AUTO INSIDE

La rivista specializzata per i garagisti svizzeri

🕜 UPSA | AGVS

Unione professionale svizzera dell'automobile **SEZIONE TICINO**

- Inquinamento atmosferico. Ma è sempre e solo colpa dell'auto? pagina 4
- La votazione sul San Gottardo? La prova generale per l'niziativa "Vacca da mungere" pagina 6
- > UPSA 2.0 pagina 8

vww.upsa-ti.

IL SÌ AL GOTTARDO SIGNIFICA SÌ ALLA SICUREZZA MA ANCHE SÌ AL NOSTRO FUTURO.



L'esito della
votazione è chiaro.
Anche se con una
prevalenza di SI che
è andata sensibilmente riducendosi
nelle ultime settimane di campagna,
la maggioranza dei
cittadini elvetici si

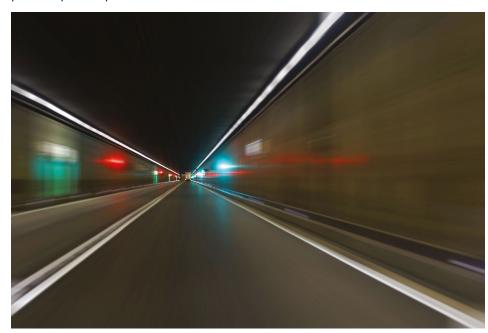
è espressa favorevolmente verso quella che, a campagna terminata e senza più il fervore e a volte la faziosità che ognuno degli schieramenti politici ha messo in campo, era ed è l'unica soluzione ragionevole e percorribile.

Noi di UPSA, sia livello centrale che ticinese, ci siamo impegnati attivamente nella campagna a favore della realizzazione del secondo tubo e lo abbiamo fatto mobilitando la nostra rete di contatti privilegiati, pianificando mirate campagne di comunicazione, inviando comunicati stampa alle redazioni dei principali media elvetici e sensibilizzando i nostri Associati attraverso la nostra rivista AUTOINSIDE. Sappiamo tutti di avere rischiato grosso: la chiusura del traforo avrebbe avuto gravi ripercussioni per il settore automobilistico e ci avrebbe inevitabilmente messo a confronto con sensibili ritardi nella consegna dei veicoli nuovi ma soprattutto con la mancata reperibilità giornaliera dei pezzi di ricambio.



Il conseguente allungamento delle normali attività di manutenzione avrebbe portato a oggettive perdite economiche soprattutto per le piccole imprese le quali hanno indubbiamente minori possibilità di utilizzare la ferrovia. In qualità di presidente cantonale non posso che affiancarmi e condividere il pensiero espresso dal nostro presidente centrale Urs Wernli che, in una recente intervista, ha espresso che la vittoria dei Sì rappresenta non solamente uno sgravio per le future generazioni, un deciso incremento per la sicurezza ma anche una decisione importante per l'economia del Ticino, dei Grigioni e della Svizzera centrale.

il vostro Presidente Roberto Bonfanti











Il 19 gennaio 2016, al Classic Center Schweiz della Emil Frey Classics SA a Safenwil, erano ben pochi i posti liberi perché alla Giornata dei garagisti svizzeri 2016 non si poteva mancare in quanto è qui che il mondo dell'auto, quello che spinge con i suoi numeri l'economia mondiale e naturalmente quella svizzera, si è ritrovato, interrogato, confrontato e ha definito le proprie linee di intervento.

A ricordare i momenti chiave del 2015 è stato Urs Wernli, presidente dell'UPSA: «Dopo la votazione sul raddoppio del San Gottardo di fine febbraio, l'iniziativa "Vacca da mungere" sarà la votazione più importante degli ultimi decenni», senza dimenticare, ha aggiunto il presidente, l'importanza del CheckEnergeticaAuto che consente ai clienti di risparmiare fino al 20% di energia e di denaro e che, secondo Wernli, ripaga direttamente in termini d'immagine. «Vendere prodotti di qualità a prezzi equi» è stata la chiosa all'intervento di Walter Frey, padrone di casa del Classic Center Schweiz, che ha introdotto il tema del futuro tecnologico del settore dell'auto a cui ha fatto sponda Jürgen Karpinski, presidente del Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeug-Gewerbe (ZDK), convinto che i prossimi tempi lasceranno il segno e che i temi chiave siano 3: «digitalizzazione, guida autonoma e dati interconnessi». Indietro nel tempo, ma con un lucido sguardo al presente e soprattutto al futuro, è invece andato Peter Sauber, leggendario pilota intervenuto alla Giornata dei garagisti. Il campione svizzero che ha attraversato da pilota più di vent'anni di storia e dal 2010 è tornato alla guida del Sauber F1 Team, ha ricordato quanto il fascino delle corse stia nella combinazione di «alta tecnologia, circo e sport ad alto livello». «Il futuro non esiste, lo si crea», ha affermato, fa-

cendo da controcanto, Hannes Brachat, editore di AUTOHAUS, all'inizio della relazione. Ha paragonato il garagista a un alpinista che sta volentieri sulla vetta per godersi il panorama, immobile, senza curarsi della salita che ha percorso e di quella che dovrà percorrere di lì a poco, ovvero continuare a guadagnare denaro. «Quali sistemi di assistenza possiamo fornire in un secondo momento? Come si può rimpolpare per bene una vettura nuova?», sono per Brachat domande centrali, che mettono la comunicazione con il cliente al centro del business. E comunicare passa anche necessariamente attraverso il web. In base a un rilevamento della DAT, azienda specializzata in ricerche di mercato nel settore delle auto d'occasione, oltre il 70% delle donne intervistate ha ammesso di non conoscere tutto ciò che offre la propria automobile. Calvalcando questa percentuale, un garage in Germania ha deciso di sfruttare questo risultato spiegando alle donne, tramite video tutorial girati dai dipendenti e pubblicati su YouTube, le potenzialità del loro veicolo. A raccontare questa "buona pratica" è stato Martin Endlein, responsabile della comunicazione della DAT: «questi filmati possono essere realizzati anche dai collaboratori del garage, dando così anche un volto all'azienda».

Ha incoraggiato i garagisti ad affrontare le situazioni con ciò che hanno, a partire da una risorsa importantissima, ovvero le persone, Andy Holzer, celebre alpinista non vedente che ha esortato a lavorare anche sulle emozioni e sulla passione: «Una leva del cambio in pelle degli anni Cinquanta è erotismo allo stato puro — dobbiamo mostrare queste emozioni».

L'emozione non ha età, ma di età e formazione si è parlato a lungo durante la Giornata. È infatti un tema centrale quello della formazione dell'UPSA. Otto apprendisti hanno parlato del loro tirocinio e spiegato cosa li affascina dell'auto. I giovani e i meno giovani sono stati invitati caldamente da Nicola Brügger, meccatronico, a «formate gli apprendisti e seguirli». E indirizzarli, a partire dalla famiglia. L'influenza dei genitori nella scelta della professione è importante, ha spiegato la Prof. Dr. Margrit Stamm dell'Università di Friburgo. La gioventù di oggi viene spronata e controllata, ma spesso quel che manca è la capacità di tollerare la frustrazione. «È importante che i giovani professionisti possano incontrare le personalità del settore e confrontarsi con loro. Dobbiamo permettere loro di maturare esperienze nella conduzione», ha concluso Margrit Stamm.

Sull'iniziativa della "Vacca da mungere", il Club UPSA ha dato voce a pareri differenti, ma non discordi: Wobmann si è espresso quasi incondizionatamente a favore dell'iniziativa, Regazzi e Senn hanno al contrario dimostrato una certa disponibilità al compromesso. Articolate sono anche le prospettive per il futuro. «Lo sviluppo della tecnica procederà a velocità sostenute e avremo un mix di veicoli e propulsioni diversi», ritiene Wobmann. «L'evoluzione è così rapida che non si può dire cosa succederà tra 10 o 20 anni. Ma avremo sempre bisogno di emozioni», ha affermato Regazzi. Per quanto riguarda il profilo professionale, Senn crede che anche in futuro continuerà a cambiare. «Lo osserviamo chiaramente», ha dichiarato il vicepresidente dell'UPSA. «È però certo che la mobilità e la prosperità vanno a braccetto.» Röthlisberger si è detto infine convinto che per le brevi e medie distanze si imporrà il motore elettrico, mentre per le distanze più lunghe il futuro è del propulsore diesel. Dealer e fornitori hanno concluso la serata con uno sguardo al futuro. Bernadette Langenick, presidente di SAA (Suisse Automotive Aftermarket), ha sottolineato l'importanza della fiducia nei collaboratori e Daniel Burch, responsabile del gruppo specialistico Automotive dell'associazione Swissmem, ha evidenziato che rispetto ad altre regioni il mercato dell'auto ha ancora numeri convincenti in Europa. Futuro è una parola tornata spesso in questa lunga e appassionante giornata. Ma come si declinerà questo concetto nelle auto?

«Meno leggi, più libertà», ha concluso Bernadette Langenick. Libertà di importare, di vendere e di fare il proprio lavoro di imprenditori.

E libertà di far sognare chi si mette alla guida di un'automobile. <

GARAGE CICCONEDUE FRATELLI, PASQUALE E MARIO E UNA GRANDE PASSIONE: LE AUTO.



Attivi fin dal 1985, nel 2015
avete festeggiato un traguardo
importante: 30 anni di attività.
Ma facciamo un passo indietro
e torniamo al 1985, quando avete
inaugurato il vostro Garage: come
è nata la passione per le auto?

Entrambi, io e mio fratello Mario, siamo cresciuti con l'amore per le automobili. Motori, carrozzeria, prestazioni... Dalle spyder alle familiari, dalle berline alle coupé, il nostro mondo da bambini girava tutto intorno alle autovetture. Per questo, arrivato il momento di scegliere quale strada intraprendere, entrambi non abbiamo avuto dubbi: io ho frequentato la scuola per apprendista meccanico e Mario, qualche anno dopo, quella per apprendista carrozziere.

Finito l'apprendistato è stato naturale impegnarsi per aprire il Garage Ciccone.

Mario, abile artigiano, si è specializzato in una nuova tecnica di riparazioni danni alle carrozzerie, mentre lei, Pasquale, da meccanico competente si è focalizzato sulla gestione imprenditoriale del Garage. Un'evoluzione a tutto campo nel mercato dell'auto!

Abbiamo lavorato sui nostri talenti e ciascuno di noi ha dato - e dà ogni giorno – il suo contributo al garage. Mario ha affinato sempre più la propria capacità artigianale e con competenza e professionalità ha superato brillantemente i test di ammissione della Fix-a-Ding, azienda specializzata nella riparazione senza verniciatura, tecnica che consente di intervenire con levabolli e ventose e permette al cliente di riavere rapidamente la carrozzeria della propria auto completamente rinnovata con un risparmio sui costi di riparazione. Questo lo ha portato a frequenti interventi anche fuori dai confini nazionali permettendogli di trasferire tutta la sua esperienza al garage.

lo invece mi sono concentrato prettamente sullo sviluppo imprenditoriale dello stesso, che ha portato nel 2010 all'inaugurazione della nuova officina e nel 2013 all'ampliamento della superficie espositiva.

Siete partiti con MITSUBISHI MOTORS e FIAT. Due grandi marchi che hanno fatto la storia

+1%

dell'automobile nel mondo.

Dal 1986 al 1995 siamo stati dealer Mitsubishi Motors, i primi in Ticino a trattare il marchio giapponese; nel 1995 abbiamo affiancato a Mitsubishi la rappresentanza di Fiat, ora FCA (Fiat Chrysler Automobiles), diventandone concessionario principale per il luganese nel dicembre 2013. Un percorso, quello con la casa automobilistica torinese, scritto nella mia storia personale: la mia prima auto,

Per le strade ticinesi si vedono moltissime auto dalle grosse cilindrate. Ma all'inizio del 2015 Fiat Chrysler Automobiles Switzerland ha ridotto drasticamente i prezzi delle vetture a basse emissioni. Come valuta le vendite delle auto ecologiche in Ticino?

negli anni ottanta fu una Lancia Fulvia.

Il target delle auto di grossa cilindrata e quello delle utilitarie sono differenti, ma convivono serenamente nel nostro Cantone. Il mercato delle automobili a gas naturale è in forte crescita e lo dimostrano, oltre ai dati di vendita, anche diversi sondaggi sulla soddisfazione dei conducenti di auto a biogas/gas naturale e di ibride. L'appagamento di chi ha acquistato una automobile ecologica è nettamente più alto rispetto a chi guida una vettura a diesel o benzina.

Quali sono i vostri progetti per i prossimi 30 anni di Garage Carrozzeria Ciccone?

Dopo gli ultimi ampliamenti del Garage Ciccone speriamo solo di... continuare così!

Con passione, dedizione e attenzione ai clienti. <



TUTTI GLI UTILI RIVERSATI DIRETTAMENTE AGLI AFFILIATI (TIPICAMENTE ASSOCIATIVO) DAL 2008 4 RIDUZIONI DEI CONTRIBUTI RISCHIO

DAL 2016 -15%





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

TASSO D'INTERESSE 2016:

OBBLIGATORIO 1.25%

PK: 2,25%

ECCEDENTE OBBLIGATORIETÀ

PK: 2,25%

PAGAMENTO A FINE MESE
O A FINE TRIMESTRE
NESSUN PAGAMENTO
ANTICIPATO A INIZIO ANNO
SENZA SPESE
E SENZA INTERESSI

Per informazioni:

Corinne Bizzini 079 200 63 75

Consigliamo

di aumentare il risparmio in previsione delle nuove disposizioni federali in materia nel 2020!

INQUINAMENTO ATMOSFERICO. MA È SEMPRE E SOLO COLPA DELL'AUTO?



Sono ormai diversi anni che l'inquinamento dell'aria viene presentato dai mass media come un grave problema.

Associazioni ambientaliste, gruppi vari di cittadini ma anche soggetti provenienti dal mondo accademico usano toni fortemente allarmistici, fomentando un vero e proprio "terrorismo" sociale e creando una vera e propria emergenza contro il nemico di sempre: l'auto, intesa come veicolo di mobilità privata ed autonoma, colpevole a loro dire, dello sforamento del limite normativo delle polveri sottili nell'aria. Ma il Ticino oggi è più inquinato che nel passato? E soprattutto: è colpa delle automobili? Come definito dalla ricerca pubblicata dall'Ufficio federale dell'ambiente UFAM sul tema dell'inquinamento da parte del settore non-road (www.bafu. admin.ch/luft/13769/15547/16237/ index.html?lang=it), l'inquinamento atmosferico non è imputabile solo alle automobili, anzi. Le macchine di cantiere, gli apparecchi utilizzati nell'agricoltura e nella selvicoltura e i tanti motori di piccola cilindrata impiegati nel settore del giardinaggio e del tempo libero inquinano tantissimo. Come si evince dal rapporto pubblicato nel 2015 dall'UFAM, questo cosiddetto settore non-ro-ad emette ogni anno circa 500 tonnellate di particelle, 10'000 t di ossidi di azoto e 1,2 milioni di CO2 inquinando in maniera sproporzionata rispetto al numero di autovettura in circolazione.

Questo perché, come testimoniato dal TCS che dal 1983 analizza sistematicamente i gas di scappamento di tutti i veicoli, nel corso degli anni le prescrizioni sui gas di scarico delle vetture sono state inasprite cinque volte, tanto che le emissioni nocive delle automobili di oggi sono assai ridotte. Se una volta le emissioni nocive, ossia il CO, gli HC, gli NOx e le particelle di fuliggine, venivano misurate in grammi per chilometro, oggi sono soltanto milligrammi/km.

Ma a cosa corrispondono queste sigle e, sopratutto, da chi vengono

emesse? Il diossido di azoto (NO2) è prodotto dai veicoli diesel ma soprattutto dagli impianti di riscaldamento; l'ozono (O3) viene rilasciato da traffico veicolare ma anche dal riscaldamento domestico, dalle industrie e dall'agricoltura; le polveri sottili (PM10) sono originate per il 94% dalla natura (polvere, sabbia, incendi, eruzioni vulcaniche...) e per il restante 6% dall'uomo (traffico stradale e riscaldamento domestico, raffinerie, cementifici, centrali termoelettriche).

Ma quali sono quindi le responsabilità del traffico e di conseguenza delle automobili?



A Milano, la più grande città che abbiamo vicino al nostro territorio, da una recente analisi è risultato che i veicoli privati (e ne circolano ben di più che da noi) incidono sull'inquinamento atmosferico per l'8 per cento.

Il motivo? Il perché è presto detto: a dispetto di qualunque attività industriale e produttiva, il settore dell'auto è quello che ha investito



maggiormente nell'evoluzione tecnologica portando tutti i veicoli prodotti ad essere molto più performanti ma soprattutto molto meno inquinanti a dimostrazione che l'innovazione è l'unica via per dare un taglio netto alla quantità di emissioni nocive per l'aria e di conseguenza per l'organismo. Peccato che questa strada sia stata percorsa quasi solamente dalle auto le quali, e ci dispiace per chi dovrà farsene una ragione, non possono più rappresentare il capro espiatorio né essere con obiettività definite la sorgente di tutti i mali. <



Eventi 2016

- Assemblea Generale Ordinaria 28.04 - Mendrisio
- Assemblea Delegati 01.06 - Arbon SG
- Cerimonia premiazione apprendisti, 07.07 - Biasca

Esposizioni regionali 2016

- AutoNassa,
- Lugano 14-17/04
- Auto in Burg,
- Bellinzona 20-22 /05
- I Ragazzi di Corso San Gottardo Chiasso 16-18/09
- Autoin Nuove.
- Muralto-Locarno 16-18/09
- Strada in Festa, Bellinzona 18/09 o 25/09 in caso di brutto tempo



IL TERMINE DI REVOCA IN UN CONTRATTO LEASING E IL SUO RECENTE SPOSTAMENTO A 14 GIORNI

Intervista al Consigliere nazionale Marco Romano



Qual è la sua valutazione sulla legge che sposta a 14 giorni dalla data della firma la validità di un contratto leasing per l'acquisto di un'auto?

È una soluzione pragmatica nell'ambito della ricerca di un compromesso tra attori economici e associazioni che tutelano gli interessi dei consumatori. Il risultato è il frutto di un complesso processo parlamentare di riforma integrale del diritto di revoca nell'ambito del codice delle obbligazioni. L'intero processo è partito dalla "problematica" delle vendite, spesso aggressive, via telefono. Su spinta di atti parlamentari e prese di posizione delle associazioni dei consumatori, il Parlamento si è trovato nella necessità di prevedere degli accorgimenti legislativi. Legittimamente i consumatori, di cui va sempre richiamata la responsabilità individuale, e le Associazioni che ne tutelano gli interessi chiedono - nell'odierna società del consumo immediato e globale maggiore protezione. D'altro canto comprendo le preoccupazioni dei settori toccati del mondo economico e commerciale che si trovano confrontati a una legislazione molto garantista e potenzialmente foriera di abusi.

Governo e Parlamento si sono trovati nella necessità di assicurare una migliore protezione dei consumatori riguardo ai contratti a distanza, ossia i contratti conclusi senza che i contraenti si incontrino fisicamente, in particolare via telefono o via internet. Si è quindi introdotto un diritto di revoca generale per l'insieme dei contratti a distanza.

Questa revisione ha portato parallelamente anche a un'armonizzazione di tutte le definizioni, dei termini e delle conseguenze dei diritti di revoca nell'insieme del diritto dei contratti, tenendo conto anche dell'evoluzione del diritto internazionale. Da qui la modifica anche per i contratti di leasing. In sostanza si è voluto armonizzare tutto il diritto di revoca per una maggiore comprensione. Si può obiettare che si sarebbe potuto evitare di andare a modificare i termini (da 7 a 14) anche per i contratti di leasing. L'interesse all'armonizzazione dei termini di revoca ha tuttavia prevalso su eventuali interessi di una tipologia specifica di contratto. Una legislazione uniforme è più facile da utilizzare e da controllare. Sono comunque previste chiare regole per evitare abusi e per tutelare gli attori economici e commerciali. Il potenziale di abusi sussiste sia nei 7 giorni sia nei 14. Non si tratta di una riforma ostile all'economia, ma di una reazione a un'evoluzione che chiedeva risposte legislative.

Tale legge accresce il rischio imprenditoriale dei rivenditori, che si vedrebbero costretti a consegnare l'auto solo una volta trascorsi i 14 giorni per la firma, in modo tale da garantirsi di non acquistare un'auto ordinata per un leasing che allo scadere dei 14 giorni viene restituita dal cliente. E d'altra parte questo significherebbe per i clienti attendere tempo per avere a disposizione l'auto. Crede esista un modo per tutelare entrambi, clienti e rivenditori?

Sono necessari compromessi e in quest'ottica si è mosso il Parlamento. La perfezione è utopia. Purtroppo vi è sempre il singolo che tende all'abuso. A dimostrazione della sensibilità verso il settore del commercio di automobili, la questione della vendita di auto in leasing è stata lungamente citata nei dibattiti parlamentari. Si è riconosciuta la particolare situazione che potrebbe divenire problematica. Per questo sono state codificate chiaramente le conseguenze della revoca di un contratto in leasing, soprattutto per quanto concerne gli obblighi del consumatore. Se il compratore rispettivamente l'assuntore del leasing dichiara di esercitare il diritto di revoca entro il periodo di 14 giorni dopo aver utilizzato l'oggetto contrattuale secondo modalità che esulano dalla consueta verifica della conformità e della funzionalità dell'oggetto stesso, egli è tenuto a versare alla controparte un equo indennizzo commisurato alla perdita di valore dell'oggetto. Quindi se il consumatore utilizza

Uuindi se il consumatore utilizza l'automobile per esempio per un viaggio o per una vacanza e la restituisce dopo 14 giorni, evidentemente se sono stati accumulati migliaia di chilometri, è giusto che venga indennizzato anche il minor valore dell'automobile, perché altrimenti vi sarebbe un danno non risarcibile in un altro modo. Per quanto attiene la problematica dell'immatricolazione già avve-

nuta con conseguente perdita di valore, il dibattito parlamentare ha evidenziato la volontà legislativa di corrispondere un adeguato e congruo indennizzo. Non ci devono essere danni per chi vende. Occorrerà che il settore si organizzi e tuteli in maniera precisa. Nel contempo si potranno e dovranno organizzare diversamente le procedure interne affinché l'auto sia messa a disposizione solo per una verifica della conformità e della funzionalità. L'attesa per il cliente va giustificata con la necessità di tutelare nel complesso gli interessi dei consumatori.

La modifica alla legge sul diritto di revoca è una sorta di "soddisfatti o rimborsati" per i clienti. Pensa sia miope considerarla una eccessiva ingerenza dello Stato, che decide al posto degli imprenditori le azioni a tutela dei suoi clienti?

È legittimo che gli imprenditori difendano i propri interessi. Fondamentale è la responsabilità del singolo, sia quale imprenditore sia quale consumatore. Il ruolo dello Stato è sussidiario, ma in questo ambito nel complesso è emersa una necessità di uniformare il diritto dei contratti. Una selva di norme con regole differenti caso per caso sarebbe poco fruibile e certamente sfavorevole per il mondo imprenditoriale. Ricordiamo che la nuova norma offre comunque una protezione nelle situazioni in cui la revoca è considerata abusiva.



LA VOTAZIONE SUL SAN GOTTARDO? LA PROVA GENERALE PER L'INIZIATIVA "VACCA DA MUNGERE"

Il 10 marzo del 2014 l'iniziativa "della vacca da mungere" è stata depositata con 114'326 firme di altrettanti automobilisti, motociclisti, autisti di veicoli pesanti e altri utenti della strada che da anni si sentono una "vacca da mungere". Il motivo di questo sentimento è semplice: le tasse prodotte dal traffico stradale non vengono utilizzate per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade ma gli introiti della strada si disperdono nelle casse federali o vengono utilizzati per scopi diversi da quelli previsti.

L'iniziativa della "vacca da mungere" vuole porre fine a questa tendenza dicendo un forte e convinto Sì all'utilizzo vincolato degli introiti prodotti dal traffico stradale che devono rigorosamente essere investiti nell'infrastruttura stradale.

L'iniziativa punta anche ad intro-

durre una modifica nella costituzione affinché qualsiasi introduzione o aumento di imposte, tasse e prelievi nel settore del traffico stradale debba sottostare a un referendum facoltativo.

La prova generale rappresentata dalla votazione per il Gottardo è andata bene ma ora tutto il comparto della mobilità deve mantenere vivo lo slancio e l'entusiasmo evitare di abbassare la guardia e continuare a fare opera di convincimento.

Qualche settimana fa, durante i discorsi di apertura dell'86° Salone dell'Auto di Ginevra, il presidente del salone Maurice Turrettini ha chiaramente espresso che le infrastrutture stradali sono al momento totalmente insufficienti e non hanno saputo adattarsi nel tempo. A suo avviso inoltre, negli ultimi decenni la tendenza è stata quella di sfavorire gli automobilisti

nei confronti della ferrovia.
Immediata è stata la replica del
consigliere federale Alain Berset,
capo del Dipartimento federale
dell'interno (DFI) il quale ha affermato che la politica dei trasporti
è "una ricerca di equilibrio", un
principio che l'iniziativa "vacca
da mungere" non rispetta.

Proseguendo nel suo discorso il ministro si è augurato che il testo venga ritirato e che si continui a fare affidamento sul Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), definito da Berset "la risposta più adeguata" ai bisogni della politica della mobilità.

Turrettini ha dal canto suo ricordato che il popolo si esprimerà il prossimo 5 giugno sul testo che domanda di investire gli introiti delle tasse sugli automobilisti nelle infrastrutture stradali e ha ricordato al consigliere federale che il settore dell'automobile dà lavoro a circa 220'000 persone in Svizzera e rappresenta il 15% del Prodotto interno lordo (PIL) del paese.

Noi come UPSA siamo favorevoli all'iniziativa e opereremo affinché il 5 giugno il popolo degli automobilisti possa segnare finalmente un goal a suo favore. <



Ora basta! Siamo decisamente stufi, siamo arrivati al limite! Ci fermiamo! Non siamo mica una vacca da mungere a oltranza!

E A SPINGERE IL TRENO CI PENSERANNO ANCORA UNA VOLTA LE AUTOMOBILI!



Il 9 febbraio 2014 la popolazione svizzera ha accettato il Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF).

Questa scelta garantirà il finanziamento a lungo termine dell'esercizio, della manutenzione e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. A tal fine è previsto un apposito fondo a tempo indeterminato, iscritto nella Costituzione federale, i cui mezzi saranno

investiti nelle costruzioni e negli impianti della rete ferroviaria e nel suo ulteriore ampliamento.

Con una bella frase ad effetto il

decreto è stato presentato così: "Collegamenti affidabili e ben funzionanti rappresentano un punto di forza per la Svizzera.

Il Consiglio federale e il Parlamento raccomandano pertanto di accogliere il progetto; esso consente infatti di garantire l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e di far quindi fronte all'incremento del traffico. Tutti ne potranno beneficiare: Cantoni, economia e viaggiatori".

Ma è proprio così? Purtroppo non tutti ne beneficeranno, anzi. Saranno sopratutto gli automobilisti a essere penalizzati da questo nuovo decreto. Come recentemente espresso da Andreas Kohl, vice presidente di FIUSGA, la fiduciaria per il ramo dell'automobile in Svizzera, l'infrastruttura ferroviaria sarà finanziata includendo il reddito supplementare dalle imposte federali dirette e questo significa che, tra le altre cose, anche le detrazioni per le spese di viaggio saranno limitate dal 1° gennaio 2016.

A livello di imposta federale diretta, con l'accettazione da parte del popolo della FAIF, la deduzione delle spese professionali per il tragitto di lavoro viene infatti ridotta a massimo CHF 3'000 all'anno e per le aziende l'implementazione si presenta complessa in riferimento ai collaboratori con automobili aziendali. Vediamo in dettaglio gli aggravi fiscali che gli automobilisti dovranno sostenere:

I lavoratori dipendenti senza automobile aziendale possono far valere a partire dall'1.1.2016 spese di trasporto di massimo CHF 3'000 ai fini dell'imposta federale diretta (fino ad oggi la deduzione era pari a CHF 6'160.-)

I collaboratori con automobile aziendale dovranno dichiarare nelle imposte (e quindi aumentare il loro imponibile) il vantaggio valutabile in denaro che conseguono grazie all'utilizzo dell'automobile aziendale per recarsi al lavoro, al netto dell'importo forfettario FAIF di CHF 3'000.-

Concludendo, ancora una volta tutti coloro che impiegano l'auto per recarsi al lavoro e gli utenti di veicoli aziendali pagheranno per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie anche se non ne faranno mai uso. <

SPECCHIO, SPECCHIO DELLE MIE BRAME COME SARÀ IL 2016 NEL NOSTRO REAME?

L'abolizione della soglia minima di cambio da parte della Banca nazionale svizzera ha lasciato tracce profonde nel settore dell'automobile e, in seguito all'adequamento dei prezzi, prodotto un temporaneo boom della domanda nel segmento delle auto nuove e usate. Per il 2016, BAK Basel Economics AG (BAKBASEL) un istituto di ricerca indipendente che effettua analisi e previsioni economiche e offre servizi di consulenza con stime empiriche e analisi quantitative dal 1980, prevede un leggero calo delle vendite di auto nuove.

Il lento rafforzamento dell'euro nei confronti del franco svizzero in seguito alla ripresa economica nell'eurozona porrà sicuramente fine a ulteriori ribassi dei prezzi nel settore svizzero dell'automobile. In combinazione con le tendenze alla saturazione causate dagli acquisti anticipati di auto, quest'anno il numero di auto nuove immatri-

colate dovrebbe dunque risultare in calo. Per gli anni successivi, dal 2017 al 2021, si prevede un ulteriore consolidamento. A medio termine BAKBASEL prevede circa 289'000 nuove immatricolazioni di veicoli leggeri all'anno (323'000 nel 2015). Con l'aumento dei prezzi previsto nel segmento delle auto nuove, nel 2016 dovrebbe di nuovo aumentare l'interesse per le auto d'occasione. La saturazione del mercato causerà tuttavia un'attenuazione

di tale dinamica. Con circa 858'000 passaggi di proprietà, nel 2016 si prevede mezzo punto percentuale in più rispetto all'anno precedente. A medio termine (2017-2021) BAKBASEL prevede circa 837'000 trasferimenti di proprietà all'anno (854'000 nel 2015).

Il settore svizzero dell'automobile si trova anche davanti a diverse sfide nazionali. L'attuazione dell'iniziativa "Contro l'immigrazione di massa", la potenziale penuria di personale qualificato e gli interventi ambientali da parte degli ambienti governativi rappresentano fattori di incertezza a livello politico.

Nel settore dell'automobile stesso, nei prossimi anni i riflettori saranno puntati su una concorrenza sempre più agguerrita così come sulla necessità di sfoltire la fitta rete di distribuzione svizzera.

VENDITA AUTO NUOVE - TICINO					VENDITA AUTO USATE - TICINO				
MESE	nuovi 16	Delta %	nuovi 15	nuovi 14	MESE	usato 16	Delta %	usato 15	usato 14
gennaio	1'250	-1.02	1'263	1'213	gennaio	4'139	-3.85	4'305	3'330
febbraio	1'500	3.3	1'452	1'371	febbraio	4'375	17.7	3'717	3'018
marzo			2'028	1'580	marzo			4'620	3'110
aprile			1'963	1'766	aprile			4'915	3'443
maggio			1'566	1'560	maggio			4'022	3'299
giugno			1'814	1'596	giugno			4'581	3'060
luglio			1'775	1'701	luglio			4'899	3'518
agosto			1'372	1'107	agosto			3'513	2'458
settembre			1'545	1'546	settembre			4'523	3'955
ottobre			1'734	1'970	ottobre			4'405	4'648
novembre			1'829	1'561	novembre			4'155	3'940
dicembre			1'970	1'723	dicembre			4'965	4'798
TOTALE	2'750		20'311	18'694	TOTALE	8'514		52'620	42'577
	1.28%		8.64%	2.25%		6.13%		23.58%	10.90%

sero contenti. Alla meccatronica di

veicoli commerciali Noëmi Pabst

(17) Berset ha chiesto se il lavoro

non fosse troppo pesante per una

«Tanto quanto per gli uomini», ha

ragazza.

LO STAND UPSA AL SALONE DI GINEVRA, TAPPA OBBLIGATA PER TUTTI I MEMBRI DELL'ASSOCIAZIONE

Si è chiuso per la nostra Associazione un grande Salone, un appuntamento imperdibile al quale abbiamo tutti fatto un'ottima figura. A partire dal primo giorno quando il Consigliere federale Alain Berset ha visitato lo stand e si è intrattenuto con alcuni apprendisti in formazione. Una visita

tanto attesa quanto improvvisa per l'organizzazione della quale il nostro Presidente centrale UPSA Urs Wernli aveva fatto leva su tutti i suoi rapporti. Nel corso della visita il Consigliere federale si è informato su quali professioni i giovani avessero scelto, a quale anno di tirocinio fossero e se fos-

risposto tranquillamente Noëmi.

Nel corso degli altri giorni lo stand
UPSA ha rappresentato un po' la
casa di tutti noi, un luogo amico
dove dimenticare per un po' lo
stress legato al proprio business,
incontrare tanti colleghi e informarsi sulle attività dell'Unione.
Con il suo design rinnovato e attraente lo stand ha saputo accogliere
anche tanti genitori, altri familiari
o i colleghi di giovani che devono

scegliere una professione, un dato di cui a Ginevra si è tenuto debitamente conto per molti aspetti:
per tutta la durata dell'evento un
interlocutore del settore Formazione professionale e continua è stato
infatti sempre presente allo stand.
Per ogni interessato era anche
possibile informarsi in merito alla
formazione utilizzando appositi
computer. La principale attrazione
dello stand è stata decisamente
la macchina da corsa elettrica del
«Bern Formula Student Team» della Berner Fachhochschule (BFH).

I futuri ingegneri, che - chissà! - un giorno potrebbero lavorare nella Formula 1, erano presenti anch'essi all'evento per spiegare agli interessati i dettagli del progetto e del bolide da corsa. <



UPSA 2.0

www.agvs-upsa.ch





La nuova piattaforma permette di pubblicare e collegare fra loro tutti i siti web desiderati: i siti delle sezioni sono collegati tra loro, con un vantaggio per le sezioni stesse che oggi dispongono, gratuitamente, di un sito nuovo, ricco di contenuti e tecnologicamente all'avanguardia. Rimane per le singole sezioni la libertà di gestione dei contenuti del proprio sito, fermo restando che UPSA Centrale ritiene importante che i temi di rilevanza nazionale siano ripresi anche dai siti delle sezioni.

www.professioneauto.ch

Rivolto principalmente a giovani fra i 12 e i 15 anni, a genitori e insegnanti, il nuovo professioneauto.ch presenta il mondo dell'auto in maniera accattivante e interessante.

Nel sito i futuri apprendisti sono agevolati nella ricerca di un posto di tirocinio e troveranno dettagliate informazioni sugli sviluppi professionali del loro apprendistato ma sono anche coinvolti con quiz, trailer di film celebri sulle auto, video ironici e informativi... Insomma: un sito che parla ai ragazzi con il linguaggio dei ragazzi.



www.autoenergiecheck.ch



Guidare risparmiando: è questo il motto del CheckEnergeticaAuto (CEA) e questo sito dedicato al pubblico è la vetrina per quasi 1000 associati UPSA che hanno deciso di fornire alla propria clientela questo servizio sviluppato dall'Unione professionale svizzera dell'automobile in stretta collaborazione con l'Ufficio federale dell'energia (UFE) nel quadro del programma di risparmio energetico SvizzeraEnergia che consente alle automobiliste e agli automobilisti di risparmiare sino al 20% di energia e denaro.

www.upsa-ti.ch



Il sito della Sezione Ticino è il nostro collegamento con la sede centrale, tra noi associati e rappresenta un funzionale link con la nostra clientela. Oltre a riportare notizie aggiornate sul mondo dell'auto, il sito rappresenta una perfetta piattaforma per diffondere competenza e formazione.

Aree del sito molto apprezzate dal pubblico sono quella relativa ai consigli del garagista e quella

denominata "Politica" dove ogni cittadino può farsi la sua idea precisa sui temi più attuali.

La responsabilità di questo impegnativo lavoro giornalistico è affidata al newsdesk UPSA che per la redazione dei testi attinge a fonti interne all'UPSA, una rete di «corrispondenti» che fanno parte dell'Unione centrale, delle commissioni, di tutte le sezioni, e ogni singolo socio che può segnalare notizie interessanti.

Vi sono inoltre le fonti esterne: un elenco di mezzi di comunicazione monitorati quotidianamente alla ricerca argomenti rilevanti per i garagisti sui temi di politica, economia, società, tecnica e ricerca. Così ogni socio UPSA può facilmente reperire tutte le informazioni per lui rilevanti su una sola pagina senza dover faticosamente consultare tutte le diverse fonti. Il newsdesk inoltre distribuisce le notizie in tempo reale anche ai siti delle singole sezioni. Tutti i soci dell'UPSA sono invitati a segnalare notizie e fatti degni di nota direttamente al newsdesk UPSA (newsdesk@agvs.ch). <

IL MONDO DELL'AUTO IN PILLOLE

La Svizzera è il paese più motorizzato d'Europa

Nel 2015 il numero di veicoli a motore è salito di 90'700 unità rispetto all'anno precedente, registrando a fine settembre un totale di 5,176 milioni di mezzi, di cui 4,5 milioni circa di auto. Se a questo dato si aggiungono le 710'000 motociclette, risulta un totale di 5,89 milioni di veicoli a motore. Su mille abitanti si sono contati 537 auto e 86 mezzi commerciali. Traducendo questi risultati in media nella Confederazione più di una persona su due possiede un mezzo di trasporto.

Aumentano le auto, diminuisce l'inquinamento

L'impatto dell'NO2 si è attestato prevalentemente al di sotto o tutt'al più entro il valore limite.

Nei punti nevralgici, ad es. nelle gole e nelle immediate vicinanze dell'autostrada, i valori possono essere ancora superiori al consentito. Conforta invece lo sviluppo positivo dell'impatto delle PM10. Il rigoroso valore limite per le polveri fini, in vigore dal 1997, viene infatti rispettato da molto tempo in tutto il Paese.

L'economia viaggia in automobile

In Svizzera, un posto di lavoro su otto dipende direttamente o indirettamente dall'automobile. Le aziende che lavorano nel settore dell'automobile elvetico hanno fatturato nel 2012 circa 34 miliardi di franchi.

Il gettito fiscale derivante dalla circolazione stradale ammontava nel 2012 a oltre 12 miliardi di franchi. Se il traffico privato non fosse più cresciuto dal 1980, oggi la produttività in Svizzera sarebbe inferiore del 7,5% circa.

4000 Garage con 39000 dipendenti. UPSA si traduce anche così

Con più di 15'000 aziende e circa 84'100 dipendenti, il settore svizzero dell'automobile riveste una grande importanza anche dal punto di vista economico.

Solo nel ramo dell'auto lavorano 5200 aziende di cui, circa 4000 con circa 39'000 dipendenti sono iscritte all'UPSA.

MAGGIORI INFO SUL NOSTRO SITO www.upsa-ti.ch

Diversi articoli che vi proponiamo con AutoInside sono riportati in modo integrale sul nostro sito. Consultatelo. I diversi link vi permetteranno di visionare la statistica dell'amministrazione cantonale e i grafici aggiornati mensilmente dal segretariato.

IMPRESSUM

Redazione: Impaginazione e grafica: Contatti: Ufficio Comunicazione UPSA Mazzantini & Associati SA info@upsa.ch

