EDIZIONE 6 - Giugno 2022

AUTO INSIDE

La rivista specializzata dei garagisti ticinesi

www.upsa-ti.ch

UPSA | AGVS
Unione Professionale Svizzera dell'Automobile
SEZIONE TICINO

pag. 1 Editoriale—Reclutamento dei giovani, la sfida
pag. 2 L'importante ruolo delle sezioni
pag. 5 Formazione adeguata al mercato
pag. 6 Che cos'è Lift
pag. 8 A livello internazionale non siamo in ritardo, al contrario
pag. 11 Gli obiettivi sono ambiziosi ma realistici
pag. 12 Misurazione dei gas di scarico
Pag. 13 Statistiche immatricolazioni Ticino maggio 2022

EDITORIALE

Reclutare la prossima generazione di collaboratori è un compito estremamente arduo

"Dobbiamo rafforzare la consapevolezza che l'artigianato è un 'terreno fertile' se non vogliamo che la formazione duale sia messa in pericolo".

Cara lettrice,
Caro lettore,

In questa prefazione, vorrei richiamare la vostra attenzione su uno dei compiti più importanti di un'associazione di categoria e settoriale: la formazione e il reclutamento della nostra prossima generazione di professionisti. Si tratta di un compito estremamente arduo, soprattutto in questi periodi. Mentre i settori stanno sempre più lottando per ottenere la loro quota di giovani, l'elevato numero di posti di apprendistato occupati nel settore automobilistico, stabile da anni, è sotto pressione da diverso tempo. Se non vogliamo mettere a rischio la formazione duale, dobbiamo recuperare la consapevolezza del terreno fertile che offre l'artigianato.

Per affrontare con successo questa sfida anche in futuro, sono necessarie competenze professionali, disponibilità a collaborare, comunicazione e perseveranza. Le competenze tecniche sono necessarie per adattare continuamente le professioni ai requisiti in continua evoluzione dell'industria automobilistica. Per raggiungere questo obiettivo dobbiamo lavorare a stretto contatto con i nostri associati. Questa disponibilità a collaborare concerne pure la cooperazione tra le sezioni e la sede centrale con il suo dipartimento della formazione. La comunicazione svolge un ruolo centrale. L'esempio di SwissSkills di quest'anno, che mira a migliorare l'immagine e la consapevolezza della formazione professionale, lo dimostra. Insieme ai suoi media, l'UPSA utilizza SwissSkills per promuovere le professioni del settore automobilistico a livello nazionale.

Infine, ma non per questo meno importante, la resilienza è un fattore chiave per il successo, poiché si tratta di un compito senza fine che richiede uno sforzo sempre maggiore. Per questo motivo, vorrei ringraziare tutti coloro che ogni giorno lavorano instancabilmente per la formazione professionale nel settore automobilistico. State facendo tutti un lavoro eccezionale.

Cordiali saluti.

Thomas Hurter
Presidente centrale

BancaStato

la mia ESA+
Più forti, insieme

QUALITY 1

La loro motivazione è la formazione di specialisti eccellenti: il presidente del CFP Charles-Albert Hediger (a destra) ringrazia Peter Baschnagel per i suoi servizi come presidente della Commissione per gli esami professionali superiori per 35 anni. Foto: media UPSA

Riunione della Commissione formazione professionale

L'importante ruolo delle sezioni

L'UPSA e la Commissione formazione professionale (CFP) promuovono in vari modi la formazione di base e continua nel settore automobilistico. La riunione della CFP ha evidenziato l'importanza della comunicazione e in particolar modo l'interazione con le varie sezioni. **Mike Gadient**

Un ventaglio di corsi di formazione e perfezionamento che soddisfa le attuali esigenze del settore automobilistico - il Presidente della CFP Charles-Albert Hediger ha subito esposto l'obiettivo come benvenuto e ha poi dato la parola a Barbara Germann. Dal 2019 è attiva nel Comitato centrale di UPSA e per la prima volta è stata invitata a una riunione della CFP alla Mobilcity. Sostiene il Comitato centrale nelle sue attività nel campo della formazione professionale. "La promozione dei giovani è particolarmente importante per me. In diversi ruoli, sono fortemente impegnata nella promozione delle professioni del settore automobilistico", ha dichiarato la signora Germann, che tra l'altro ha diretto una filiale Alfa Romeo per oltre un decennio ed è conosciuta da molti soci UPSA per il suo ruolo di vicepresidente della sezione di Berna e per il suo impegno con la sezione UPSA dell'Oberland bernese presso il centro di formazione di Mülenen.

A maggio, la sua sezione ha promosso le diverse professioni del settore automobilistico con uno stand alla fiera BEA. "Nelle sezioni vengono svolte molte attività per reclutare con successo gli apprendisti. È importante comunicarlo", ha detto Germann ai presenti. "Potete essere orgogliosi del fatto che state lavorando con impegno all'avanguardia nel settore automobilistico per la prossima generazione di professionisti. Se ora riusciamo a dare un ulteriore impulso alla formazione di base, in modo da convincere ancora di più i giovani a intraprendere una carriera professionale nel nostro settore, allora avremo fatto davvero un buon lavoro".

Olivier Maeder ha colto l'occasione per sottolineare la vocazione globale della comunicazione. "L'UPSA è lieta di sostenere finanziariamente le sezioni quando partecipano a una fiera e apprezza la consultazione preventiva, in particolare nell'ambito della comunicazione nazionale attraverso i nostri diversi canali", ha dichiarato il membro della direzione di UPSA responsabile della formazione. Olivier Maeder ha sottolineato il buon funzionamento della comunicazione attraverso i media esterni e quelli propri di UPSA (AUTOINSIDE, i siti web agvs-upsa.ch e metiersauto.ch, la newsletter e i social network), citando il grande successo dei campionati professionali del settore.

Il successo dei giovani specialisti Florent Lacilla e Damian Schmid all'Eurocup e agli EuroSkills ha fatto notizia. **SwissSkills, che si terrà dal 7 all'11 settembre**, dovrebbe fornire un'interessante piattaforma pubblicitaria per gli apprendistati professionali nel settore automobilistico. "SwissSkills ci aiuta a promuovere le professioni su scala nazionale, mentre le fiere a cui partecipano le sezioni sono le nostre piattaforme regionali", ha dichiarato O. Maeder, sottolineando l'importanza degli sforzi di formazione professionale all'interno delle sezioni UPSA.

Naturalmente, la comunicazione non avviene solo attraverso gli eventi. Sono in corso campagne di Google Ads e ottimizzazioni dei motori di ricerca per rendere l'of-

"Le sezioni si impegnano realizzate molte attività per avere successo nel reclutamento degli apprendisti. È importante che comunichiamo anche su questo tema".

Barbara Germann,
membro del Comitato centrale UPSA

ferta formativa del settore automobilistico ancora più facilmente reperibile su Internet. La visibilità deve essere migliorata anche attraverso i social network e una homepage con una chiara presentazione degli articoli di SwissSkills. Sono in fase di produzione anche nuovi video, che includono suggerimenti per il reclutamento dei giovani. Questo sembra essere un pezzo importante del puzzle, poiché il numero di giovani che scelgono un apprendistato nel settore automobilistico è inferiore nel 2021 rispetto al 2020. Sebbene il calo complessivo sia solo del 2,2%, è per contro superiore al 20% nella formazione commerciale di base. "Le misure di comunicazione per la nuova formazione commerciale di base, che inizierà nel 2023, saranno notevolmente rafforzate", promette Maeder.

Hans Pfister è responsabile di questo progetto presso il CFP e ha elencato gli sforzi intrapresi, che vanno dagli eventi online presso l'UPSA Business Academy alla formazione di formatori professionisti che operano nelle grandi aziende. "Abbiamo bisogno di collaboratori commerciali ben formati, in grado di entusiasmare i clienti con offerte orientate al mercato e di supportare l'intero processo di un'officina", ha spiegato Pfister. Il profilo di qualificazione è ora disponibile e sono in fase di pianificazione corsi di formazione per formatori professionisti. Il prossimo passo sarà quello di concentrarsi sull'organizzazione dei 16 giorni di CI e dei relativi certificati di competenza.

I partecipanti alla riunione sono stati invitati a informare le sezioni dei risultati intermedi positivi del **progetto "Vendita 2022+"**. I messaggi di successo sono una fonte di motivazione per tutti i partecipanti. Arnold Schöpfer ha riferito con soddisfazione che tutto procede secondo i piani per quanto riguarda i prossimi esami PQ e la revisione della formazione tecnica di base. "Stiamo facendo solo gli aggiustamenti necessari, tenendo conto degli sviluppi tecnici e incorporando la flessibilità nei piani di preparazione", ha spiegato Schöpfer. Schöpfer sul tema dell'ottimizzazione.

Peter Linder, **membro della commissione assicurazione della qualità per l'esame dei consulenti del servizio clienti**, ha presentato il test di 305 minuti che verrà introdotto per la prima volta sessione del 2023 che è stato elaborato nell'ambito della revisione totale del regolamento d'esame per i consulenti dell'assistenza ai clienti con attestato federale. L'obiettivo principale è quello di completare un percorso con quattro postazioni pratiche di 15 minuti per valutare le relazioni con i clienti attuali e nuovi. Nella seconda parte, vengono affrontate, con una prova scritta, situazioni di lavoro pratiche: ricezione e presa in consegna di veicoli, sviluppo di soluzioni di mobilità e gestione dei contatti con i clienti attraverso vari canali. L'esame si conclude con un impegnativo colloquio di lavoro in cui le soluzioni proposte devono essere messe in discussione e giustificate. "In questo modo, formiamo gli specialisti necessari per il nostro settore", spiega. Ha inoltre notato con piacere che l'esame finale senza certificazione dei moduli faciliterà l'accettazione di questo diploma da parte degli importatori.

Tra cinque anni, i primi diplomi federali dovrebbero essere assegnati ai nuovi consulenti di vendita. Secondo Patrick Ganière, presidente della commissione per l'assicurazione della qualità dei consulenti di vendita automobilistica, i contenuti didattici e gli esami saranno sviluppati a partire dal 2023. **Il centro di formazione Romandie Formation di Paudex (VD)** non offrirà più in futuro corsi per i diplomi EPF dell'Unione Svizzera dell'Automobile (UPSA), nonostante gli sforzi compiuti per diversi anni, secondo quanto dichiarato da Martin Bächtold, il nuovo presidente della Commissione per gli esami professionali superiori, presente per la prima volta. Questo nonostante il fatto che tutti i corsi siano stati adattati alle ultime sfide della vita lavorativa quotidiana e dovrebbero quindi essere interessanti per i giovani professionisti. L'UPSA sta ora cercando di colmare parzialmente le lacune dell'offerta con il provider 7act Benson di Losanna. L'implementazione è già iniziata con il consulente di assistenza al cliente. A partire da agosto 2022 si prevede di offrire per la prima volta l'EPF Gestore d'impresa diplomato(a) con 7act Benson. Ci sono ancora posti disponibili per la formazione e MB invita i partecipanti della Svizzera romanda a informare le loro sezioni e a menzionare l'offerta sul sito web dell'UPSA.

Il primo corso di formazione per **restauratore/trice di veicoli** nella Svizzera francese è iniziato con successo a novembre con 16 partecipanti, afferma Marcel Wyler, il nuovo presidente della commissione d'esame per restauratori di veicoli, pure lui presente per la prima volta. Nella Svizzera francese, la formazione si svolgerà sotto forma di moduli nei vari centri di formazione UPSA

Continua a pagina 4

La commissione formazione professionale getta le basi per un futuro coronato dal successo. Olivier Maeder si è pronunciato in favore di una comunicazione attiva, di successi e di sforzi.

di Friburgo, Ginevra e Yverdon- Les-Bains. Il team di esperti francofoni per l'esame federale finale non è ancora stato costituito. Dopo una pausa nel 2022, l'inizio del prossimo corso è previsto per il 2023 per le regioni di lingua tedesca.

Per quanto riguarda le strutture di formazione nella Svizzera francese, Charles-Albert Hediger ha riposto le sue speranze nel progetto di costruzione Y-Parc a Yverdon (VD), che formerà 1.500 apprendisti nel settore della meccanica a partire da agosto 2023. Il presidente del CFP ha inoltre sottolineato: "Le sezioni possono rammentare ai loro membri la necessità di questi corsi di formazione di base e di perfezionamento, pubblicizzare gli eventi informativi e informare sui posti vacanti nelle commissioni e nei gruppi di esperti d'esame.

"La mia forza motrice? Pensavo che il nostro settore avesse bisogno di collaboratori ben formati".

Peter Baschnagel,
presidente di lunga data della Commissione per gli esami professionali superiori

Hans Pfister, ad esempio, ha promosso la cooperazione nel comitato per la formazione commerciale di base: "Ringraziamo tutti per il sostegno e, se i miei capelli grigi sono un esempio, ci sarà un cambio di presidente dopo le prime PQ 2026 della nuova formazione commerciale di base.

Questo cambiamento è già avvenuto nella Commissione d'esame professionale superiore (Martin Bächtold è subentrato a Peter Baschnagel), nella Commissione d'esame per restauratori di veicoli (Marcel Wyler è subentrato a Bruno Sinzig) e nella Sezione UPSA Glarona (Daniel Weber è subentrato a Daniel Feldmann come responsabile della formazione professionale). Tutti sono stati ringraziati per la loro fedeltà durante la riunione della CFP. B. Sinzig si è dimesso dopo cinque anni e P. Baschnagel è stato presidente della commissione per ben 31 anni. "La mia forza motrice? Ritenevo che il nostro settore avesse bisogno di collaboratori perfettamente formati", ha affermato Baschnagel nel suo discorso. "Mi è piaciuto fare questo lavoro, anche se bisogna andare avanti e tracciare la strada. Questo non è possibile da soli. Per questo è necessario un comitato integro e unito".

Olivier Maeder (a destra), membro della direzione di UPSA responsabile per la formazione, s'intrattiene con Bruno Sinzig, presidente di lunga data della commissione d'esame per restauratore/trice di veicoli (2018-20222). Foto: media UPSA

L'incontro a Mobilcity ha fornito ancora una volta una panoramica completa degli sforzi compiuti dalla Commissione per la formazione professionale per garantire che i giovani ed esperti collaboratori possano beneficiare di una formazione di base e continua attraente e competitiva. "Vorrei ringraziare tutti voi per l'impegno profuso nel corso dell'anno a favore del settore automobilistico", ha concluso Olivier Maeder, rivolgendosi ai partecipanti. Charles-Albert Hediger, presidente del CFP, ha riassunto l'incontro con la seguente dichiarazione: "Il mondo della formazione di base e la situazione del mercato stanno cambiando rapidamente. Dobbiamo costantemente adattare la nostra offerta formativa alla situazione attuale". La prossima riunione del CFP si terrà giovedì 26 gennaio 2023. <

Rivivi i momenti più belli dell'assemblea generale ordinaria 2022 di UPSA Sezione TI

https://www.youtube.com/watch?v=NYAUdYNbgZY

I moduli di competenza Z

Formazione adeguata al mercato

I meccanici di manutenzione d'automobili sono abbastanza preparati per lavorare con l'alta tensione durante il loro apprendistato? Questa la domanda sul tavolo. La maggioranza del CFP ha risposto affermativamente sull'onda delle sfide attuali e future. **Mike Gadient**

In risposta agli sviluppi tecnologici, l'UPSA si sta concentrando sulle competenze relative ai sistemi di propulsione alternativi. In occasione della riunione della Commissione per la formazione professionale, sono stati modificati in modo decisivo i requisiti dei diplomi tecnici per l'autorizzazione alla formazione di apprendisti. Oltre ai diplomi Z1, Z2 e Z3, anche lo Z4 AA (sistemi di propulsione alternativi) è ora considerato un diploma tecnico dell'UPSA. Ogni certificazione superata in un modulo di competenza Z sarà da ora riconosciuto. "Con questa innovazione, l'UPSA rafforza i contenuti formativi per i diagnostici d'automobili e i coordinatori di officina, tenendo così conto degli attuali contenuti formativi e delle esigenze delle aziende", spiega Beat Künzi a nome della Commissione Sviluppo Professionale e Qualità. Il nuovo modulo Z4 AA ha una durata di formazione di 60 ore. I certificati di competenza HV1, HV 2 e il modulo gas di base richiedono ciascuno otto ore di formazione, per un totale di 84 ore di formazione. Questo adeguamento è considerato appropriato, in quanto la quota di mercato dei veicoli con sistemi di propulsione alternativi sta aumentando rapidamente, rendendo necessaria un'ulteriore formazione nel Z4 AA. Le modifiche decise riguardano i requisiti minimi per i formatori di apprendisti nella formazione tecnica di base per meccatronici d'automobili. Altri requisiti, come il numero di anni di esperienza pratica, il completamento del corso di formazione per formatori e il completamento del modulo didattico, rimangono invariati.

Presso il Centro svizzero di formazione di Lenzburg (wbz Lenzburg), l'Istituto tecnico superiore di Winterthur (STFW) e il Centro di formazione della sezione della Svizzera centrale dell'UPSA di Horw sono attualmente in corso formazioni pilota per la formazione di diagnostici d'automobili con il nuovo modulo "Z4 AA" con circa 80 partecipanti. Secondo Beat Künzi, la possibilità di gestire separatamente i vari moduli di competenza, come il Z4 AA, può essere considerato un vantaggio. "La maggior parte dei certificati nelle aree di competenza Z continuerà a seguire l'intero corso. Tuttavia, questo cambiamento dovrebbe anche incoraggiare altri professionisti a seguire alcuni moduli, in particolare lo Z4 AA così da rimanere aggiornati.

La prevista integrazione dei corsi "HV1" e "HV2" per meccanici di manutenzione d'automobili è stata oggetto di dibattito. In seguito alla decisione della CFP del 2021, i due corsi di certificazione sul tema dell'alta tensione sono stati integrati anche nella formazione di base di questo profilo. I comitati per la formazione professionale delle sezioni UPSA di Sciaffusa e dell'Oberland bernese hanno chiesto che la formazione sull'alta tensione non sia inclusa nell'apprendistato per i meccanici di manutenzione d'automobili a partire dall'estate 2022. Sono stati espressi dubbi sul livello di maturità degli apprendisti per assumere questa responsabilità. La pratica ha dimostrato che i giovani non riconoscono i pericoli e che il rischio di incidenti è troppo alto.

Alla fine, la proposta è stata respinta da una netta maggioranza poiché gli argomenti a favore della certificazione sono convincenti. Charles-Albert Hediger, presidente del CFP, ad esempio, ha precisato: "Tra tre anni non dovremo rimproverarci di aver aspettato troppo per adattare la formazione alle esigenze del mercato. Dobbiamo guardare al futuro e il futuro si sta muovendo verso la mobilità elettrica. Beat Künzi ha aggiunto che i garage hanno bisogno di queste conoscenze già oggi, non solo nella prossima revisione. Ha inoltre sottolineato che la durata prevista è sufficiente (16 ore nell'ambito dei CI e 30 lezioni nella scuola professionale) per acquisire le conoscenze necessarie. "Inoltre, gli esami per i certificati di competenza HV1 e HV2 sono validi ai fini dell'assicurazione della qualità", ha spiegato Künzi.

Manuela Jost, responsabile della soluzione settoriale per la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute (SAD) presso l'UPSA, si è rallegrata del fatto che la sicurezza sul lavoro sia stata citata più volte durante la discussione. "Quasi la metà di tutte le officine svizzere ha aderito alla nostra soluzione di settore. Abbiamo ancora molto potenziale. Sono particolarmente lieta che il tema dell'alta tensione venga ora affrontato anche tra i meccanici di automobili, per sensibilizzare i giovani professionisti che hanno più tempo a disposizione per la formazione", ha dichiarato Manuela Jost. <

"Le decisioni della CFP in breve"

1. I certificati Z1, Z2, Z3 o Z4 AA sono ora considerati diplomi tecnici UPSA, vale a dire che ogni esame superato in un'area di competenza Z è riconosciuto. In futuro, quindi, l'attenzione non sarà più rivolta alle ore di formazione, ma ai contenuti effettivi.
2. Meccanico di manutenzione d'automobili AFC: implementazione della certificazione di Alta tensione 1 e 2 a partire dall'estate 2022: la decisione dell'anno scorso è stata confermata dalla CFP.

Dalla scuola al mondo del lavoro

Che cosa è Lift

Permettere a tutti i giovani che non hanno buone condizioni di partenza di trovare immediatamente una soluzione di formazione professionale al termine della scuola dell'obbligo.

Che cosa è Lift

LIFT è un progetto di prevenzione dei rischi di non inserimento professionale alla fine della scolarità obbligatoria. Si rivolge agli allievi che non hanno delle buone condizioni di partenza per riuscire ad integrarsi nel mondo del lavoro. È proposto alle scuole medie di tutta la Svizzera.

L'elemento principale che facilita questo futuro inserimento è l'avvicinamento al mondo professionale tramite posti di lavoro settimanali. I giovani che partecipano a LIFT si recano in un'azienda della loro regione, qualche ora a settimana, al di fuori dell'orario scolastico. Parallelamente, gli allievi LIFT sono preparati, accompagnati e monitorati da una persona di riferimento, al fine di ottimizzare questa sensibilizzazione al mondo professionale.

L'organizzazione, lo sviluppo, l'attuazione, il finanziamento e il monitoraggio di tutto il progetto locale LIFT sono di competenza delle scuole che hanno deciso di aderire al progetto LIFT. Ogni scuola si circonda di autorità competenti (comuni, insegnanti, associazioni, ecc.) che possano aiutarla nello sviluppo e nel mantenimento del proprio progetto locale. Ad ogni tappa del progetto, le scuole sono sostenute ed accompagnate dal centro di competenze LIFT.

In Ticino Lift è presente dal 2013 e oggi conta 10 sedi di scuola media distribuite sul territorio.

A chi si rivolge

Il progetto LIFT è proposto, dalla fine del 2° anno di scuola media, a quei giovani che non hanno delle buone condizioni di partenza (pochi contatti sociali, risultati scolastici scarsi, mancanza di motivazione, …) e che rischiano di avere dei problemi ad inserirsi nel mondo del lavoro attraverso una formazione professionale.

La partecipazione al progetto LIFT è volontaria, ma una volta preso l'impegno, i giovani vi partecipano fino alla fine della loro scolarità obbligatoria. I giovani interessati, così come i loro genitori, sono informati fin dall'inizio sulle condizioni di partecipazione al progetto. Va notato che, benché la partecipazione al progetto sia volontaria, essa richiede un investimento personale del giovane importante e durevole.

Attraverso la partecipazione al progetto LIFT regolare e a lungo termine, i giovani possono sviluppare le loro capacità sociali e professionali ed acquisire un'esperienza pratica. Potranno così far valere queste competenze nelle loro ricerche di un posto di apprendistato e beneficeranno di un certificato di partecipazione al progetto LIFT che servirà a completare il loro dossier di candidatura.

Gli obiettivi di Lift

- ⇒ Sensibilizzazione precoce dei giovani al mondo del lavoro;
- ⇒ Sviluppo e acquisizione di competenze sociali e professionali;
- ⇒ Diminuzione dei "tempi morti": ripetizione dell'ultimo anno senza uno scopo, rottura del contratto di apprendistato, anno di pausa,…
- ⇒ Incoraggiamento delle reti locali tra le scuole e le aziende;
- ⇒ Rafforzamento dell'autostima attraverso esperienze positive e lo svolgimento di un lavoro pratico;
- ⇒ Riduzione del tasso di disoccupazione dei giovani.

Come funziona Lift

I moduli di accompagnamento

Questi moduli sono rivolti agli allievi che formano il gruppo LIFT. Prima che i giovani si rechino per la prima volta in azienda sono previsti alcuni incontri durante i quali è spiegato il progetto, ciò che apporta loro e come devono prepararsi. In seguito, viene affrontato il modulo concernente i posti di lavoro, al fine di accompagnarli e di sostenerli al meglio in questa esperienza. Questi incontri permettono ai giovani di condividere le loro esperienze sui posti di lavoro settimanali, ottimizzando, quando sono in quarta media, le loro ricerche del posto di apprendistato.

Di solito sono gli insegnanti che si occupano dei moduli di accompagnamento e che si preoccupano di trovare i datori di lavoro e di mantenere i contatti tra scuola e azienda.

I posti di lavoro settimanali

I giovani che s'impegnano in un progetto LIFT frequentano un posto di lavoro settimanale, recandosi in un'azienda della loro regione ogni settimana, per 2-4 ore (massimo 3 ore al giorno), fuori dall'orario scolastico. Le aziende li accolgono per un periodo di circa tre mesi (10 settimane), rinnovabili o no. Versano loro un piccolo compenso, che va dai 5 agli 8.- franchi l'ora, per i compiti svolti.

I lavori devono essere adatti alla loro età e permettere loro di familiarizzare con il mondo del lavoro. I giovani che si recano nei posti di lavoro settimanali sono preparati e accompagnati durante tutto il percorso dai professionisti (docenti) responsabili della coordinazione del progetto locale. Questi professionisti assicurano anche un legame con le aziende per il monitoraggio e i bilanci che vengono effettuati. <

Cosa dicono le aziende di Lift

Quando ci è stato presentato il progetto LIFT da subito abbiamo aderito e dato la nostra disponibilità. Dare l'opportunità a dei giovani di terza media di provare e conoscere il mondo del lavoro è qualcosa di molto importante per il loro futuro. I giovani che si sono confrontati con la nostra azienda hanno conosciuto i diversi reparti dell'azienda, visto il lavoro in team e svolto alcuni lavori in modo autonomo.

La nostra esperienza è stata molto utile per alcuni ed una vera opportunità per altri. Tra i diversi ragazzi che hanno partecipato abbiamo riscontrato interesse e voglia di conoscere e imparare. Infatti, una candidata del progetto un anno dopo è stata assunta quale apprendista di vendita presso la nostra azienda.

È giusto anche sottolineare che il progetto LIFT è sì una finestra sul mondo del lavoro per i giovani, ma altresì un ottimo canale per le aziende che cercano giovani per il loro organico.

Da parte nostra ci sarà anche per il futuro sostegno a questo progetto e consigliamo vivamente a tutte le azien de di aderire, sostenendo così il nostro futuro, i nostri giovani.

Walter Baumgartner
Baumgartner Office Center, Balerna

Esperienza positiva. Le collaborazioni aziende/ scuola di formazione sono alla base dello sviluppo e della crescita dei nostri futuri collaboratori di domani.

Signor Fusi
gerente della filiale Manor SA, Balerna

È un'esperienza da vivere con piena apertura e non bisogna arrendersi se con qualche ragazzo si incontrano delle difficoltà.

Signor Pezzati
Segretario comunale, Vacallo

Intervista con Jürg Röthlisberger e Thomas Hurter

"A livello internazionale non siamo in ritardo, al contrario"

La mobilità elettrica è davvero l'unica soluzione? Quando entrerà in vigore la tassa di circolazione per i veicoli elettrici? E perché lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica sembra così lento? AUTOINSIDE ha cercato risposte a Palazzo federale e le ha ottenute da Jürg Röthlisberger, direttore di USTRA, e da Thomas Hurter, presidente centrale di UPSA. **Reinhard Kronenberg**

Qual è il suo rapporto personale con l'automobile?

Jürg Röthlisberger, direttore dell'USTRA: Nella mia vita professionale è uno strumento di lavoro e nella vita privata lo è ancora di più.

Thomas Hurter, Presidente centrale dell'UPSA: Per me, da un lato, è un oggetto quotidiano che uso per spostarmi. Dall'altro associo l'auto al piacere e alla passione.

L'auto è sottoposta a continue pressioni politiche. Signor Hurter, come vuole e come può cambiare questa situazione come politico e come presidente centrale di UPSA?

Thomas Hurter: Si tratta in realtà di una percezione superata. Quasi tutte le famiglie hanno un veicolo e di solito viene utilizzato quotidianamente. Ecco perché dobbiamo stare attenti a non dare troppo ascolto a chi grida a gran voce che l'auto è un problema. Il fatto è che nel nostro paese l'automobile rappresenta la quota maggiore dei chilometri percorsi dai passeggeri ogni anno e questa situazione non è destinata a cambiare. L'auto non è di principio un problema e tecnologicamente è cambiata molto positivamente negli ultimi anni. Dobbiamo imparare a comunicarlo meglio.

Sono compagni di viaggio nel Parlamento federale e si impegnano per la mobilità: Thomas Hurter, Presidente centrale ddi UPSA (a sinistra) e Jürg Röthlisberger, Direttore dell'Ufficio federale delle strade.
Foto: UPSA media/Parlamento

Nell'ambito della strategia energetica del governo federale, approvata dal popolo, stiamo procedendo alla decarbonizzazione dei trasporti. Sembra di capire che la mobilità elettrica sarà la modalità di trasporto dominante in futuro. È veramente così?

Jürg Röthlisberger: Un veicolo elettrico è tre volte più efficiente dal punto di vista energetico di un motore a combustione. Se parliamo di risorse energetiche limitate, dobbiamo assicurarci di utilizzare veicoli il più possibile efficienti dal punto di vista energetico. Oggi vendiamo e consumiamo circa sei miliardi di chili di gasolio e benzina all'anno ciò che equivale a 60 terawattora di contenuto energetico. Se utilizzassimo esclusivamente veicoli elettrici, il consumo energetico scenderebbe a un terzo di questa cifra, ovvero a 20 terawattora. A questo proposito, la mobilità elettrica è punto chiave per me nel settore delle autovetture. Tuttavia, non credo nell'efficacia di divieti o obblighi verso le varie tecnologie.

Thomas Hurter: Sono d'accordo. La questione non è se la mobilità elettrica sia buona o cattiva. La domanda, a cui non abbiamo ancora risposto, è: da dove viene l'elettricità? Un'altra sfida è quella di eliminare i tabù sui vari tipi di propulsione.

Quando verrà introdotta la tassazione dei veicoli elettrici?

Jürg Röthlisberger: Al momento, la promozione dei veicoli elettrici ha ancora la precedenza sull'equità. In altre parole, i veicoli elettrici continuano a ricevere un trattamento preferenziale perché non sono soggetti a una tassa sull'infrastruttura di ricarica. Ma questo finirà per cambiare, resta da vedere quando. Stiamo preparando la sostituzione dei dazi sul carburante. Al massimo tra dieci anni, il 30% del parco auto svizzero sarà elettrico. Sarà quindi logico che i proprietari di veicoli elettrici paghino le tasse. Non è possibile andare più veloce di così perché sono necessarie modifiche legali o addirittura un voto a livello costituzionale. A quel punto, saremo alla fine del decennio. Tuttavia, sarebbe possibile adeguare rapidamente la tassa sui veicoli. Oggi ogni cliente paga allo Stato il 4% del prezzo di acquisto di un nuovo veicolo, ad eccezione degli acquirenti di veicoli elettrici. Il Consiglio federale potrebbe rinunciare a questa esenzione, cosa che immagino avverrà prima della tassa sui veicoli elettrici.

"Per il momento la promozione dei veicoli elettrici è ancora in vantaggio rispetto alla giustizia".

Jürg Röthlisberger,
direttore dell'USTRA

Thomas Hurter: Personalmente, ritengo che la tassa debba essere implementata rapidamente. Ma so anche che le forze politiche non sono favorevoli, perché temono che la mobilità elettrica perda il suo appeal. Lo stesso vale per l'obbligo di indossare il casco quando si va in bicicletta. Sarebbe sensato, ma alcuni pensano che renderebbe la bicicletta meno attraente. Personalmente, non sono d'accordo. Per utilizzare l'infrastruttura stradale, i veicoli elettrici hanno bisogno dello stesso spazio dei veicoli a motore convenzionale e la sollecitano alla stessa maniera. Chiunque utilizzi questa infrastruttura deve pagarla.

"Credo che la tassa sulle auto elettriche debba essere introdotta al più presto".

Thomas Hurter,
presidente centrale dell'UPSA

La questione energetica non è ancora risolta. La sostituzione dell'energia dovuta alla chiusura delle centrali nucleari, così come la sostituzione del diesel e della benzina nel traffico stradale e del gasolio per il riscaldamento, richiede una quantità considerevole di energia prodotta in maniera sostenibile. Come affronterebbe questa sfida?

Jürg Röthlisberger: Semplicemente agendo e non denunciando continuamente idee e concetti con argomenti buoni o cattivi. Solo l'azione è utile! Il problema della Svizzera è che non siamo più sufficientemente capaci di soppesare gli interessi. Non si possono avere entrambe le cose. Dobbiamo quindi valutare i pro e i contro, ad esempio tra la conservazione della natura e la questione energetica.

Thomas Hurter: Sono d'accordo. In Svizzera, spesso cerchiamo la novità senza voler abbandonare il vecchio per paura di perdere qualcosa. Non possiamo ricoprire l'intera Svizzera di pannelli solari, ma dobbiamo essere in grado di produrre energia dove ha senso e senza ostacoli. Se non riusciamo a bilanciare gli interessi, non avremo successo nella transizione energetica.

La sicurezza dell'approvvigionamento elettrico in generale è una cosa, l'infrastruttura di ricarica è un'altra. In questo settore siamo in ritardo rispetto allo sviluppo in crescita delle

continua a pagina 10

vendite e stiamo addirittura perdendo terreno, secondo AutoSuisse. Cosa potete fare o fate entrambi nei vostri rispettivi ruoli di direttore dell'USTRA e di politico dei trasporti?

Jürg Röthlisberger: Non credo che siamo in ritardo a livello internazionale. Al contrario. Oggi abbiamo già più punti di ricarica elettrica che punti di rifornimento di carburanti liquidi, ma la mancanza di una soluzione di fatturazione ottimale e la necessità di avere, esagerando un po', sette carte diverse nel portafoglio, sono davvero scomode per i clienti. Tuttavia, siamo nel bel mezzo di un cambiamento che rappresenta una sfida anche per gli investitori. La vendita di elettricità presso una stazione di ricarica è un modello di business ancora limitato al momento. Ma si svilupperà. Vengono installate continuamente nuove stazioni di ricarica e presto la distanza tra esse non sarà più di 1,5-2 chilometri. La domanda è se il punto di ricarica corrispondente è disponibile e se posso utilizzarlo, questo è un aspetto che possiamo ancora migliorare.

Thomas Hurter: Se non investiamo di più nell'infrastruttura di ricarica, andremo nella direzione sbagliata per promuovere la mobilità elettrica. D'altra parte, non possiamo e non vogliamo dire ai proprietari esattamente cosa devono installare.

Scambio di opinioni su trasporti ed energia: il direttore dell'USTRA Jürg Röthlisberger e il presidente centrale dell'UPSA Thomas Hurter (a destra) a Palazzo federale. Foto: media UPSA

Ultima domanda: perché ci vuole sempre così tanto tempo?

Thomas Hurter: Credo che il problema stia nella differenza tra ciò che il pubblico percepisce e ciò che accade realmente. È quello che sentivo prima di entrare in politica: le cose si muovono troppo lentamente. D'altra parte, ci sono anche vantaggi nel rallentare un po', come nel caso della guida automatizzata, perché ci sono molti aspetti che devono essere chiariti prima che un progetto possa essere approvato senza riserve.

Jürg Röthlisberger: Questa è la democrazia. Può essere doloroso, ma è l'unico modo per andare avanti. <

Leggi la seconda parte dell'intervista su www.agvs-upsa.ch

Formazione continua—UPSA Sezione Ticino

Coordinatore/trice d'officina nel ramo dell'automobile con attestato federale professionale

Sono aperte le iscrizioni al corso di formazione per "**Coordinatore/trice d'officina**" (EP)
moduli W1-W2-W3-W4
organizzato in collaborazione con:
DECS/DFP/UFCI/Istituto della formazione continua e ***Carrosserie suisse TI***.

Maggiori informazioni: info@upsa-ti.ch

Termine d'iscrizione: **30 giugno 2022**

Inizio della formazione: **Settembre 2022**

Olivier Maeder firma la roadmap della Confederazione sulla mobilità elettrica a nome di UPSA. Foto: media UPSA .

La mobilità elettrica

Gli obiettivi sono "ambiziosi ma realistici"

Il primo obiettivo, una quota del 15% di veicoli ricaricabili per le nuove immatricolazioni, è stato raggiunto prima del previsto e pure ampiamente superato. La "Tabella di marcia per la mobilità elettrica" fissa ora un nuovo ambizioso obiettivo: il 50% delle nuove immatricolazioni dovrà essere costituito da veicoli ricaricabili e 20.000 stazioni di ricarica dovranno essere a disposizione di tutti. **Reinhard Kronenberg**

"Nessuno avrebbe immaginato che avremmo raggiunto gli obiettivi prefissati così rapidamente o addirittura che li avremmo superati", ha dichiarato la Consigliera federale Simonetta Sommaruga nel suo bilancio dei risultati ottenuti dalla "Roadmap per la mobilità elettrica" negli ultimi quattro anni. "L'autonomia dei veicoli elettrici è molto maggiore, i prezzi sono in calo e le code ai punti di ricarica non si sono verificate. La tabella di marcia sarà estesa per ulteriori quattro anni con nuovi obiettivi: il 50% delle nuove immatricolazioni dovrà essere costituito da veicoli ricaricabili, 20.000 stazioni di ricarica accessibili a tutti e un più facile e utile accesso alla ricarica privata, al lavoro e in viaggio. All'inizio di maggio 2022, la quota di mercato dei veicoli plug-in era pari al 37,7% delle nuove immatricolazioni e il numero di stazioni di ricarica accessibili al pubblico era di 10'899 (8'864 stazioni di ricarica AC e 2'035 DC). Secondo Sommaruga, gli obiettivi fissati sono quindi "ambiziosi ma realistici".

Circa 50 rappresentanti del settore automobilistico, elettrico, immobiliare e delle flotte, nonché la Confederazione Svizzera, i cantoni, le città e i comuni sono impegnati nella "Roadmap per la mobilità elettrica". Tutti cercano di sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza dei temi e delle misure relative alla mobilità elettrica e di creare sinergie per un rapido sviluppo dell'infrastruttura di ricarica. L'obiettivo è quello di aumentare costantemente la quota di veicoli plug-in per le nuove immatricolazioni di autovetture. Allo stesso tempo, la Roadmap per la mobilità elettrica vuole essere anche una piattaforma di scambio tra i suoi membri.

Anche l'UPSA è naturalmente coinvolta su vari fronti. "Quando si tratta di trasporto individuale motorizzato, di forme di mobilità e di propulsione, il garagista deve essere coinvolto come fornitore di mobilità", afferma Manfred Wellauer, vicepresidente dell'UPSA e membro del Comitato centrale. Le autorità sono consapevoli che l'officina, in quanto partner di fiducia, svolge un ruolo importante nelle decisioni di acquisto dei clienti.

Alla richiesta di specificare la posizione dell'UPSA sulla mobilità elettrica, Wellauer ha affermato che il settore automobilistico ha dimostrato negli ultimi decenni di essere aperto a nuove forme di mobilità. "Non possiamo permetterci di perdere i vari sviluppi". Tuttavia, sottolinea Wellauer, la mobilità elettrica dovrebbe essere associata anche alle altre energie rinnovabili, malgrado l'elettrico rappresenta l'80% degli azionamenti alternativi.

Nella commissione, l'UPSA si è prefissa il compito di presentare argomenti oggettivi, evidenziando i vantaggi e gli svantaggi e sottolineando che anche le tecnologie esistenti sono vantaggiose. "In questo modo, difendiamo gli interessi del traffico motorizzato individuale", afferma Manfred Wellauer.

"Tutti i membri contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi con i propri progetti", aggiunge Olivier Maeder, membro della direzione di UPSA, che ha rappresentato l'UPSA alla cerimonia per la seconda edizione della roadmap e l'ha firmata a nome dell'associazione. L'UPSA sostiene la tabella di marcia con tre progetti:

* il modulo di formazione "Lavorare su componenti di veicoli sotto tensione",
* istruzioni chiare per gli interventi sui veicoli elettrici e ibridi
* Migliorare le capacità di vendita e di consulenza per i veicoli elettrici e delle infrastrutture di ricarica. <

Maggiori informazioni qui.

Quali saranno le novità del 2023 per i veicoli diesel?

Misurazione dei gas di scarico

A partire dal 1° gennaio 2023, una procedura di misurazione più precisa sarà applicata ai veicoli diesel dotati di filtro antiparticolato nell'ambito dei controlli ufficiali dei veicoli a motore e dei controlli mobili su strada da parte della polizia. Per le misurazioni casuali, le autorità utilizzeranno nuove apparecchiature per identificare meglio i difetti o le manomissioni non autorizzate del sistema di post-trattamento dei gas di scarico dei veicoli diesel. Le officine potrebbero beneficiare di questa maggiore precisione e della conseguente necessità di intervenire. **Mike Gadient**

Il nuovo metodo di misurazione garantisce il rilevamento rapido e affidabile dei filtri antiparticolato difettosi nei sistemi di depurazione dei gas di scarico diesel. Foto: Maha

L'annuncio dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) del 28 febbraio 2022 sull'introduzione del metodo di misurazione migliorato il 1° gennaio 2023 ha lasciato alcuni garagisti confusi. Le procedure di misurazione esistenti per i controlli successivi, basate sull'opacità e sulla filtrazione, non sarebbero sufficientemente precise per rilevare tutti i guasti ai filtri antiparticolato. Per questo motivo, in futuro si dovrebbe utilizzare un metodo ottimizzato per i veicoli diesel dotati del filtro antiparticolato. Dal comunicato stampa non è chiaro chi sia responsabile di queste misurazioni e chi debba o possa acquistare le attrezzature corrispondenti. "Alcuni hanno interpretato il comunicato stampa come la reintroduzione di un servizio antinquinamento obbligatorio e già s'immaginavano un'interessante attività supplementare. In linea di principio, non cambia nulla per quanto riguarda il luogo e la responsabilità delle ispezioni periodiche di follow-up", afferma Markus Peter, responsabile di Tecnologia e Ambiente presso la rappresentanza di settore dell'UPSA. I controlli a campione continueranno a essere effettuati dalle autorità cantonali competenti per i veicoli a motore, dai centri di prova esterni accreditati o dalla polizia stradale. "Continuerà a essere effettuata dalle autorità automobilistiche cantonali, dai centri di prova esterni accreditati o dalla polizia stradale.

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha modificato di conseguenza l'ordinanza sulla manutenzione e il successivo controllo dei veicoli a motore per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico e di fumo. L'emendamento entrerà in vigore il 1° gennaio 2023. In questo modo gli enti di controllo avranno il tempo di prepararsi alla nuova procedura di misurazione. È importante migliorare il metodo di misurazione per poter controllare il corretto funzionamento dei filtri antiparticolato per tutta la durata di vita dei veicoli e far riparare i sistemi difettosi. Markus Peter spiega: "Il vecchio metodo di misurazione dell'opacimetro consiste nel misurare l'opacità del gas di scarico con una sorgente luminosa e un sensore ottico. Poiché le finissime particelle di fuliggine dei motori moderni sono praticamente invisibili e quindi non causano opacità, questo metodo di misurazione è impreciso. Anche con un filtro antiparticolato solo parzialmente funzionante è possibile superare il test attuale.

L'autorità competente decide se, oltre ai controlli tecnici di sicurezza del veicolo, debba essere effettuata una misurazione dei gas di scarico durante il CSO. Mentre in Germania e in molti altri Paesi dell'UE vengono effettuati controlli sistematici, in Svizzera, ad esempio, ciò può avvenire solo per un veicolo su dieci o solo per quelli che presentano un cattivo stato di manutenzione o che presentano un odore sospetto o uno scarico torbido. Dal 1° gennaio 2013, i servizi di manutenzione delle emissioni non sono più obbligatori per i veicoli dotati di un sistema diagnostico di bordo (OBD) riconosciuto. All'epoca, la decisione era motivata dalla maggiore affidabilità dei veicoli moderni e dal sistema di controllo elettronico dei gas di scarico integrato. "Oggi la maggior parte dei veicoli in circolazione in Svizzera è dotata di OBD", spiega Markus Peter. Solo i veicoli a benzina prima del 2001, i veicoli diesel leggeri prima del 2004 e gli autoveicoli pesanti prima del 2007 spesso non sono dotati di un sistema OBD riconosciuto. Le informazioni sulla licenza del veicolo sono decisive per l'identificazione di un sistema OBD riconosciuto.

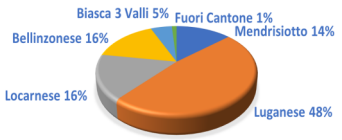
L'annuncio del DATEC interessa quindi soprattutto le officine che effettuano controlli dei gas di scarico sulla base di un mandato delle autorità. Tuttavia, le loro attese di entrate supplementari saranno di breve durata: se le autorità competenti cantonali o le forze di polizia utilizzeranno in futuro una tecnica di misurazione affidabile, aumenteranno le possibilità di individuare filtri antiparticolato difettosi o altri problemi nel sistema di iniezione e nel sistema di depurazione dei gas di scarico. "La nuova tecnica di misurazione è molto più accurata in questo senso e potrebbe ridurre il tasso di superamento dei CSO", spiega Markus Peter. Le officine verrebbero poi incaricate di eseguire le riparazioni necessarie. <

STATISTICHE IMMATRICOLAZIONI TI

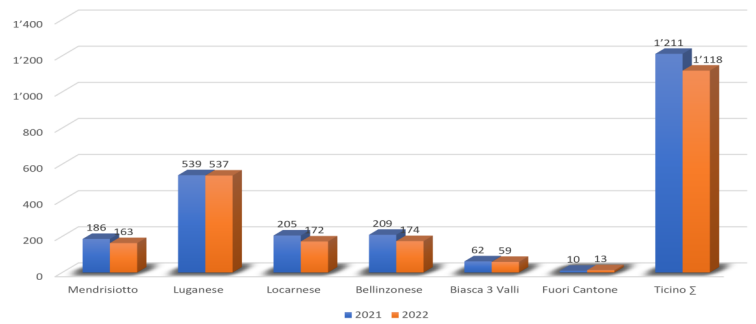
	Maggio						Gennaio - Maggio					
	2021		2022		2021 - 2022		2021		2022		2021 - 2022	
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %	Unità	Quota %	Unità	Quota %	Delta	Delta %
Mendrisiotto	186	15.36%	163	14.58%	-23	-12.37%	850	14.60%	720	13.48%	-130	-15.29%
Luganese	539	44.51%	537	48.03%	-2	-0.37%	2'690	46.22%	2'551	47.76%	-139	-5.17%
Locarnese	205	16.93%	172	15.38%	-33	-16.10%	971	16.68%	880	16.48%	-91	-9.37%
Bellinzonese	209	17.26%	174	15.56%	-35	-16.75%	952	16.36%	851	15.93%	-101	-10.61%
Biasca 3 Valli	62	5.12%	59	5.28%	-3	-4.84%	294	5.05%	277	5.19%	-17	-5.78%
Fuori Cantone	10	*0.83%*	13	*1.16%*	*3*	*30.00%*	63	*1.08%*	62	*1.16%*	*-1*	*-1.59%*
Ticino ∑	**1'211**	100%	**1'118**	100%	**-93**	**-7.68%**	**5'820**	100%	**5'341**	100%	**-479**	**-8.23%**
Svizzera	**19'991**		**18'450**		**-1'541**	**-7.71%**	**98'542**		**88'323**		**-10'219**	**-10.37%**

	Movimenti - ≈occasioni		
	2021	2022	Delta %
Gen. - Apr.	17'768	16'636	-6.37%
Maggio	4'362	4'264	-2.25%
Gen. - Mag.	**22'130**	**20'900**	**-5.56%**

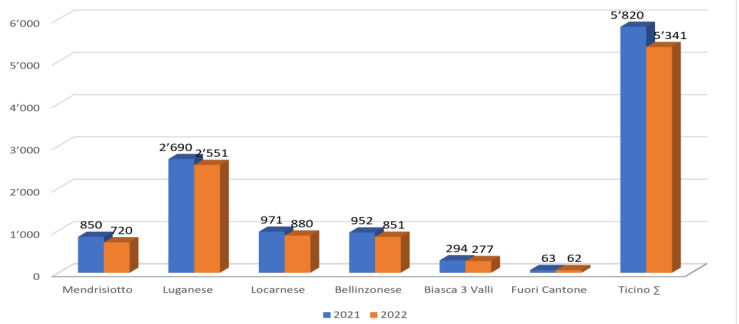
Quota di mercato Gen. - Mag. 2022



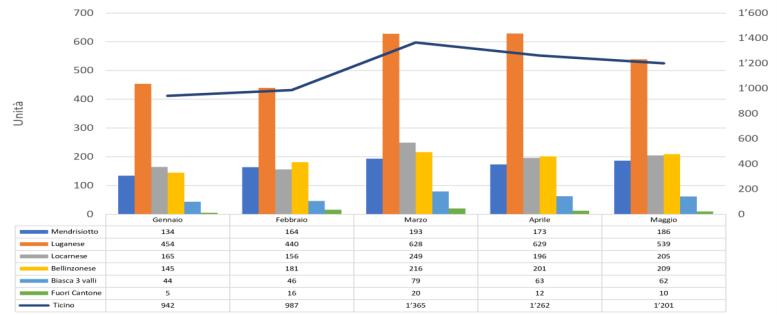
Immatricolazioni unità Maggio



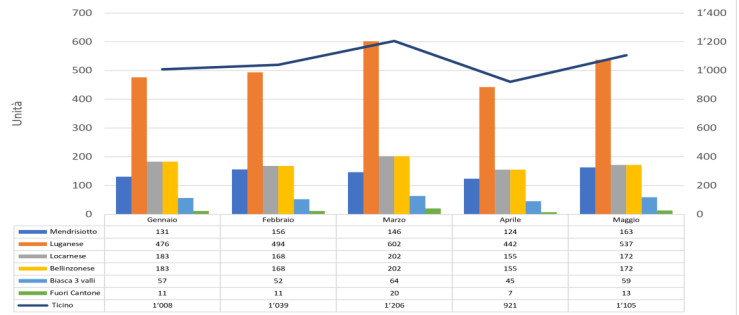
Immatricolazioni unità Gennaio - Maggio



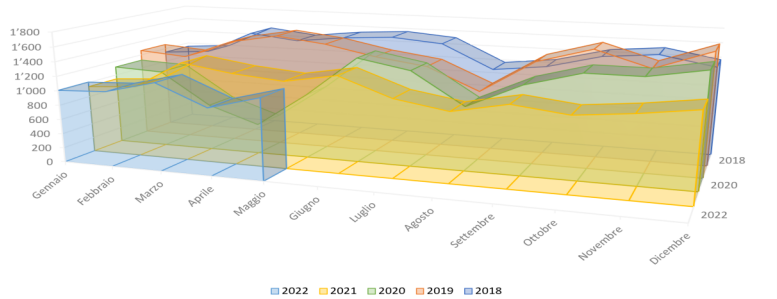
Immatricolazioni unità mensile 2021



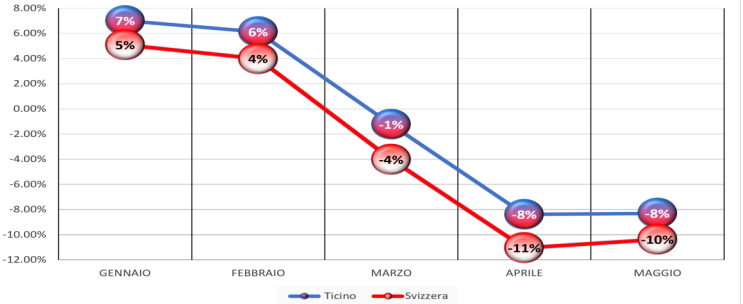
Immatricolazioni unità mensile 2022



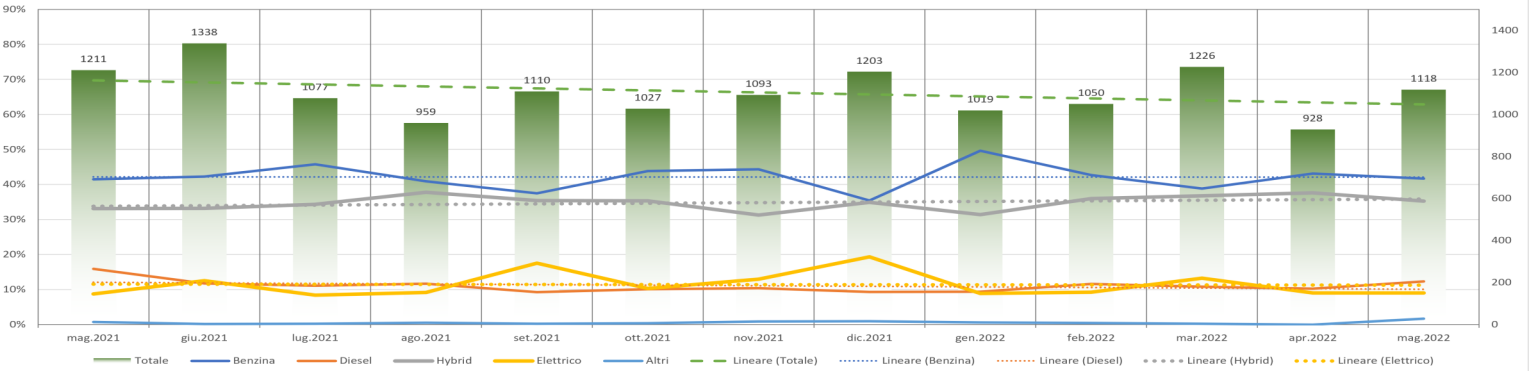
Immatricolazioni unità Ticino 2018 -2019 - 2020 -2021



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	101	9.0%

Tipo cambio	Unità	Quota
Cambio autom.	1008	90.2%

Colore	Unità	Quota
Grigio	400	35.8%
Bianco	258	23.1%
Nero	253	22.6%
Blu	94	8.4%

Tipo cert. omol.	Unità	Quota
Certificato X	9	0.8%

Tipo pagamento	Unità	Quota
Con leasing	776	69.4%

	Marca	Unità	%		Marca	Unità	%
1°	VW	197	18%	6°	Skoda	83	7%
2°	Audi	121	11%	7°	Cupra	33	3%
3°	Mercedes	99	9%	8°	Ford	33	3%
4°	Toyota	89	8%	9°	Seat	29	3%
5°	BMW	84	8%	10°	Fiat	27	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 Rüdin
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