

AUTO INSIDE

La rivista specializzata per i garagisti svizzeri



UPSA | AGVS

Unione professionale svizzera dell'automobile

SEZIONE TICINO

- > **Propulsione elettrica, nuovi incentivi**
pagina 2
- > **Intervista a Garage Bemauto e Garage Mauro**
pagina 4
- > **Intervista a Marco Chiesa, UDC e Fabio Regazzi, PPD**
pagina 6

www.upsa-ti.ch

EDITORIALE

APOLITICAMENTE SCORRETTO



*Cari amici e soci,
l'approssimarsi
delle prossime
votazioni federali
è occasione
per tornare ad
affrontare una
questione che
riguarda tutti noi.*

L'ho sostenuto più volte e ancora lo ribadisco quando dico che l'UPSA ha saputo ritagliarsi nel tempo un ruolo istituzionale decisivo a livello locale e nazionale, facendo valere competenze e professionalità che oggi nessuno, credo, si senta di mettere in discussione. L'UPSA fu fondata come associazione professionale quasi un secolo fa, nel 1927, e ancora oggi persegue gli stessi identici obiettivi formativi, difendendo in un libero mercato gli interessi di tutti noi garagisti. Da allora di acqua sotto i ponti ne è passata, il mondo e la società sono cambiati ed evoluti, il paesaggio politico è diventato più complesso, tuttavia USPA non ha mai abdicato dall'essere quella "voce della ragione" che propone e risponde anche con veemenza laddove i nostri soci si sentono politicamente sotto pressione.

Un'esigenza ancor più impellente dal momento che il singolo garagista è spesso inattivo politicamente, talvolta per mancanza di tempo, di interesse personale, non di rado per il timore

che un suo diretto impegno possa irritare e far perdere clientela.

Posizioni lecite e condivisibili, giustificate in fondo anche dal lavoro istituzionale dell'UPSA negli incontri coi Dipartimenti, negli scambi e confronti tra le parti sociali, nella mediazione e sintesi per strappare qualche risultato a beneficio di tutti. Impegno che sfrutta una rete politica locale e nazionale tessuta nel tempo e che oggi, anche grazie ai risultati ottenuti appoggiando recenti campagne elettorali, ci rende appunto sodalizio credibile ed efficace. Resta forte, tuttavia, il desiderio di un maggiore coinvolgimento dei soci, non tanto a livello partitico, quanto nei gremi di categoria comunali, regionali o cantonali. Una maggiore consapevolezza politica degli associati è infatti condizione perché l'UPSA possa affrontare i temi all'ordine del giorno con più decisione e potere contrattuale. La

politica è parte integrante della vita, significa guardare il mondo che ci circonda, operare scelte a noi più congeniali, trovare infine punti di convergenza. Coscienti dunque della nostra forza per sensibilizzare e incidere nella quotidianità sui temi a noi più cari, non dimentichiamoci infine le parole del Consigliere nazionale Jean-François Rime alla «Giornata dei garagisti svizzeri» di qualche anno fa a Berna: «se non faccio io politica, la fanno altri al posto mio». Cantava Giorgio Gaber che «la libertà non è star sopra un albero, non è neanche avere un'opinione, la libertà non è uno spazio libero, libertà è partecipazione». Partecipiamo e rendiamo dunque vivo il nostro sodalizio, impegniamoci attivamente, facciamo valere i nostri diritti e le nostre idee personali; solo così possiamo davvero incidere sulle scelte che governeranno la nostra attività e il nostro futuro. <

Roberto Bonfanti



BancaStato
BANCA DELLO STATO DEL CANTONE TICINO

La mia
ESA+
TECAR
Più forti, insieme

fidinam

**PK MOBIL
CP**

La cassa pensione dei membri UPSA
Sicuri in viaggio verso il futuro

MOBILITÀ, PROPULSIONE ELETTRICA, NUOVI INCENTIVI: INTERVISTA A MICHELE FASCIANA

UFFICIO DELL'ARIA, DEL CLIMA E DELLE ENERGIE RINNOVABILI



Lo scorso mese di maggio a Lione si è tenuta la 32a edizione dell'Electric Vehicle Symposium, congresso di specialisti della mobilità elettrica.

Uno dei temi più dibattuti durante l'incontro è stato l'utilizzo delle batterie delle auto come sistema di accumulo energetico per la rete elettrica. Il tema è occasione per affrontare con decisione una questione che investe il mondo dei trasporti, ormai da anni chiamato a confrontarsi con nuovi e sempre più evoluti sistemi di propulsione alternativa.

Nel caso della mobilità elettrica sono evidenti i benefici: annullate le emissioni di CO2 e gas inquinanti, ridotti i costi d'esercizio e di manutenzione, una piacevolezza e silenziosità di guida, minori parti meccaniche e minori ingombri del motore. Per contro si deve invece parlare della limitata autonomia delle batterie, la scarsa diffusione degli impianti di ricarica e il prezzo d'acquisto ancora piuttosto elevato. Tuttavia è vero che la domanda per queste nuove propulsioni è sicuramente in crescita, anche come risposta ad una mobilità più sostenibile e a complemento di quella aziendale, del car-sharing e del potenziamento del trasporto pubblico. In questo senso il Gran Consiglio del Canton Ticino ha approvato lo scorso marzo lo

stanziamento di un credito di tre milioni di franchi per incentivare le automobili elettriche e le relative colonnine di ricarica.

Impegno non indifferente per il nostro territorio che conosce un elevato grado di motorizzazione privata; l'uso e lo stimolo all'acquisto di vetture ecologicamente sostenibili non può che essere salutato con ampia soddisfazione da concessionari e garagisti, da sempre attenti e sensibili alle tematiche ambientali. Importante tuttavia chiarire il sistema degli incentivi, capire le modalità di erogazione, sapere quali case automobilistiche hanno espresso interesse nell'aderire al programma cantonale. Un aiuto in merito al quale Michele Fasciana, dell'Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili, ci può chiarire meglio le idee.

D. Tre milioni sono i franchi stanziati lo scorso 13 marzo dal Gran Consiglio ticinese per incentivare l'acquisto di auto elettriche e le relative colonnine di ricarica. Come è strutturato questo finanziamento?

R. Questo credito quadro è stato sviluppato e destinato unicamente al settore delle automobili a batteria puramente elettriche, che ricevono la corrente tramite prese elettriche dalle apposite colonnine di ricarica. Il credito cantonale

messo a disposizione è strutturato come segue: 2'500'000 franchi sono riservati all'acquisto di automobili totalmente elettriche mentre 500'000 franchi all'installazione di stazioni di ricarica per automobili elettriche a domicilio e presso i datori di lavoro. I contributi vengono erogati sotto forma di contributo unico, 2'000 franchi per ogni automobile elettrica e 500 franchi per ogni stazione di ricarica. L'obiettivo è dunque di incentivare la messa in circolazione di 1'250 automobili e l'installazione di 1'000 colonnine di ricarica.

D. Chi può accedere agli incentivi per le automobili elettriche e in che misura? Quali sono le condizioni principali per ottenerli?

R. Chi acquista un'automobile totalmente elettrica può beneficiare dell'incentivo cantonale di 2'000 franchi. I destinatari sono persone fisiche e giuridiche, ed è previsto un solo incentivo per richiedente. Le condizioni principali per ottenere l'incentivo sono le seguenti:

- l'importatore ufficiale di marca deve a sua volta concedere un ulteriore premio specifico (Premio per auto elettriche Ticino) di almeno 2'000 franchi sul prezzo ufficiale svizzero di listino, premio che andrà a sommarsi all'incentivo cantonale;
- l'automobile deve essere acquistata da un concessionario ufficiale con sede in Ticino e deve essere immatricolata per la prima volta (sono previste eccezioni per automobili dimostrative e per importatori che non dispongono di concessionari ufficiali in Ticino);
- la richiesta di incentivo deve essere inoltrata entro 30 giorni dall'immatricolazione dell'automobile.

D. A fianco dell'incentivo per l'acquisto di un'auto elettrica, c'è anche quello per l'installazione di una stazione di ricarica. In questo

caso chi può farne richiesta, ci sono eventuali scadenze da rispettare e, infine, quale deve essere la potenza minima erogata?

R. Chi acquista o stipula un contratto di noleggio di una stazione di ricarica ha diritto all'incentivo cantonale. I destinatari dell'incentivo sono persone fisiche o giuridiche e la condizione da rispettare è che la stazione di ricarica abbia una potenza minima di 3 kW e sia fissata a muro o su di un supporto dedicato. L'incentivo cantonale ammonta a 500 franchi per ogni stazione di ricarica. In questo caso, la richiesta di incentivo deve essere inoltrata entro 30 giorni dalla data della fattura dell'installazione della stazione di ricarica rispettivamente dalla data di stipulazione del contratto di noleggio.

D. Cosa bisogna fare per ottenere gli incentivi?

R. Per ottenere gli incentivi è necessario farne esplicita richiesta utilizzando gli appositi moduli pubblicati sul portale web www.ti.ch/incentivi. Le richieste sono da inoltrare alla Sezione protezione dell'aria, dell'acqua, e del suolo (SPAAS) del Dipartimento del territorio dopo l'immatricolazione dell'automobile rispettivamente dopo l'installazione della colonnina di ricarica, rispettando i termini indicati.

Sul portale web indicato è inoltre possibile trovare sia una lista delle case automobilistiche che hanno espresso il loro interesse nell'aderire al programma di incentivazione cantonale con determinati modelli di automobili, sia il collegamento al decreto esecutivo, l'atto che regola nel dettaglio le condizioni di erogazione degli incentivi. <

MOBILITÀ A IDROGENO: UN CAMBIAMENTO A PORTATO DI MANO?

Sono tanti i motivi che possono spingere all'acquisto di auto a trazioni alternative: costi sempre più elevati dei tradizionali carburanti, restrizioni di accesso ai centri storici, maggiore sensibilità ambientale.

Tante ragioni che oggi si riflettono nella crescente popolarità tra i clienti di vetture a propulsione "verde". I dati, snocciolati da Autoscout24 in occasione dello Swiss E-Prix di Berna, non possono lasciare infatti indifferenti.

Cresce la domanda e conseguentemente anche l'offerta di una nuova mobilità sostenibile, si moltiplicano sul mercato modelli e motori in una crescita esponenziale impensabile anche solo pochi anni fa. Basti pensare che su Autoscout24 l'offerta di queste vetture è cresciuta in un lustro di oltre il 60%, giustificata, secondo il suo direttore, Pierre-Alain Regali,

da politiche attive in materia di cambiamenti climatici. «Sia in Svizzera che in Europa – sottolinea Regali – vigono ormai delle linee guida politiche che impongono al ramo automobilistico di integrare i veicoli alternativi nelle flotte». Un posto sicuramente di primo piano in questo nuovo e forse non troppo inaspettato successo, lo giocano i veicoli a idrogeno, propulsione innovativa che racchiude tanti vantaggi ma anche alcuni importanti svantaggi. Rispetto infatti ai veicoli elettrici, i motori a idrogeno assicurano maggiore autonomia e una notevole rapidità di ricarica, nonché una produzione di energia a bordo senza emissioni nocive. D'altro canto esistono fattori che non possono essere taciuti, quali la difficoltà di reperibilità dell'idrogeno e del suo immagazzinamento, i pochi modelli ancora sul mercato e i costi non indifferenti di una tecnologia

comunque ancora recente. In questo senso l'associazione Mobilità H2 Svizzera, nata lo scorso maggio come piattaforma di undici membri, ultimo in ordine di tempo, Galliker Transport & Logistics, mira a promuovere e accelerare lo sviluppo della mobilità a idrogeno nel nostro Paese, con la speranza di creare presto una rete nazionale capillare di stazioni di servizio, contribuendo così al raggiungimento degli obiettivi di CO2 nel traffico stradale.

Lo ha ribadito lo stesso Peter Galliker, direttore di Galliker Transport & Logistics, non solo evidenziando la possibilità «anche per i veicoli commerciali pesanti di rimuovere CO2 dalla strada», ma soprattutto elogiandone i grandi benefici rispetto ai tradizionali motori. «L'idrogeno prodotto in modo sostenibile come accumulatore di energia si presta bene per ciò. Possiamo

fare rifornimento rapidamente e raggiungere un'autonomia considerevole, per non parlare delle prestazioni paragonabili a quelle di un camion diesel». Queste le parole, i fatti sembrano seguire dopo l'annuncio lo scorso anno da parte di Hyundai e H2 Energy SA di voler introdurre nel mercato elvetico un migliaio di veicoli commerciali pesanti con propulsione elettrica a idrogeno. «Il fatto che la Svizzera sia il primo paese al mondo ad utilizzare 1.000 veicoli commerciali pesanti a idrogeno – precisa Galliker – dimostra che possiamo agire concretamente e assumere un ruolo guida in materia di cambiamento climatico». La volontà non sembra mancare, come neppure i presupposti per un cambio di rotta in termini di maggiore sostenibilità ambientale. Il cambiamento sembra davvero a portata di mano. <

LA BUSTA PAGA VERIFICATA! UN'ATTIVITÀ DELICATA

Amministrazione del personale - Outsourcing e digitalizzazione dei processi.

L'allestimento di paghe e rendiconti con relativi oneri sociali e certificati di salario, la preparazione di contratti di lavoro e di regolamenti aziendali, la gestione dei rapporti con enti assicurativi e previdenziali, le ispezioni degli enti preposti. Sono solo alcune delle attività sensibili per la vostra azienda. Impegni ricorrenti non parte dell'attività principale, ma routine mensile con elevato grado di sensibilità e di attenzione.

Fidinam offre un servizio personalizzato e digitalizzato per la gestione delle paghe e l'amministrazione del personale. Garantiamo alla vostra attività

la sicurezza delle operazioni, un'ottimizzazione dei costi e una efficace gestione delle risorse umane. Grazie alla nostra specializzazione ed esperienza copriamo tutte le casistiche possibili senza interruzioni dovute ad assenze impreviste o mutazioni di personale. I processi sono automatizzati e standardizzati per un'efficiente gestione del sistema di remunerazione dei dipendenti. Il nostro team è formato da professionisti esperti e competenti, sempre aggiornati sugli sviluppi della materia. L'outsourcing permette di risparmiare tempo e risorse, generando maggiore confidenzialità e indipendenza dei processi. Con un costo predefinito molto concorrenziale, esternalizzate a professionisti l'elaborazione delle buste paga per non preoccuparvi di assicurazioni

e rendiconti. Si riducono i rischi grazie a qualità, competenza e aggiornamento alle ultime novità legislative. La nostra flessibilità ed esperienza permettono di trovare soluzioni personalizzate che valorizzano le singole strutture esistenti (outsourcing parziale o totale). L'accesso alle ultime soluzioni tecnologiche genera una gestione efficace ed efficiente.

Fidinam conta oltre un centinaio di mandati per l'elaborazione degli stipendi per oltre 4'500 buste paga emesse ogni mese; esperienze con ogni tipologia di azienda. Al datore di lavoro diamo una verificabilità totale delle operazioni tramite accesso web indipendente. Il dipendente se lo desidera può consultare la busta paga e i dati personali online. La trasmissione dati è garantita da una piattaforma

con accesso sicuro e i nostri servizi IT permettono l'integrazione tra software gestionali differenti per razionalizzare e ottimizzare le operazioni. Le società del **Gruppo Fidinam** sono presenti a Lugano, Bellinzona, Mendrisio, Ginevra, Zurigo, e in numerose località europee, quali Lussemburgo, Milano, Monte Carlo e Vaduz. Il gruppo si avvale di una rete capillare di corrispondenti rafforzata da specifiche alleanze strategiche garantendo consulenza e assistenza in oltre novanta Stati. **Fidinam** è a completa disposizione per eventuali informazioni e per una dimostrazione pratica. Siamo raggiungibili allo **091.9731731**. <

Luca Papa
luca.papa@fidinam.ch
Manuele Ferrari
manuele.ferrari@fidinam.ch

DUE ANNIVERSARI, DUE STORIE DI SUCCESSO: INTERVISTA A GARAGE BEMAUTO SA E GARAGE MAURO SAGL



GARAGE BEMAUTO SA DI LUGANO



GARAGE MAURO SAGL DI ACQUAROSSA

Un anno ricco di anniversari il 2019, ricorrenze di fondazioni che testimoniano l'impegno e lo sforzo quotidiano nel costruire storie di successo, tasselli che contribuiscono a rendere il nostro Ticino regione economicamente dinamica, produttiva e ricca di tante opportunità.

Garage Bemauto SA e Garage Mauro SAGL, solide realtà del nostro territorio, la prima a Lugano da trent'anni, la seconda ad Acquarossa da venti, sono prova di questo impegno: due realtà che condividono determinazione, impegno e difficoltà quotidiane.

D. Moreno Hoesli, Mauro Iacovacci, ci volete raccontare l'evoluzione della presenza dei vostri Garage?

Hoesli: La Bemauto nasce nel 1989, ma già dal 1935 Citroën era presente nei nostri locali. Oltre alla vendita delle sue vetture e la riparazione di tutte le marche, all'inizio di quest'anno abbiamo accettato una nuova sfida che ci rende ancor più orgogliosi del lavoro svolto in questi ultimi

trent'anni di attività: Bemauto è diventata infatti concessionaria anche per la marca Peugeot.

Iacovacci: A fine anni Cinquanta venne fondata un'autofficina, sotto agenzia Renault, ad Acquarossa, in valle di Blenio, nella quale molti anni dopo sarei andato a lavorare. La prima tappa è il 1992 con sei mesi di lavoro e studio per apprendere i fondamenti di meccanica, un passo fondamentale che mi avrebbe portato a rilevare il garage sette anni dopo, tuffandomi in un nuovo percorso con la volontà e incoscienza di un ragazzo appena ventiseienne, impegnato ad affrontare un cospicuo debito senza solide basi finanziarie e nei dorati anni Novanta ormai agli sgoccioli. Al mio fianco un operaio e un apprendista, poi mia sorella come segretaria e in seguito altri due operai e due altri apprendisti. Quindi la volontà di aprire, ormai dieci anni fa, un piccolo negozio adiacente al Garage e alla stazione di servizio, che non solo funziona molto bene, ma ha creato pure quattro nuovi posti di lavoro.

D. L'auto come professione. Scelta ponderata, passione o tradizione di famiglia? Quando avete capito che il vostro futuro sarebbe stato nel mondo delle quattro ruote?

Hoesli: È cominciato tutto per caso, dopo 12 anni nel settore bancario ho deciso di rimettermi in gioco in tutt'altro campo. La nuova avventura nel mondo delle quattro ruote ha inizio infatti nel 1998, prima come venditore, poi rilevando l'azienda nel 2006. Da allora è stato un inanellarsi di successi e grandi soddisfazioni, sia sul piano personale, sia nei rapporti fiduciari instaurati con la clientela, che ha confermato la mia scelta rispondendo sempre con grande attenzione e interesse alle novità proposte da Bemauto.

Iacovacci: A tredici anni, terminate le scuole medie a Lodrino e arrivato il momento di scegliere la futura professione e un apprendistato, iniziai a lavorare come manovale nella ditta Pagani a Osogna. Quasi undici ore di duro lavoro al giorno, palestra di crescita e maturazione, servita in quell'auto-officina dove mio padre, a bordo della sua Golf 1 GL

del 1978, appena finita la scuola, mi accompagnò e, senza alcun preavviso, mi disse: "bene, lo vedi questo Garage? Da lunedì inizierai qui il tuo apprendistato". Non una scelta, ma il bisogno di porre fine a un'eterna indecisione. La passione tuttavia è arrivata, maturata nel tempo, crescendo, fino ad aprire un'auto-officina ad Acquarossa di cui oggi vado molto fiero.

D. In tanti anni le automobili sono cambiate, come pure le esigenze degli automobilisti. Tecnologia, meccanica più raffinata, digitale: quali sono i vostri modelli di punta e le sfide del prossimo futuro?

Hoesli: Citroën e Peugeot sono i nostri modelli di riferimento, marche caratterizzate da una tecnologia molto avanzata che ha saputo migliorarsi e perfezionarsi costantemente nel tempo. Sfida non indifferente in un mercato caratterizzato da un'evoluzione che richiede sempre grande attenzione e curiosità, ma anche capacità di adattamento nonché di anticipazione alle sfide future. Tra queste un posto di primo piano sarà riservato alle motorizzazioni

elettriche, nuove propulsioni che richiederanno conoscenze e competenze del tutto nuove; una sfida per noi concessionari e garagisti chiamati ad offrire servizi puntuali e sempre al passo coi tempi.

Iacovacci: Lo sviluppo di nuove tecnologie è essenziale per la protezione dell'ambiente, e lo confermano i nuovi motori a propulsione elettrica o a basso consumo già oggi in circolazione. Resta da parte mia la nostalgia per il rombo dei vecchi motori, l'odore di olio e benzina, ma la strada del futuro è ormai spianata con modelli fortunatamente più ecosostenibili come la Renault Zoe, auto elettrica facilmente ricaricabile, prodotto studiato per gli spostamenti in città, soprattutto nei centri storici spesso preclusi alle motorizzazioni tradizionali, ma dove più capillari sono le postazioni di ricarica.

D. Parliamo di concorrenza: in Ticino il mercato è piccolo, agguerrito e costantemente impegnato a fronteggiare la concorrenza dei grandi numeri. Come rispondete a una sfida che sembra quasi impossibile?

Come vi rapportate con la concorrenza locale, cantonale ed eventualmente della vicina Italia?

Hoesli: Bisogna lavorare sui dettagli: la nostra struttura è ancora a carattere "famigliare", forse un ostacolo all'interno di un mercato concorrenziale, ma anche un indiscutibile punto di forza nel rapporto "intimo" coi propri clienti, che invece ne apprezzano l'esclusività e quindi la conseguente trasparenza nella relazione.

Iacovacci: Credo che la concorrenza sia spietata in tutti i settori, non solo in quello automobilistico. Da vent'anni lavoro senza mai fare il passo più lungo della gamba, avendo però l'iniziativa e l'ambizione di soddisfare la mia clientela ormai fidelizzata.

D. La formazione delle giovani generazioni nel mondo automobilistico: può essere questa la risposta alle difficoltà di un settore fortemente concorrenziale e investito da sempre più dirimpenti innovazioni? Cosa ne pensate e quali sono le ricette?

Hoesli: Sicuramente la formazione

continua, necessaria di fronte all'evoluzione di prodotti costantemente soggetti a un'incessante evoluzione tecnologica. Bisogna investire sul futuro, formare nuovi giovani. Sono loro il nostro avvenire.

Iacovacci: La formazione dei giovani apprendisti è essenziale e, in questo settore, noi svizzeri possiamo essere d'esempio per altri paesi europei. Tuttavia, forse a causa delle nuove tecnologie, sfuma il contatto diretto tra auto e giovani, sempre meno appassionati alla meccanica che muove l'automobile. Necessario quindi recuperare quella tradizione che è alla base di un futuro dove i nostri ragazzi giocheranno sicuramente in prima linea.

D. Restiamo sulle giovani generazioni. A volte sembra che l'auto sia considerata dai ragazzi quasi un bene di lusso, talvolta superfluo. È solo una sensazione? Come vedete il futuro della vostra azienda nel mercato automobilistico ticinese?

Hoesli: Oggi i ragazzi non hanno più la voglia o il desiderio di arrivare ai "18" per fare la

patente come spesso succedeva in passato. Un cambio di passo significativo rispetto alle precedenti generazioni, benché l'auto ancora oggi sia un qualcosa di speciale e unico, bene prezioso, soprattutto nel mercato ticinese, dove si cerca la novità, l'ultima peculiare innovazione. Sotto questo aspetto Bemauto è in prima linea nell'offrire soluzioni all'avanguardia: con Citroën e Peugeot le novità non mancano mai, e questo non può che rendermi fiducioso verso il futuro.

Iacovacci: Possedere un'auto è un traguardo importante per i giovani di oggi come lo è stato per quelli di ieri. Chi non hai mai gareggiato coi propri amici ad avere la vettura più bella o più veloce? Certo, la differenza rispetto al passato è notevole: automobili più sicure e accessoriate, ma forte resta la sensazione e la voglia di guidare, conoscere e vivere un mercato in costante evoluzione che, anno dopo anno, continua a riservarci grandissime novità. Sotto questo aspetto vedo con assoluta fiducia il futuro del nostro mercato ticinese. <

5 RIDUZIONI DEI CONTRIBUTI RISCHIO DAL 2009

ESEMPIO: **2016** -15% **2018** -15%

PK MOBIL CP

La cassa pensione dei membri UPSA
Sicuri in viaggio verso il futuro

TASSO D'INTERESSE 2019:

OBBLIGATORIO 1%

PK MOBIL: 1,25%

ECCEDENTE OBBLIGATORIETÀ

PK MOBIL: 1,25%

Per informazioni:

Corinne Bizzini
079 200 63 75

Consigliamo

a titolo informativo, di richiedere un confronto comparativo.

MARCO CHIESA, FABIO REGAZZI E LE ELEZIONI FEDERALI: CONFRONTI, SCAMBI E OPINIONI

Il parlamento svizzero sarà rinnovato interamente il prossimo 20 ottobre. Il popolo è chiamato infatti alle urne per eleggere i 200 membri del Consiglio nazionale e i 46 membri del Consiglio degli Stati.

Una partita decisamente aperta al di là dei sondaggi, un appuntamento sicuramente rilevante anche per noi di UPSA, perché sappiamo bene come la politica possa coinvolgere e influenzare direttamente la nostra attività. È quindi fondamentale conoscere, approfondire, sapere in quale direzione muoversi, maturare una consapevolezza che ci permetta di guardare oltre il nostro steccato, cercando di riconoscere anche i possibili frutti delle indiscutibili e legittime scelte personali.

Per questo motivo abbiamo intervistato due amici che da sempre sono vicini a UPSA, conoscono il nostro settore, ne apprezzano impegno e attività, riconoscono il valore di un sodalizio che negli anni è riuscito a imporsi a livello cantonale e nazionale come sicuro e affidabile partner istituzionale. **Il Consigliere nazionale UDC Marco Chiesa e il Consigliere nazionale PPD Fabio Regazzi** sono infatti due personalità di grande levatura politica e personale per i ruoli rivestiti non solo a Berna ma anche nel nostro Ticino, territorio da entrambi ben conosciuto e che potrebbe trovare nuova centralità con la loro rielezione. Per noi di UPSA è certamente l'occasione per capire le rispettive posizioni su temi a noi cari, quali appunto la mobilità, le infrastrutture, i trasporti: questioni non certo secondarie per un Paese e un settore che riveste un ruolo di primo piano nell'economia nazionale e locale.

D. Politica e auto: non certo il primo e immediato accostamento che viene in mente, due mondi spesso distanti, che faticano talvolta a parlarsi e confrontarsi. Qual è il vostro rapporto con le quattro ruote?

Marco Chiesa: Il mondo delle quattro ruote è affascinante. Ricordo l'emozione di quando, appena diciottenne, ho potuto mettermi per la prima volta al volante. Ho sentito una sensazione di libertà. Ancora oggi, anche se l'utilizzo dell'auto è divenuto più utilitaristico, trovo sempre piacere nella guida.

Fabio Regazzi: Ebbene sì, lo dichiaro apertamente anche se di questi tempi non è magari politicamente corretto: sono da sempre un amante dei motori e mi piacciono le automobili sportive, tanto che da giovane ho anche fatto la licenza come pilota di rally, partecipando anche ad alcune gare di slalom in Svizzera. Con il passare degli anni la passione mi è rimasta ma ovviamente mi sono un po' calmato, anche perché circolare al giorno d'oggi è diventato molto più difficile e pericoloso. In ogni caso guidare è ancora un grande piacere e in questo senso l'evoluzione tecnologica ha fatto passi da gigante rendendo le macchine sempre più confortevoli e sicure. Devo comunque dire che adoro di tanto in tanto usare il mio Land Rover Defender, un mezzo molto rustico che tuttavia mi regala emozioni particolari: è bello guidare macchine dove senti ancora la meccanica.

D. Politica è confronto, mediazione e sintesi: un percorso non sempre facile da seguire e attuare, ma sicuramente appassionante e coinvolgente. Come trovare soluzioni e conciliare posizioni apparentemente distanti quali



MARCO CHIESA



FABIO REGAZZI

possono essere ad esempio il mondo dell'auto e dei trasporti con l'indiscutibile necessità del rispetto ambientale?

Marco Chiesa: Le posizioni ecologiste si sono molto radicalizzate negli ultimi anni. Nessuno di noi è contrario, ne sono certo, a diminuire l'impatto ambientale del mondo dell'auto e dei trasporti, ma la demonizzazione in atto non rende merito all'importanza di questo settore, ai suoi addetti e agli sforzi che si sono intrapresi. Si sono fatti passi da gigante in direzione del rispetto ambientale e le nuove tecnologie ci permetteranno ancora di compierne altri. Per questo sono contrario alla politica dei divieti e delle penalizzazioni e favorisco la politica dell'incentivazione a migliorare.

Fabio Regazzi: Nella mia lunga attività parlamentare, prima a livello comunale e cantonale e da 8 anni a livello federale, ho imparato bene il senso del confronto e della ricerca del compromesso, che sono l'essenza della politica svizzera.

La mediazione fra posizioni lontane e a volte addirittura antitetiche è un processo lungo, faticoso e in genere difficile, ma spesso consente di trovare soluzioni condivise. Quando questo non è possibile, nel nostro Paese è spesso il popolo a doversi esprimere per prendere una decisione. Questo vale anche

nel settore della politica dei trasporti, ad esempio quando si tratta di conciliare le esigenze della mobilità privata con quelle altrettanto importanti della tutela dell'ambiente. Queste situazioni le ho spesso vissute nella mia attività politica in seno alla Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale. Un buon esempio in tal senso è stato il dibattito sul completamento del tunnel del Gottardo, dove alla fine siamo riusciti a trovare un compromesso approvato con una buona maggioranza sia in Parlamento che davanti al popolo. Personalmente ritengo che si debbano evitare posizioni estreme, ma che debba prevalere la ragionevolezza e il buon senso.

D. La libertà è un bene fondamentale dell'umanità, pensiamo strettamente legata al concetto di mobilità personale. In questo senso rientra in gioco il rapporto tra trasporto individuale e collettivo, tra auto private e mezzi pubblici. Come trovare un equilibrio senza limitarsi o danneggiarsi a vicenda?

Marco Chiesa: Trasporto pubblico e privato costituiscono le due facce della medesima medaglia. E come tali devono essere considerati anche dalla politica. Vi sono partiti e politici che si spendono per una politica dei trasporti a senso unico, nettamente sbilanciata a favore

dei mezzi pubblici e dei trasporti collettivi. Questo è un errore a mio avviso. Mobilità e libertà individuale devono continuare ad essere garantiti in particolare in Cantoni come il nostro, dove l'utilizzo di auto private è un'esigenza e non un vezzo.

Fabio Regazzi. In effetti constato che questa contrapposizione si sta purtroppo acuendo diventando quasi una sorta di guerra di religione fra i sostenitori del trasporto pubblico (soprattutto su rotaia) e individuale (di regola motorizzato). Da parte mia ho superato da tempo questa logica poiché ritengo che siano due modalità complementari che devono poter convivere: io stesso ad esempio per andare a Berna,

al paradosso che chi si mette al volante debba quasi avere dei sensi di colpa, senza dimenticare che spesso lo fa per necessità. Un esempio concreto sono le norme contenute nel pacchetto Via Sicura, che prevedono pene assurde e del tutto sproporzionate per delle violazioni del codice della circolazione che rispetto ad altri reati sono sicuramente meno gravi. Su questo punto sono intervenuto con una mia iniziativa parlamentare che chiedeva di correggere tali storture e che è stata opportunamente accolta dal Parlamento dopo un lungo iter. Nei prossimi mesi il Consiglio federale dovrebbe presentare il messaggio con le modifiche legislative da me proposte.

future generazioni passa per una rete di collegamenti affidabile e scorrevole. Oggi stiamo rasentando il collasso. Traffico, ritardi, rallentamenti danneggiano la nostra economia e favoriscono l'insorgere di forti stress nei conducenti. Da parte mia non farò mancare, anche in futuro, il sostegno a progetti di mobilità che favoriscano la scorrevolezza del traffico e la sicurezza degli automobilisti.

fa sempre in ritardo rispetto alla realtà. Prendiamo ad esempio il collegamento A2-A13 del Locarnese, regione dove abito: è dall'inizio degli anni '90 che si discute su una possibile soluzione ma siamo ancora al palo. Ora finalmente la situazione potrebbe sbloccarsi grazie al fondo FOSTRA approvato dal popolo svizzero nel 2017 che ha permesso di assicurare importanti finanziamenti per le infrastrutture stradali.



Zurigo o Lucerna uso quasi sempre il treno mentre per spostamenti in regioni più discoste, dove i mezzi pubblici faticano ad arrivare, ritengo sia più logico e sensato usare la macchina. E poi non voglio nemmeno nascondere che, traffico permettendo, guidare un'auto è anche un piacere di cui non intendo privarmi. In ogni caso bisogna smetterla con questa sorta di demonizzazione strisciante verso chi usa un'automobile: siamo quasi arrivati

D. Parliamo della rete infrastrutturale del nostro Paese e dei suoi collegamenti internazionali. Davanti a stime che ravvisano un significativo aumento del trasporto su strada, quali sono le sfide più importanti che Berna e la Svizzera tutta dovrà affrontare nei prossimi anni?

Marco Chiesa. L'ammodernamento e il potenziamento delle nostre infrastrutture è cruciale per il nostro Paese. Il benessere delle



Fabio Regazzi. Quella delle infrastrutture, sia stradali che ferroviarie, è una delle maggiori sfide che il nostro Paese dovrà affrontare nei prossimi anni. La mobilità è diventata, oltre che un fattore di benessere, un'esigenza imprescindibile sia per il trasporto delle merci che delle persone. È un dato di fatto che la popolazione è aumentata e con essa il fabbisogno in termini di capacità per tutti i vettori. Parlando di strada, se pensiamo che dal 1960 il traffico motorizzato è più che quadruplicato e che in molte zone continuiamo a doverci spostare su infrastrutture stradali realizzate decenni or sono, non bisogna stupirsi se alcune arterie sono quasi al collasso. Purtroppo la politica sta reagendo, ma lo

Nei prossimi anni a Berna si giocherà la partita decisiva e sarà importante avere dei rappresentanti ticinesi in seno alla commissione trasporti che potranno far sentire la voce del nostro Cantone.

Marco Chiesa, Fabio Regazzi, l'UPSA non può che augurarvi piena soddisfazione per un impegno politico certo entusiasmante, ma anche carico di notevoli responsabilità. Ovviamente con la stessa identica passione che anima quotidianamente i nostri tanti soci. Politica e auto: due mondi uniti dalla stessa voglia di fare, per il benessere della Svizzera e del nostro amato Ticino. <

CORSO DI "SALUTE & SICUREZZA" NELLE OFFICINE DI AUTORIPARAZIONE: A BIASCA SI CONFERMA LA PROFESSIONALITÀ UPSA



Presso il Centro di Formazione Professionale dell'UPSA Ticino a Biasca e in collaborazione con l'Ufficio ispettorato del lavoro, l'Unione Professionale Svizzera dell'Automobile avvierà nelle due giornate del 20 e 27 novembre prossimi, un nuovo corso base sulla Salute & Sicurezza nelle officine di autoriparazione.

È necessario infatti che ogni officina abbia almeno una persona con adeguate conoscenze e competenze per prevenire o intervenire tempestivamente in caso di incidente, evitando quindi possibili e spiacevoli conseguenze penali.

Obiettivo del corso è sensibilizzare maestranze e datori sulla salute e sicurezza sul posto di lavoro, attraverso l'analisi dei principali strumenti di prevenzione, nonché i comportamenti da adottare in

caso di urgenze. Per questo motivo durante il corso verranno affrontate tematiche sul diritto, sulle disposizioni riguardanti l'appello ai medici e agli altri specialisti della sicurezza sul lavoro, oltre alle misure di accompagnamento per la protezione dei giovani a questioni di carattere generale sui veicoli ibridi ed elettrici.

Proprio questi ultimi sono stati infatti al centro di due giornate-studio organizzate lo scorso maggio e che hanno visto un'importante e attenta frequenza di allievi. In questo caso si è trattato di un corso per lavori elettrici sicuri su veicoli con impianti ad alto voltaggio, primo apprezzabile passo in direzione, appunto, di una sempre più approfondita conoscenza nel settore delle quattro ruote e delle sue evoluzioni tecnologiche. Consapevolezza che oggi, con gli specialisti dell'UPSA e i

relatori dell'Ufficio ispettorato del lavoro, vuole essere ampliata in un corso ad hoc che mira ad analizzare tra le varie tematiche, le cause d'infortunio, i primi soccorsi e la capacità di domare un eventuale principio d'incendio.

Il corso "Salute & Sicurezza", organizzato dunque presso il Centro di formazione professionale dell'UPSA di Biasca, è aperto ovviamente alle maestranze e ai datori di lavoro operanti nel settore della meccanica dei veicoli e comunque attivi nel più generale contesto dei garage.

Il costo di 350 fr.- per affiliati all'UPSA e di 450 fr.- per i non soci, copre lezioni, pause caffè e pranzi nella mensa scolastica, nonché l'attestato finale rilasciato con almeno l'80% di frequenza.

Iscrizioni e ulteriori informazioni possono essere ricavate collegandosi alla pagina www.upsa-ti.ch/it/formazione-professionale/centro-upsa-biasca/formazione-continua dedicata alla formazione continua e ai corsi di aggiornamento del Centro UPSA di Biasca. <

**PK MOBIL
GP**

INSIEME SIAMO PIÙ FORTI: LA VOSTRA PREVIDENZA D'ASSOCIAZIONE

La cassa pensione per il settore della mobilità in Svizzera

Informazioni inerenti l'anno di esercizio 2018 della Cassa pensione MOBIL

Grado di copertura al 31.12.2018:	103,88 %
Imprese affiliate:	2336 (+68 rispetto all'anno precedente)
Totale assicurati:	16872 (+1241 rispetto all'anno precedente)

Ulteriori informazioni:

pkmobil.ch



La PK MOBIL è la cassa pensione delle associazioni professionali

AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

ASAG+

**rad
FOUES**
Suisse Suisse Suisse

carrosserie suisse

Opera di previdenza di proparis Fondazione di previdenza arti e mestieri Svizzera

CORINNE BIZZINI Tel. +41 (0)79 200 63 75

IMPRESSUM

Redazione:
Impaginazione e grafica:
Contatti:

Ufficio Comunicazione UPSA
Mazzantini & Associati SA
info@upsa.ch
www.upsa-ti.ch

