fa rumori strani, la causa non va cercata sempre nel punto dal quale proviene il rumore. Malgrado ciò gli specialisti trovano velocemente la causa nella complessa tecnica del veicolo.

Ho una buona resistenza fisica

Anche se hanno a disposizione diversi aiuti, come ad esempio il ponte sollevatore, questi professionisti devono spesso lavorare in piedi, sdraiati o sulle ginocchia. Inoltre devono trasportare carichi pesanti. Tutto ciò può essere faticoso.



IMPRESSUM

1ª edizione 2017

© 2017 CSFO, Berna. Tutti i diritti riservati.

Editori:

Centro Svizzero di servizio Formazione professionale | orientamento professionale, universitario e di carriera CSFO
Edizioni CSFO, edizioni@csfo.ch, www.csfo.ch
Il CSFO è un'istituzione della CDPE.

Direzione del progetto: Regula Luginbühl, Fanny Mülhauser, Alessandra Truatsch, CSFO **Interviste e redazione:** Peter Kraft, Jean-Noël Cornaz, Alessandra Truatsch, CSFO **Traduzione:** BFB Traduzioni, Castione **Revisione testi:** Sebastiano Bonifacio, Villa Luganese; Beatrice Tognola-Giudicetti, UOSP Bellinzona; Alessia Schmockler, CSFO **Foto:** Maurice Grünig, Zurigo; Thierry Porchet, Yvonand; Alessandra Rime, Roveredo **Concetto grafico:** Viviane Wälchli, Zurigo **Realizzazione:** Roland Müller, CSFO **Stampa:** Salvioni arti grafiche, Bellinzona

Distribuzione, servizio clienti:

CSFO Distribuzione, Industriestrasse 1, 3052 Zollikofen.
Tel. 0848 999 002, Fax +41 (0)31 320 29 38, distribuzione@csfo.ch, www.shop.csfo.ch

Numero articolo: FE3-3062 (esemplare singolo), FB3-3062 (plico da 50 copie)
Il pieghevole è disponibile anche in francese e in tedesco.

Ringraziamo per la collaborazione tutte le persone e le aziende coinvolte.
Con il sostegno della SEFRI.

Formazione professionale di base

Per le informazioni riguardanti la **formazione professionale di base biennale** di assistente di manutenzione per automobili CFP, si veda la pagina «Ritratto CFP»

Requisiti: assolvimento della scolarità obbligatoria.

Durata: mecatronico/a: 4 anni; meccanico/a: 3 anni.

Indirizzi professionali: veicoli leggeri o veicoli utilitari.

Formazione pratica: in un'officina (3-4 giorni a settimana).

Formazione teorica: 1-2 giorni a settimana alla Scuola professionale artigianale e industriale (SPAI).

Materie d'insegnamento a scuola: calcolo, fisica, elettrotecnica, conoscenza dei materiali, tecnica di lavorazione, comunicazione, servizio alla clientela, informazioni tecniche, norme di legge, servizio pezzi di ricambio, informatica, impianto elettrico, elettronica, motore, trasmissione, telaio.

Corsi interaziendali: giornate organizzate dall'associazione professionale che completano la formazione pratica e teorica.

Licenza di condurre: l'esame per la licenza di condurre fa parte della formazione professionale.

Titolo: attestato federale di capacità (AFC) di mecatronica e mecatronica d'automobili oppure di meccanico e meccanica di manutenzione per automobili.

Maturità professionale

In caso di buoni risultati scolastici è possibile preparare la maturità professionale durante la formazione di base oppure dopo aver ottenuto l'AFC. La maturità permette di accedere direttamente o con procedura d'ammissione alle scuole universitarie professionali (SUP).

Formazione continua, perfezionamento

- **Corsi di perfezionamento** organizzati dall'associazione professionale, dagli istituti di formazione o dai fornitori
- **Tirocinio supplementare** abbreviato in un altro indirizzo professionale o in una professione affine
- **Esame di professione per conseguire l'attestato professionale federale (APF)** di consulente del servizio clientela nel ramo dell'automobile, consulente di vendita d'automobili, specialista del pneumatico, meccanico/a diagnostico/a d'automobili, coordinatore/trice d'officina nel ramo dell'automobile, restauratore/trice di veicoli, soccorritore/trice stradale
- **Esame professionale superiore (EPS)** per conseguire il titolo di diplomato/a in economia aziendale nel settore dell'automobile
- **Scuola specializzata superiore (SSS)** per conseguire ad esempio il diploma di tecnico/a in costruzioni meccaniche (indirizzo tecnica automobile) o di tecnico/a in elettrotecnica
- **Scuola universitaria professionale (SUP)** per conseguire ad esempio il bachelor in tecnica dell'automobile

Per saperne di più

www.orientamento.ch, la piattaforma per tutte le domande riguardanti le professioni, le formazioni e il mondo del lavoro

www.agvs-upsa.ch, Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)

www.upsa-ti.ch, UPSA Sezione Ticino

www.professioneauto.ch, informazioni sulle professioni del ramo dell'automobile



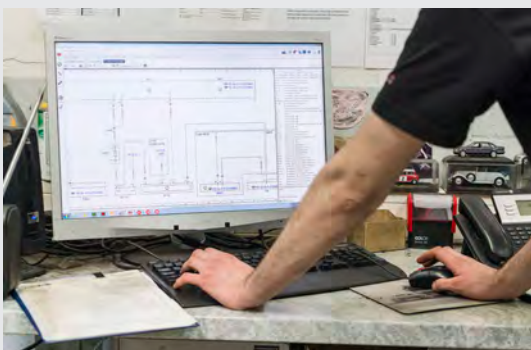
Lavori di servizio

Controlli di vario genere nonché cambio di olio e pneumatici: i professionisti trascorrono buona parte del loro tempo alle prese con questi lavori.



Controllare la batteria e i fari

Un'automobile ha molti componenti importanti che non hanno un nesso diretto con la guida. I professionisti li conoscono alla perfezione.



Studiare gli schemi elettrici

Ogni automobile ha le sue caratteristiche. Per conoscerle bene, i professionisti studiano i piani e la relativa documentazione.

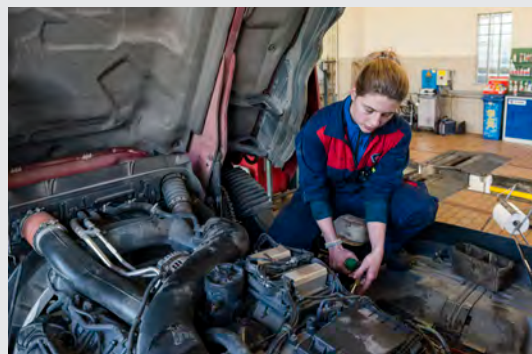


Controllare e riparare il telaio

Ruote, sospensioni, sterzo e freni: questi complessi sistemi meccanici devono essere controllati e impostati correttamente.

Controllare e riparare il motore e il cambio

Candele d'accensione, valvole, semiasse o frizione: i professionisti fanno in modo che la trazione del veicolo funzioni.



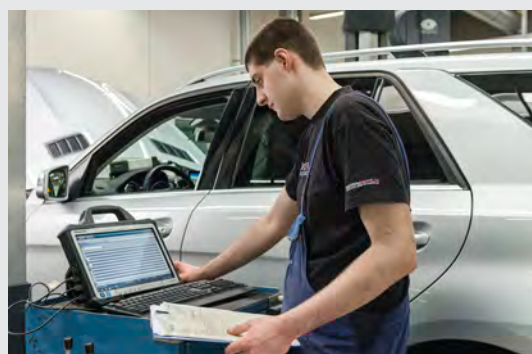
Riparazioni complesse

Smontare motori e i vari componenti o riparare i sistemi elettronici del veicolo: questi compiti sono svolti soprattutto dai meccatronici d'automobili.



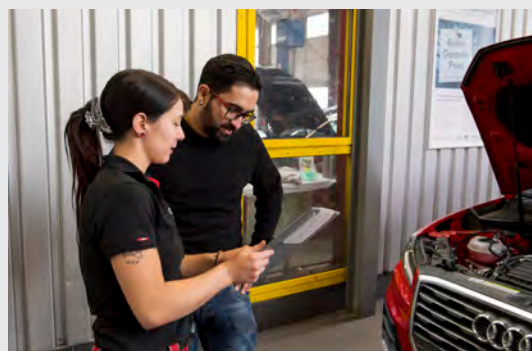
Diagnosi

Prima di ogni riparazione i professionisti cercano la causa precisa del problema. A tale scopo usano spesso apparecchi controllati da software.



Consulenza ai clienti

Vale la pena effettuare una riparazione? Se sì, di quale entità? I professionisti rispondono alle domande dei clienti.





Shane Bruchez, 22 anni,
capo officina

«**Mi sono sempre** piaciute le automobili. Già da ragazzina cambiavo gli pneumatici dell'auto dei miei genitori. Dopo aver concluso il tirocinio di meccatronica d'automobili ho iniziato a lavorare presso un garage Audi che occupa una decina di persone. Nell'officina siamo in cinque e io sono la responsabile. Ho conseguito l'attestato professionale federale di meccanica diagnostica d'automobili. Sono la prima donna nella Svizzera francese ad aver ottenuto questo attestato. Grazie a questa formazione ho acquisito conoscenze più approfondite in meccanica, ad esempio

Ricerca di guasti e diagnostica

sul motore, sul telaio, sulla trasmissione e sui dispositivi di assistenza alla guida (in particolare regolatore della distanza e dispositivo di frenata). Nell'officina effettuo ricerche sui guasti e lavori di diagnostica, ma anche servizi, cambi di pneumatici, ecc. Momentaneamente sto controllando il sistema di airbag di una station wagon: il costruttore ci ha comunicato che presenta un difetto. Nel mio mestiere bisogna essere precisi, minuziosi e responsabili: ne va della sicurezza dei conducenti! Parallelamente a questi compiti mi occupo di un apprendista meccatronico. A volte mi capita di dover sostituire il collega alla ricezione: fisso gli appuntamenti, accolgo i clienti, faccio i preventivi, redigo le fatture o le garanzie. Come tutti gli altri impiegati, ho ricevuto una formazione di base da parte di Audi. Inoltre seguo regolarmente corsi sulle novità proposte dalla marca: apparecchi connessi nell'abitacolo, nuovi motori, ecc.»

Terminato l'anno di maturità professionale dopo l'AFC, Simon Treichler ha lavorato nel garage di famiglia per sette anni, durante i quali ha conseguito anche l'attestato professionale federale di diagnostico d'automobili. In seguito, mentre frequentava i corsi di preparazione al diploma federale di economia aziendale nel settore dell'automobile a Zurigo, gli si è presentata l'occasione di entrare a far parte del gruppo AMAG: «Ho iniziato in qualità di assistente di prodotto per il marchio Skoda presso AMAG Import, nel Canton Argovia. Il mio compito era quello di aiutare i garagisti in caso di problemi

Dalla tecnica alla vendita

tecnici», spiega Simon. «Per tre anni ho viaggiato in tutta la Svizzera e anche nella Repubblica Ceca, dove ha sede la fabbrica del marchio. Oltre all'italiano parlavo spesso tedesco, francese e talvolta inglese. È stata un'esperienza molto stimolante che in seguito mi ha aperto le porte verso posti di responsabilità in Ticino.» Oggi infatti Simon è responsabile della concessionaria Skoda di AMAG Giubiasco e di 7 collaboratori: «Le conoscenze in ambito gestionale che ho acquisito per il diploma federale mi sono state molto utili: ho ad esempio implementato alcune innovazioni nella gestione dei processi e del personale che hanno portato buoni risultati. La vendita (marketing, contratti di compravendita, cartoteca clienti, ...) era invece per me un tema relativamente nuovo, ma possedendo buone basi mi sono adattato rapidamente e ora la filiale è in costante crescita.»



Simon Treichler, 39 anni,
responsabile di filiale



Jeannine Blunier, 42 anni,
direttrice d'azienda

«**Gia da ragazzina** sapevo che un giorno avrei voluto essere a capo di un'azienda, perciò ho iniziato col frequentare una scuola media di commercio per acquisire conoscenze in ambito economico. Poi ho svolto il tirocinio di meccatronica di automobili e in seguito la formazione di meccanica diagnostica d'automobili, che mi ha aperto le porte per gestire una mia concessionaria. Siamo dieci collaboratori e conseguiamo un fatturato

Gestire una propria officina

di 7,5 milioni di franchi all'anno. In quanto titolare svolgo anche compiti amministrativi che richiedono concentrazione: ad esempio allestire e controllare offerte e fatture oppure sviluppare un progetto di marketing. Per questo motivo spesso sono in ufficio già alle sei, quando non c'è ancora nessuno. Non appena la concessionaria apre e arrivano i primi clienti bisogna sbrigare compiti di tutt'altro genere: accogliere, consigliare e servire i clienti. A tutto questo si aggiungono gli appuntamenti con i fornitori e gli importatori nonché lo scambio con altre concessionarie e altri venditori d'automobili. Di grande importanza è seguire gli apprendisti e aiutare i dipendenti. Investo molto tempo in queste attività e può anche capitare che in caso di problemi io stessa prenda in mano gli attrezzi.»