



125 ANS ANNI JAHRE

touring



SEAT
CRAZY
DEALS
ora a pagina
6



IL TCS FESTEGGIA

POLESTAR 2
L'auto svizzera dell'anno
2021 nel nostro test

CON
TCS SEZIONE
TICINO
p. 67

**STIHL**

ACCU POWER. BY STIHL.

ALL'ALTEZZA DI OGNI SFIDA



IL SISTEMA AK

CON BATTERIE AGLI IONI DI LITIO

I veri giardini non smettono mai di crescere. Ci mettono continuamente di fronte a nuove sfide. Siate pronti - con gli attrezzi del sistema AK di STIHL. Questi sono facili da maneggiare, leggeri e silenziosi, ma non scendono a compromessi con la prestazione. Perché vengono alimentati con delle extra potenti batterie agli ioni di litio, che possono essere utilizzate in tutti gli attrezzi di questo sistema. Questo è vero Accu Power. By STIHL.

SCOPRITE DI PIÙ SU IT.STIHL.CH O DAL RIVENDITORE SPECIALIZZATO NELLE VOSTRE VICINANZE



Il TCS sulle
nostre strade
da 125 anni

11

SOMMARIO



31
Go-Tryke,
per persone a
mobilità ridotta

Nostro test
della Polestar 2

32



EDITORIALE

Vetrina illustrata che racconta 125 anni di successi

Il «Touring» è la pubblicazione ufficiale del Touring Club Svizzero dal 1936. Si è trasformato, sul filo del tempo, da giornale a tabloid fino all'odierna rivista moderna che tenete fra le vostre mani. Come il club, che quest'anno festeggia il suo 125°, è sempre stato al fianco dei soci. Vetrina aperta sul TCS, informa sugli sviluppi della mobilità, retroscena politici, formazione e tempo libero, fatti ed attività sociali, nuovi prodotti e servizi. La nostra rivista è varia come lo è il maggiore club della mobilità svizzero. La redazione è orgogliosa di poter condividere i successi e l'impegno, ma anche l'expertise del TCS, diventato una voce preminente per i temi legati alla mobilità. Il settore è radicalmente mutato nel corso degli ultimi 125 anni. Il TCS ha sempre saputo cogliere, e continuerà a cogliere il cambiamento e le nuove tendenze, trovando le giuste risposte ai bisogni di mobilità dei soci. L'eccezionale traguardo raggiunto è per noi conferma e stimolo insieme.

Felix Maurhofer
caporedattore



touring

LA RIVISTA PIÙ LETTA DELLA SVIZZERA

dossier

- 12 **La festa abbia inizio!**
Il TCS compie 125 anni, ecco cosa succederà prossimamente
- 15 **La parola al presidente**
La storia del TCS fa sempre rima con il concetto di mobilità
- 18 **Le donne nel club**
La presenza femminile tra quadri e pattugliatrici
- 22 **Informazioni turistiche**
Preziose ed elaborate un tempo, sempre attuali per chi viaggia

mobilità

- 26 **Mercato dell'auto**
Luci e ombre di un anno segnato dal coronavirus
- 28 **Casco su e-bike lente**
Revisione legge circolazione: il TCS è favorevole all'obbligo
- 31 **Bici elettrica per disabili**
Per spostarsi autonomamente su ogni terreno



Casco pure
sulle e-bike
lente
28

ISTOCK



DOVE ANCHE ALLE ONDE PIACE ATTRACCARE!

Hotel Bad Horn, Horn sul Lago di Costanza



L'eleganza, il comfort e la posizione direttamente sul lago conferiscono al Bad Horn un'aura incomparabile. Anche culinario sarete viziati su diverse onde, con i suoi 2 ristoranti, 2 bar e l'ampio ristorante con giardino sul proprio porto, il Bad Horn offre l'ambiente giusto per ogni gusto. Nel 2020 l'intera ala est è stata modernizzata e sono state create nuove e spaziose camere per gli ospiti. Un punto culminante è il verde smeraldo, moderno mondo acquatico di 1500m2.

OFFERTA ESCLUSIVA

- Un aperitivo di benvenuto in uno dei nostri bar
- Due pernottamenti
- Ricca colazione a buffet
- Ogni sera una cena di 4 portate nell'ambito della mezza pensione
- Un bicchierino in uno dei nostri bar
- Uso gratuito della Smaragd-Spa
- Un buono del valore di **CHF 80.00** per un trattamento benessere a scelta

PREZZI E VALIDITÀ

Prezzo a persona (occupazione doppia in camera doppia)

Superior Grand Cabin (sul lato della strada)	CHF 415.00
Superior Grand Cabin (sul lato del lago)	CHF 485.00
Deluxe First Cabin sulla strada (nella parte nuova)	CHF 465.00
Deluxe First Cabin sul lag (nella parte nuova)	CHF 535.00
Junior-Suite sul lato del lago	CHF 565.00
Lake Loft Suite sul lato del lago	CHF 615.00
Smaragd Suite sul lato del lago (nella parte nuova)	CHF 685.00
Supplemento camera singola (nella camera a scelta)	CHF 110.00

Valido fino al **30 aprile 2021**

Per tutte le informazioni e le prenotazioni Private Selection Hotels & Tours T 041 368 10 05 (lun-sab) info@privateselection.ch
Prenotazione online : www.privateselection.ch/touring

OFFERTA ESCLUSIVA

- 3 pernottamenti con mezza pensione gourmet
- Drink di benvenuto e buono wellness da CHF 50.- per il benessere
- In inverno sconto di CHF 50.- sullo skipass per 3 giorni o in estate CHF 50.- buono shopping nei negozi ZEGG
- Utilizzo della Silvretta SPA alpina (900m2) con piscina coperta romana e centro fitness nella Chasa Montana, facilmente raggiungibile attraverso un passaggio sotterraneo
- Accappatoio, asciugamano e ciabatte in camera

PREZZI E VALIDITÀ

Prezzo in camera doppia «Stammerspitze», altre categorie di camere online o su richiesta.

IN INVERNO - MIDWEEK (PREZZI PER PERSONA)

09.01.21 a 06.02.21	da CHF 576.50 (invece di 685.-)
06.02.21 a 12.02.21	da CHF 630.50 (invece di 745.-)
21.02.21 a 14.03.21	da CHF 630.50 (invece di 745.-)
14.03.21 a 02.04.21	da CHF 576.50 (invece di 685.-)
10.04.21 a 02.05.21	da CHF 468.50 (invece di 565.-)

Supplemento per giovedì, venerdì e/o sabato:
CHF 45.00 per persona e notte

IN ESTATE - MIDWEEK (PREZZI PER PERSONA)

13.05.21 a 06.06.21 & 08.07.21 a 12.09.21 & 15.10.21 a 25.11.21	da CHF 401.00 (invece di 490.-)
---	--

Supplemento per giovedì, venerdì e/o sabato:
CHF 20.00 per persona e notte

SIA D'INVERNO CHE D'ESTATE: GLI ATTIVI AMANTI DELLA NATURA HANNO LA GARANZIA CHE IL LORO DENARO SARÀ RIPAGATO!

Chalet Silvretta Hotel & Spa, Samnaun

Lo Chalet Silvretta Hotel & Spa si trova nel cuore di Samnaun (1'850 m sul livello del mare). Per le famiglie e per le esigenze più elevate offriamo al Silvretta 32 camere di cui 8 suite & family suite, completamente ricostruite nel 2017. Nella spaziosa Silvretta SPA potrete rilassarvi dopo una giornata intensa in montagna. Nel ristorante, i buongustai possono gustare una cucina variegata o farsi sorprendere dalle specialità engadinesi nella tradizionale Bündner Stube. Gli ospiti dello Chalet Silvretta Hotel & Spa beneficiano di tutti i servizi VIP dei negozi duty-free ZEGG e dalla possibilità di un Dine Around tra i ristoranti di specialità ZEGG. Volete esplorare i 239 chilometri di piste della Silvretta Arena Samnaun/Ischgl a un'altitudine compresa tra i 1400 e i 2900 metri o preferite percorrere i 250 km di sentieri segnalati? In ogni stagione sono mozzafiato le diverse possibilità nel triangolo di confine tra Svizzera, Austria e Italia con percorsi escursionistici e sciistici transfrontalieri. Potete facilmente adattare la scelta dei tour alla vostra condizione fisica e godervi davvero l'esperienza della montagna - e, se lo si desidera, arricchirlo con l'osservazione della fauna selvatica e visite guidate alle piante.





39

Ibrida: Jeep Renegade



43

A spasso nella neve



Cambogia, quale turismo

46



SOMMARIO

54

Neuchâtel: fusione di due Sezioni del TCS



I miei vantaggi club

- 4 Private Selection Hotels
- 30 Gioca e vinci online
- 63 Concorso Tourolino
- 66 Tre occasioni di vincita

tecnica

- 32 **Test della Polestar 2**
Un'elettrica scandinava che conquisterà molti conducenti
- 35 **Assistenti di guida**
Sistemi per maggior sicurezza al limite del fantascientifico
- 38 **Fiat 500 elettrica**
La terza edizione sarà solo elettrica e ben vivace

svago

- 43 **Respirare aria buona**
Gite nella neve senza usare gli impianti di risalita
- 46 **Turismo in Cambogia**
Un paese che si sta aprendo a visitatori di tutto il mondo

club

- 52 **Telemedicina d'urgenza**
Il TCS dona una cattedra all'Inselspital di Berna
- 54 **Fusione di due Sezioni**
Uniti si è più forti: Neuchâtel e il Giura neocastellano
- 58 **DFAE e TCS**
Si coopera: intervista al capo della Direzione consolare

rubriche

- 28 Il consulente
- 41/59 L'esperto TCS
- 51 Salute
- 62 Forum
- 62 Impressum
- 63 Tourolino
- 64 In giro con
- 66 Gioca & vinci



TCS Sezione Ticino

- 68 **Veicoli e sostenibilità**
- 69 **Patente di guida: quello che c'è da sapere nel 2021**
- 70 **Escursionismo, la storia di Marco Stopper**
- 72 **La nostra guida per i social network**
- 74 **Controlli tecnici a Rivera**

Touring n. 3

TemI trattati nella prossima edizione della rivista: dossier sulla primavera dell'auto, intervista sulla Legge CO₂, test della VW ID.3, passeggiando in Ticino. Data di pubblicazione: 25.02.2021



Avvincenti eSports

56



L'immagine mostra l'Ateca Hola! FR, l'Ibiza Hola! FR e la Leon Hola! FR.

Deal No. 1

SEAT Ibiza Last Edition

da
Fr. 17'300.-¹⁾ o
Fr. 159.-/mese²⁾

Deal No. 2

Leasing allo **0.21%²⁾** o **Premio Crazy¹⁾**

su veicoli in stock
 selezionati.

Deal No. 3

SEAT Hola! FR Modelli speciali

con fino a
Fr. 12'700.-³⁾
di vantaggio cliente



¹⁾ Ibiza Last Edition 1.0 TSI, 95 CV, cambio manuale a 5 rapporti, prezzo di acquisto in contanti Fr. 19'800.- / Fr. 2'500.- premio Crazy = Fr. 17'300.-, 6.1 l/100 km, 138 g CO₂/km, cat. A. ²⁾ Il premio Crazy si applica esclusivamente ai veicoli in stock e non è cumulabile con il leasing allo 0.21%. Esempio con la Ibiza Last Edition 1.0 TSI menzionata nel Deal No. 1: prezzo di acquisto in contanti Fr. 19'800.-. Tasso d'interesse annuo effettivo di leasing: 0.21%, durata: 48 mesi (10'000 km/anno), pagamento speciale del 20%: Fr. 3'960.- / rata di leasing: Fr. 159.-/mese, assicurazione casco totale obbligatoria esclusa. La concessione del credito è vietata se porta a un eccessivo indebitamento del consumatore. Finanziamento tramite AMAG Leasing SA. ³⁾ vantaggio cliente minimo: Fr. 6'880.-, Ibiza Hola! FR 1.0 TSI, 110 CV, cambio manuale a 6 rapporti, 5 porte, prezzo d'acquisto in contanti Fr. 27'130.- / Fr. 3'380.- bonus Hola! / Fr. 2'500.- premio Crazy = Fr. 21'250.-, 6.4 l/100 km, 146 g CO₂/km, cat. B. Vantaggio cliente massimo: Fr. 12'700.-, Alhambra Hola! FR 1.4 TSI, 150 CV, cambio DSG a 6 rapporti, 5 porte, prezzo d'acquisto in contanti Fr. 51'700.- / Fr. 8'200.- bonus Hola! / Fr. 4'500.- premio Crazy = Fr. 39'000.-, 8.7 l/100 km, 198 g CO₂/km, cat. F. Offerte valide per contratti stipulati entro il 28.2.2021. Prezzo raccomandato non vincolante dell'importatore AMAG Import AG. L'etichetta energia riprodotta si riferisce alla SEAT Ibiza Hola! FR.



Specialisti in linea rispondono ad ogni vostra domanda su Covid e affini.

Nuova Covid-Line di TCS MyMed e Hirslanden

Contagio, tampone, viaggi, vaccini – ora i soci possono rivolgersi al TCS per telefono in caso di domande sul coronavirus.

Anche durante la pandemia il TCS, quale club e datore di lavoro, vuole sostenere attivamente i soci fornendo loro un'assistenza medica competente. A tale scopo ha aperto un nuovo canale: la «Covid-Line by TCS MyMed & Hirslanden» fornisce consulenza telefonica gratuita a cura di specialisti altamente qualificati. Che si tratti di rispondere a dubbi e domande sul Covid-19 oppure di organizzare appuntamenti per un test: grazie alla cooperazione con Hirslanden, il più grande gruppo ospedaliero privato in Svizzera, anche casi complessi possono essere trattati tempestivamente e in modo individuale da medici spe-

cialisti. Inoltre le cliniche Hirslanden possono accettare pazienti acuti ed offrire un accesso più rapido al test. Il servizio è riservato in esclusiva ai soci che possono così farsi aiutare nel miglior modo possibile qualora manifestino sintomi oppure abbiano bisogno di consigli o di un consulto medico o ancora per prenotare un esame. Il team risponde altresì a domande su quarantena, isolamento, misure di distanziamento e igiene o disposizioni e raccomandazioni di viaggio nonché sulla vaccinazione.

Domande sul coronavirus? Chiamate il TCS allo 058 827 67 00 (tariffa rete fissa) dal lunedì al venerdì dalle ore 8 alle 19 e il sabato dalle 8 alle 16. tcs-mymed.ch

SCRIVEVAMO: «TOURING» 1938

Prezzi benzina per zona

Il giornale esce a ritmo settimanale in tedesco e francese. L'italiano s'aggiungerà nel 1957. Temi frequenti, la motorizzazione dell'esercito, i consumi di benzina oppure i carburanti alternativi. Nel «Touring» si discute anche sulla ricostruzione delle strade alpine come programma d'occupazione,

sull'introduzione di prezzi benzina per zona o sul trasporto auto in treno. Il TCS lancia una campagna di prevenzione degli incidenti stradali e consiglia ai 50 376 soci di andare in campeggio. La novità: l'accendisigari elettrico.



Scoprire l'Europa con la bici elettrica

È pensando agli amici del cicloturismo rilassato che TCS, car-tours.ch e Gössi Carreisen hanno co-fondato e-Bike-tours.ch. Rivolto esclusivamente a chi vuole vivere così vacanze attive senza stress, da primavera il primo operatore turistico svizzero per vacanze in e-bike per piccole comitive li accompagnerà nei posti più belli d'Europa.

Prenotazioni su e-bike-tours.ch



Viaggi outdoor guidati da fare in gruppo, ricaricando le batterie.

A scuola con Titeuf

Per il rientro scolastico 2020 il TCS ha ingaggiato il monello dal ciuffo biondo, protagonista di una serie di poster didattici per un tragitto casa-scuola sicuro. Positivo il feedback della Polizia: le strisce uscite dalla penna di Zep sono state un pieno successo in tutta la Svizzera.

tcs.ch/sicurezza-stradale



Parcheggio semplice

In città o in montagna, l'utente dell'app TCS troverà facilmente un posteggio: con TCS Park & Pay ha accesso alla più grande rete digitale di parcheggi della Svizzera che riunisce diversi gestori e si è ulteriormente ampliata. Non solo la ricerca, anche il pagamento si effettua comodamente via smartphone.

tcs.ch/park-pay



Sgravi sui veicoli commerciali a biogas

Mentre le immatricolazioni di automobili a gas naturale compresso sono crollate nel 2020 (-55%), una mozione delle camere federali mira a sgravare parzialmente i veicoli commerciali alimentati a biogas o biogas liquefatto della Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). L'entità della riduzione andrà precisata nella legge d'applicazione. L'agevolazione premia i trasportatori consapevoli dell'ambiente di cui alcuni hanno già iniziato a riconvertire la propria flotta ai gas rinnovabili.

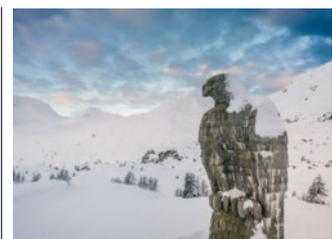


Più premium, più eco

Le automobili elettriche, ibride e plug-in hanno fatto furore nel 2020, conquistando una quota di quasi il 28% del mercato auto svizzero. Lo scorso esercizio ha confermato il predominio dei brand di alta gamma. Mercedes-Benz ha addirittura incalzato Volkswagen, pur leader di mercato incontestato da parecchi lustri.

Diritti dei viaggiatori

Il bus non è puntuale o il treno ci parte sotto il naso facendoci perdere la coincidenza? Dal 1° gennaio 2021 gli utenti dei trasporti pubblici svizzeri sono risarciti se arrivano con 60 o più minuti di ritardo. A partire da un'ora di ritardo alla destinazione (lungo l'intera catena di viaggio) sussiste il diritto a un'indennità pari al 25% del prezzo del biglietto. Se il ritardo supera le due ore, vien rimborsato il 50%. Anche gli abbonati riceveranno un'indennità equivalente al valore giornaliero del titolo di trasporto forfetario posseduto. swisspass.ch/diritti-dei-viaggiatori



Sempione attrattivo

La regione del passo del Sempione è un'area di sport invernali piuttosto piccola, ma con un'elevata sicurezza di innevamento e un paesaggio incontaminato. La nuova «Sempione Winterapp» elenca 25 tour con sci e ciaspole. Ad ogni tappa si raccolgono punti che possono poi essere riscattati presso le aziende partner. skitouring-simplon.ch/it

Raccomandi il TCS Societariato.



125 ANNI
125 ANNE
125 JAHRE

Conviene due volte,
con il TCS Societariato a metà prezzo per i Suoi amici e un regalo del
valore di CHF 50.- per Lei.



Il Suo regalo:
carta regalo a scelta del
valore di CHF 50.-

Il Suo regalo:
macchina per caffè
Tassimo



Il Suo regalo:
coltellino
Victorinox



Tutti regali su tcs.ch/raccomandare

Sconto 1° anno. La quota da versare per il rinnovo (compresa tra CHF 69.- e CHF 159.-) dipende dalla sezione di appartenenza. Solo per i nuovi soci.

Lei riceve il Suo regalo e i Suoi amici lo sconto del 50%!

1. Compili il tagliando e ce lo invii
2. I Suoi amici diventano soci del TCS
3. Riceverà via e-mail il Suo codice personale per la scelta del Suo regalo

Il nuovo socio del club

Signora Signor Data di nascita: _____

Nome: _____

Cognome: _____

Via: _____ Numero: _____

NPA: _____ Luogo: _____

Lingua di corrispondenza: I F D

E-mail: _____

Telefono: _____

I miei dati

Signora Signor

Nome: _____

Cognome: _____

Numero di socio: _____

E-mail: _____

Si prega di indicare un indirizzo di posta elettronica.
Il codice regalo verrà inviato per e-mail.

Invii il tagliando a: **Touring Club Svizzero**,
Chemin de Blandonnet 4, Casella postale 820, 1214 Vernier.
Oppure partecipi online e ne approfitti: tcs.ch/raccomandare

Sulle nostre strade da 125 anni



FOTO EMANUEL FREUDIGER

125 anni insieme: da cicloamatori a grande club della mobilità



1896

Il 1° settembre **205 ciclisti** si riuniscono a Ginevra e tengono a battesimo il Touring-Club Suisse.



1908

Il TCS s'impegna per l'**educazione stradale** e chiede al Consiglio federale di introdurre una lezione obbligatoria in tema.

Sotto la ruota luminosa

125 anni! Un anniversario di tutto rispetto che va degnamente commemorato, in casa ma anche assieme ai confederati e al paese intero. Il TCS ha deciso di portare la festa direttamente dalla gente, organizzando fra l'altro una Tournée scoperta che farà tappa in dodici città svizzere. Intanto un pre-assaggio.

TESTO DOMINIC GRAF | ILLUSTRAZIONI BELLPRAT PARTNER

La festa si farà in barba alla crisi, lo ha detto il direttore generale del TCS Jürg Wittwer nell'edizione di dicembre/gennaio. Nonostante le difficili circostanze dettate dalla pandemia, il TCS – come ha sempre saputo

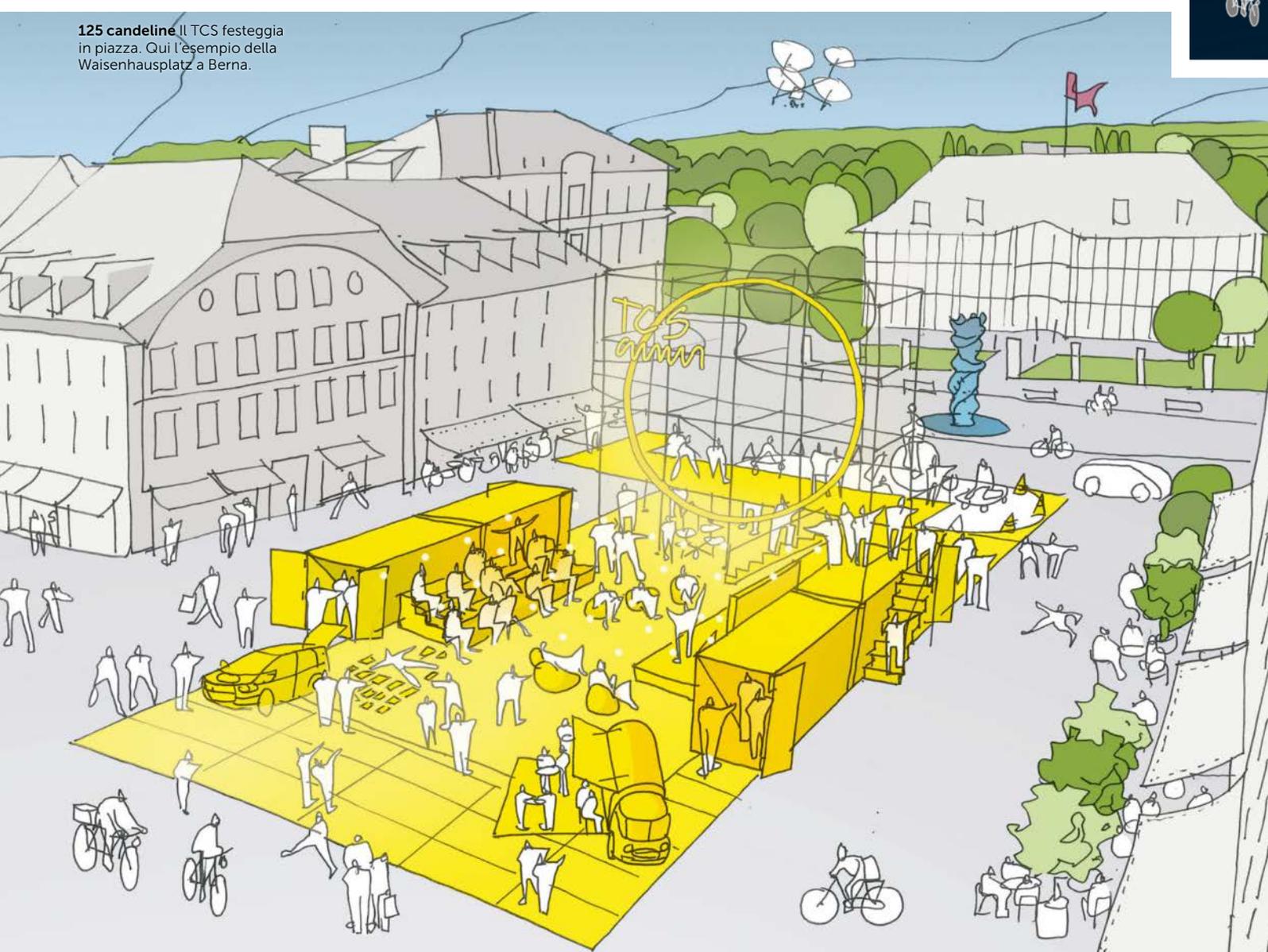
fare nei 125 anni dalla fondazione – si è preparato ed adeguato alle circostanze per trovare il modo di celebrare il giubileo come tradizione comanda, in piacevole compagnia dei soci e cittadini. Siamo lieti di anticipare l'avvenimento

con le illustrazioni e i dati che vi presentiamo su queste pagine.

In giro per la Svizzera da aprile ad ottobre

Fedele al motto «TCS – 125 anni in viaggio» il roadshow, concepito come tournée scoperta, farà sosta per tre giorni in dodici città svizzere, da San Gallo a Sion e da Basilea a Bellinzona (vedi riquadro). Il sipario si alzerà il 23 aprile alla stazione centrale di Zurigo e si chiuderà a Ginevra all'inizio di ottobre. Lo stand è aperto al pubblico e la festa della mobilità gratuita per soci e non soci. Un rigo-

125 candeline Il TCS festeggia in piazza. Qui l'esempio della Waisenhausplatz a Berna.



1911

Su richiesta dei primi soci automobilisti viene avviata una **sezione automobilistica** in seno al club.



1923

Il TCS partecipa al primo **Salone dell'Automobile di Ginevra** con un suo stand. Conta 10 000 soci.

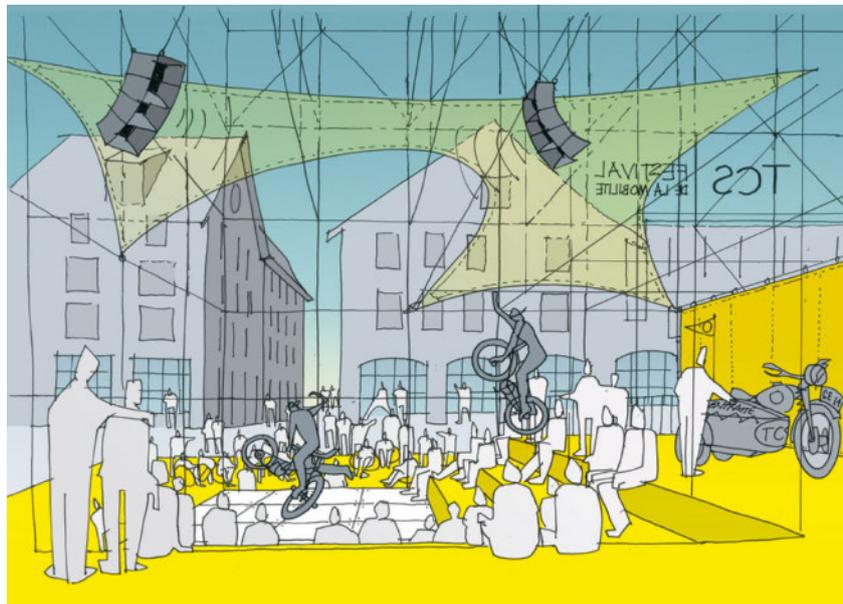


1929

Viene istituito il **servizio di aiuto stradale**. Agenti del TCS in motocarozza prestano soccorso in caso di guasto o incidente.



Le luci della festa s'accendono per gli spettacoli di musica e poesia in programma la sera.



Città che vai, TCS che trovi Gli eventi sono organizzati dalle sezioni locali e quindi sempre diversi.

rosso concetto di protezione garantirà la sicurezza dei visitatori; si applicheranno le note regole d'igiene e distanziamento.

Simbolo di movimento

Basterà seguire la grande ruota illuminata di giallo che sovrasta lo stand per segnalare la nostra presenza. Oltre che fulcro visivo e soggetto d'effetto per foto da custodire nell'album dei ricordi o postare sui social media, essa è anche simbolo del club, che nella sua lunga storia iniziata il 1° settembre 1896 si è costantemente sviluppato ed adattato, improntando in modo decisivo lo sviluppo della mobilità in Svizzera. Fondato come associazione per promuovere il cicloturismo si è esteso al servizio di soccorso stradale fino a diventare l'odierno club della mobilità di ampio respiro al fianco dei soci con consulenza, protezione e aiuto in tutti i loro spostamenti, indipendentemente da come, dove o quando si muovono. Quindi va da sé che allo stand tutto ruoterà intorno alla mobilità, in tutte le sue sfaccettature.

Emozioni, attività ricreative, percorso di prova

E ce ne sono di cose da scoprire sotto la ruota luminosa: dal circuito su cui sfrecciare in e-bike o monopattino elet-

trico, al veicolo di pattuglia che ci si può far spiegare da un nostro soccorritore passando per la moto sidecar veterana del 1922 usata per il soccorso stradale al punto di contatto dove fare una chiacchierata con gli addetti del TCS. Durante il giorno sul piccolo palcoscenico saranno proposte letture di fiabe, interessanti presentazioni e workshop in tema di sicurezza stradale, per la gioia dei piccoli e grandi ospiti. In serata saranno poi la musica e la poesia a farla da padrone.

La Tournée scoperta sarà varia come lo è la Svizzera e ne rispecchierà le caratteristiche locali. Le singole tappe saranno infatti organizzate dalle sezioni TCS del posto ed impostate in modo da regalare momenti particolari e con un tocco squisitamente regionale. Troverete il programma dettagliato degli eventi ed ulteriori informazioni utili sul sito web del giubileo tcs125.ch.

Il TCS tra passato, presente e futuro

Oltre alle varie attrazioni ed attività di contorno non potrebbe però mancare il festeggiato: per ripercorrere la storia del TCS saranno predisposti quattro container che consentono al visitatore

di immergersi nell'universo del maggiore club della mobilità della Svizzera. Un viaggio attraverso 125 anni per toccarne con mano lo sviluppo e l'instancabile impegno a favore dei soci e degli utenti della strada. Varcando la porta del futuro si potranno poi vivere gli scenari della mobilità di domani. Davanti ad ogni container vi sarà uno spazio informativo mentre all'interno si potranno sperimentare suggestivi effetti di luce ed illusioni ottiche.

Un anno memorabile ricco di azioni speciali

La Tournée scoperta è però soltanto uno degli highlight dell'anno del giubileo, tra cui la pubblicazione di una rivista speciale, il sito tcs125.ch, offerte escursionistiche in tema, il vino commemorativo nonché un grande concorso e persino un francobollo da collezione per il 125° del TCS emesso dalla Posta. Inoltre in dieci città non toccate dal tour si terranno proiezioni di film in anteprima esclusiva per i soci. Il Touring Club Svizzero e le sue collaboratrici e i suoi collaboratori non vedono l'ora di festeggiare il compleanno con tutto il paese, venga quel che venga. Ovvvero «ghouà wie gsto chä» come promesso dal nostro direttore generale in buon dialetto bernese. →



1930

Il TCS lancia la campagna «Siete prudenti?» ed inizia così la sua opera di prevenzione degli incidenti stradali.



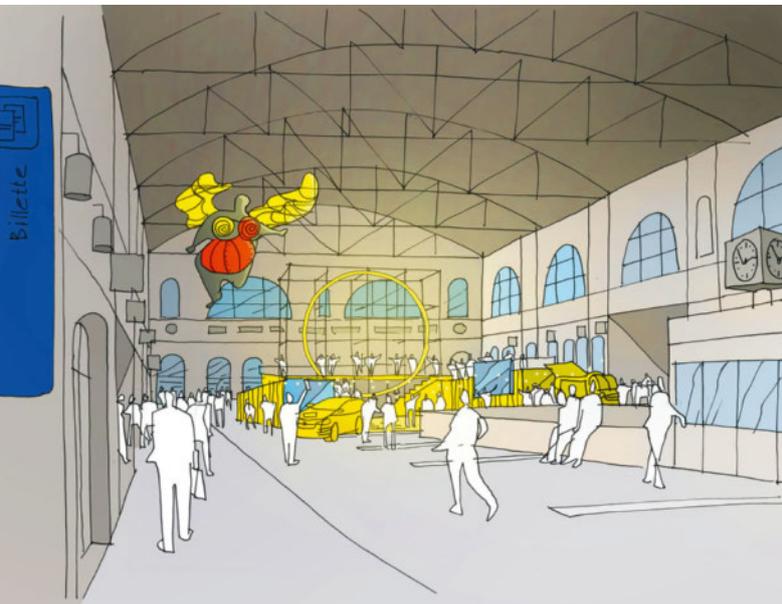
1936

Il **Touring Soccorso** sostituisce il servizio di aiuto stradale. È disponibile in tutta la Svizzera, 24/24.



1936

Esce il primo «Touring». Il settimanale, in lingua francese e tedesca, informa i soci su novità dal mondo della mobilità.



Si parte il 23 aprile dalla stazione centrale di Zurigo per portare il TCS in giro per il paese.



Una festa per tutta la Svizzera con un concetto di sicurezza fatto su misura.

«È qualcosa di grandioso!»

La project manager Vanessa Flack ha pianificato, organizzato e implementato tutto ciò che ruota attorno al giubileo del TCS. Tre domande a «Miss Giubileo».

Cosa c'è di speciale nell'organizzare l'anniversario di un'associazione di lunga tradizione come il TCS?

Vanessa Flack: Detto in poche parole, è qualcosa di grandioso! Da un lato siamo un'associazione con 1,5 milioni di soci, dall'altro il TCS è un'istituzione svizzera, che non si impegna solamente per i suoi affiliati, ma è al servizio della Svizzera. È una grande responsabilità della quale sono ben consapevole.

La Tournée scoperta è una delle principali attrazioni.

Come le è venuta questa idea?

Son partita dal presupposto che il nostro 125° anniversario possa essere una festa per tutta la Svizzera, perciò mi è venuta l'idea della Tournée. D'altronde non tutti sanno cosa rappresenta il TCS oggi e il modo variegato in cui si impegna. La Tournée scoperta offre una buona piattaforma per presentare il TCS nella sua completezza.

Quale influenza ha la pandemia da coronavirus sulla pianificazione dei festeggiamenti?

Sinceramente speravamo che un anno dopo il primo confinamento il peggio fosse passato. Il nostro giubileo è nel 2021 e lo festeggeremo nel miglior modo possibile. Ci farebbe piacere se, dopo questo periodo difficile, potessimo offrire ai nostri soci e alla popolazione svizzera un po' di svago e di intrattenimento, ovviamente sempre nel pieno rispetto delle misure di protezione raccomandate. ♦

Vanessa Flack

La project manager del giubileo del TCS.



LA TOURNÉE SCOPERTA NELLE VOSTRE VICINANZE

23–25 aprile:

Zurigo, stazione centrale

30 aprile–2 maggio:

Berna, Waisenhausplatz

20–22 maggio:

Lucerna, Europaplatz

4–6 giugno:

Bellinzona, Piazza del Sole

11–13 giugno:

Friburgo, Place Georges Python

17–19 giugno:

San Gallo, Gallusplatz

14–16 agosto:

Basilea, Barfüsserplatz

20–22 agosto:

Aarau, Markthalle e Färberplatz

27–29 agosto:

Neuchâtel, Place du Port

10–12 settembre:

Sion, Place de la Planta

24–26 settembre:

Vevey, Place du Marché

1–3 ottobre:

Ginevra, Plaine de Plainpalais

Tutto ciò che dovete sapere sulla Tournée e sul grande giubileo del TCS lo trovate online. Scoprite fatti e aneddoti avvincenti, pubblicate poi sui vari social media con #tcs125 le vostre personali esperienze TCS, approfittate delle offerte speciali e vincete i bei premi del concorso. tcs125.ch

FOTO TCS



1949

Viene creata la nuova categoria di **soci campeggiatori**. Nel primo anno vi aderiscono 680 persone.



1952

Per rendere più sicuro il cammino verso la scuola, il TCS addestra i primi **pattugliatori scolastici**.



1958

Nasce il **libretto ETI** che aiuta i soci oltrefrontiera, inizialmente sotto il nome di ATI: Assistance Touring Internationale.

La mobilità è scritta nel nostro DNA

Il 2020 ha mostrato chiaramente l'importanza della libertà di movimento. La mobilità è stata ed è la garanzia di benessere e di scambio e continuerà a motivare il TCS – anche in futuro.

TESTO PETER GOETSCHI | FOTO EMANUEL FREUDIGER

Nel 2020 la nostra società, le nostre abitudini e, a sentire taluni, persino il nostro tanto osannato federalismo sono stati messi a dura prova. Confinati, con la nostra libertà d'azione per molti versi limitata, siamo stati costretti a trovare soluzioni flessibili, nuove ed inedite. Sul fronte della mobilità, il telelavoro generalizzato ha temporaneamente sgravato le strade dal traffico mentre si sono potute assorbire le restrizioni dei mezzi pubblici con il ricorso ai trasporti individuali, in particolare all'automobile e alla bici (elettrica). Nella crisi, il nostro sistema basato sulla complementarietà dei mezzi di trasporto si è rivelato ben rodato e ha dimostrato la sua efficienza.

Iniziamo l'anno nuovo fra attesa e insicurezza. Non sappiamo cosa ci riserva il 2021, sussistono timori soprattutto riguardo alla sanità, all'economia e alla società. Ma nel contempo v'è la speranza di poter presto ritrovare una certa normalità nelle nostre relazioni interpersonali; di poter cioè recuperare la libertà di movimento che ci è venuta a mancare.

Sinonimo di libertà, apertura e indipendenza, la mobilità è sempre garanzia di produttività, di benessere e di scambio. È quando ne siamo privati che ci rendiamo conto a che punto la libertà di movimento è scritta nel nostro DNA.

È questa mobilità ad animare e spronare il TCS da ben 125 anni. Sarà così anche nel 2021: per quanto grandi e difficili possano essere le sfide davanti a noi, la libertà di movimento deve essere preservata. E questo senza divieti o direttive ideologiche, ma piuttosto responsabilizzando e dando fiducia ai cittadini. Siamo quasi tutti pedoni, ciclisti, automobilisti e utenti dei mezzi pubblici e sappiamo decidere, di volta in volta, come muoverci e assumerci la responsabilità delle nostre scelte. Ciò permetterà al nostro paese di restare mobile, grazie ad una mobilità multimodale, connessa e sostenibile.

E allora, nonostante le grandi incertezze persistenti, per questo 2021 vi invito a celebrare la mobilità in occasione del 125° anniversario del nostro club. ♦

«La mobilità è sempre garanzia di produttività, di benessere e di scambio»

Peter Goetschi,
presidente centrale del TCS



1961

«Guidare bene, reagire meglio», ecco il motto del primo **corso di formazione** che si tiene a Zurigo.



1965

Gli esperti tecnici del TCS, attenti agli sviluppi dell'industria automobilistica, svolgono i primi **test drive**.



1968

Viene creata la **Assista SA**, dapprima per la tutela giuridica ETI all'estero. Successivamente diventa attiva anche in Svizzera.

1896
fondazione del club
a Ginevra

1700
dipendenti

1 500 000
iscritti al maggior club
della mobilità svizzero

21
centri tecnici

15
piste nei centri
di guida sicura

8
sedi di protezione
giuridica

360 000
interventi per panne

210
pattugliatori

81%
guasti riparati
sul posto



Al servizio della Svizzera

Non importa dove, quando e con quale mezzo ci si sposta: in caso di panne il Touring Club Svizzero presta soccorso. Quale più grande associazione per la mobilità del paese, che vuole sostenibile e libera, aiuta anche a salvare vite.

TESTO DINO NODARI | FOTO EMANUEL FREUDIGER, OLIVIER VOGELSANG

«Le numerose prestazioni del TCS riassunte in poche parole: chiamateci e l'aiuto arriva»

Jürg Wittwer,
direttore generale del TCS



«1,5 milioni di soci:
il TCS cresce
e continuerà a crescere,
oggi come in futuro»

Jürg Wittwer,
direttore generale del TCS



1968

Insieme a partner tedeschi il TCS esamina per la prima volta la sicurezza dei seggiolini per bambini.



1970

La nuova **Centrale d'intervento** garantisce assistenza 24 ore su 24 in caso di emergenze all'estero.



1973

Il TCS, in cooperazione con diversi partner internazionali, dà il via ai primi **test pneumatici congiunti**.



650 000
pernottamenti presso...

29
campeggi TCS

5700
accertamenti
medici e...

1462
articoli pubblicati
su TCS MyMed

19 000 000
visualizzazioni sul nostro
canale Youtube

1300
persone aiutate dal TCS ogni giorno

55 000
interventi della Centrale ETI

1300
trasporti sanitari

143 000
controlli veicoli

80 000
gilet riflettenti distribuiti agli
scolari di prima elementare

123 000
partecipanti ai corsi di guida

2000
visitatori alle 6 eMobility Days

2 000 000
minuti visti durante gli streaming
della TCS eSports League nel 2020



1975

Il TCS distribuisce le prime **pettorine riflettenti** alle scuole. Tuttora ne sponsorizza 80 000 ogni anno.



1976

Il TCS si adopera per la **difesa dei consumatori** ed esamina carburanti, estintori o cinture di sicurezza.



1979

Aprire il **Centro tecnico** di Emmen in cui vengono ad insediarsi il Touring Soccorso e il servizio tecnico.

Il club della mobilità si tinge di rosa

Di solito chi sente TCS pensa al club automobilistico oppure al soccorso stradale, credendo che si tratti di un'organizzazione dominata dagli uomini. A torto: nel corso della sua lunga storia non solo l'attività si è sviluppata nel segno della diversità bensì anche le persone che lo compongono. Oggi, nel 125° dalla fondazione, le donne rappresentano il 42,5% del personale.

TESTO JULIANE LUTZ

Il Touring Club Svizzero occupa circa 1700* dipendenti, di cui 710 donne. Con 101 collaboratrici, la Assista SA, affiliata attiva nell'ambito della protezione giuridica, vanta la quota femminile più elevata, seguita dalle divisioni Accettazione e Gestione casi B2B e Turismo & Tempo libero con rispettivamente 95 e 83 impiegate.

Sul totale di 128 collaboratori specializzati si contano 40 donne, pari al 31 per cento. Delle 176 cariche manageriali 58 sono ricoperte da donne, ciò che corrisponde al 33 per cento. Le otto unità operative sono affidate a sei direttori e due direttrici: Sandra Herren è preposta all'unità operativa Mobilità & Tempo libero e Claudine Joerger al Shared Services Center. Da settembre 2020 Fabienne Bernard, presidente di lunga data della sezione vallesana oltre che membro del Consiglio d'amministrazione del TCS, ne assume anche la vicepresidenza. Tra i 24 consiglieri di amministrazione troviamo infine Doris Iselin-Schneider, rappresentante della sezione Sciaffusa.

Nel 1994, Isabelle Marchand è stata la prima pattugliatrice ad aiutare i soci con la batteria o gomma a terra (vedi intervista). Attualmente la squadra di soccorso stradale TCS conta 210 collaboratori, fra cui 3 donne che intervengono in caso di panne. ♦

* Effettivi a dicembre 2020

Fabienne Bernard Vicepresidente del TCS

Originaria di Martigny, dove risiede tutt'oggi, Fabienne Bernard è la donna di più alto rango in seno al TCS. Ha un background nel commercio e dirige un'organizzazione di sostegno a Ginevra che assiste bambini e famiglie svantaggiate offrendo ad esempio attività parascolastiche. Si adopera da tempo per il TCS: dopo aver assunto diverse cariche nel comitato della sezione vallesana ne diventa presidente nel 2005. Assieme al suo team, continua a svilupparla fattivamente nell'interesse dei soci. Nel 2011 entra nel Consiglio d'amministrazione del club centrale, venendone eletta vicepresidente nel settembre 2020. Si dice entusiasta dell'universo vario, dinamico e vicino al cittadino che è il TCS, capace di evolversi costantemente e rispondere ai mutevoli bisogni di soci e clienti. Dal canto suo, oltre a puntare sullo sviluppo di ulteriori servizi di mobilità innovativi, incoraggia la crescita delle donne in seno all'organizzazione, affinché esse siano viepiù presenti, con il loro talento e la loro competenza, a tutti i livelli del nostro club.



Johanna Grombach Cheffe de cabinet del presidente centrale

Da sempre le lingue e culture diverse sono la passione di Johanna Grombach. Nativa di Zurigo, dopo aver conseguito la maturità si trasferisce a Ginevra per imparare il francese e lavora due anni per il CICR. Quindi, studia russo e sovietologia a Parigi. Torna in Svizzera e riprende a lavorare al CICR. Opera sul campo in Azerbaigian, Sudafrica, Ruanda e Cecenia, dove visita prigionieri e negozia con militari e combattenti. Si sposa, dopodiché si dimette ed assolve un corso post-laurea ad Harvard. Rientra in Svizzera nel 1998 e viene reintegrata nella sede centrale del CICR. Dopo anni in cui problematiche difficili come la tortura o la fame caratterizzano il suo lavoro quotidiano, Johanna Grombach sente il bisogno di dedicarsi ad altri temi, ma sempre in un contesto «multiculturale». L'opportunità si presenta nel 2011 quando ottiene il posto di «cheffe de cabinet» al TCS, che ha basi nella Svizzera romanda e germanofona. La madre di due figli adulti apprezza in particolar modo poter contribuire, in questa funzione centrale, a plasmare l'avvenire del TCS. Il lavoro le consente inoltre di passare costantemente dal francese al tedesco e viceversa, destreggiandosi ogni giorno tra le due culture.



1983

Il TCS dà il benvenuto al suo **milionesimo** socio. Un bel traguardo per l'associazione.



1985

Il TCS effettua test di lunga durata su veicoli con **catalizzatore** e si fa promotore della nuova tecnologia.



1988

Il TCS, in collaborazione con partner internazionali, realizza i primi **crash test** su automobili.

Sandra Herren

Direttrice unità operativa
Mobilità & Tempo libero

Connettori, tecnologie di climatizzazione e private banking: Sandra Herren si è affacciata a diversi settori prima di entrare al TCS. Diplomata in gestione aziendale, dimostra di avere il bernoccolo per la mobilità lavorando per la Emil Frey SA, dove avanza fino a diventare country manager per il mercato dell'Europa dell'Est. Ma dopo 12 anni nell'industria automobilistica decide che è ora di cambiar rotta. La giramondo valuta un inserimento nel turismo quando le si presenta l'opportunità di dirigere l'Unità operativa Mobilità & Tempo libero, che comprende TCS Camping, Training & Event, l'Accademia della mobilità nonché TCS Viaggi. Scelta che si rivela ottima, la posizione le calza a pennello. Ancora oggi, l'ampiezza e varietà della gamma di prodotti e servizi proposti dal TCS non smettono di stupire la manager, che ha una spiccata passione per lo sport – fa jogging, gioca a tennis, squash e golf ed è stata tre volte numero uno della scherma elvetica nella categoria juniores. Ciò che più apprezza è di aver la possibilità di partecipare attivamente, a livello direttivo, a forgiare il futuro della nostra organizzazione e formulare risposte alle sfide poste da una mobilità sempre più connessa, intelligente ed individuale.



Doris Iselin-Schneider

Membro del Consiglio
d'amministrazione del TCS

Non è un caso che Doris Iselin-Schneider s'impegno per il TCS: già il padre, Walter Schneider, è stato membro onorario del Touring Club Svizzero ed attivissimo in tutta la Svizzera. Da 21 anni il marito Hans Werner Iselin fa parte del comitato della sezione di Sciaffusa; dal 2014 ne è presidente. Doris Iselin-Schneider ama scherzare sui suoi natali, affermando che nelle sue vene scorre «sangue giallo TCS». La madre di due figlie e da poco pure nonna, ha alle spalle una lunga carriera in un'azienda farmaceutica: fino al suo pensionamento nel 2017 vi è stata Senior purchase manager/procuratrice responsabile locale dei sistemi informatici d'acquisto su scala europea. Entra nel comitato della sezione di Sciaffusa nel 2014 e s'incarica, tra l'altro, delle pubbliche relazioni e del marketing. Viene eletta nel Consiglio di amministrazione del TCS nel 2017. È orgogliosa di lavorare, quale rappresentante di una piccola sezione, nel cuore dell'azione assieme a colleghi provenienti da tutto il paese. È impressionata da ciò che il TCS è riuscito a realizzare e continua a realizzare sotto l'egida di Peter Goetschi e Jürg Wittwer e dai progetti lanciati dal club per affrontare il futuro.

Claudine Joerger

Direttrice unità operativa
Shared Services Center

L'alsaziana inizia a lavorare nel settore finanziario, ma si orienta presto verso l'informatica.

Venendo da una famiglia numerosa – ha quattro fratelli più giovani – sa imporsi e fa rapidamente carriera in diverse compagnie. Riveste posizioni di spicco, dapprima in Francia, poi negli Stati Uniti, in Europa e nella Corea del Sud. Si scopre una passione per la gestione di progetti e del cambiamento. Nomade per professione, approda infine in Svizzera, che ha già imparato ad apprezzare nel corso dei suoi frequenti viaggi d'affari. Nel 2011 entra al TCS, attratta dalla chance di occuparsi dei processi di trasformazione organizzativa mettendo a frutto la sua esperienza maturata in campo internazionale.

Dopo aver diretto il Business Office e il Project Management IT alla fine dell'estate scorsa assume le redini dell'Unità operativa Shared Services Center, cui fanno capo i reparti HR, Business Office, IT, Servizi Digitali, Acquisti & Immobili e Facility Management. Claudine Joerger adora viaggiare, ama la natura e gli sport acquatici. Ha un debole per le belle auto sportive e quando può si dedica alla famiglia e agli amici in Alsazia.



1996

Il TCS festeggia il **100° anniversario**, fra l'altro vestendo una locomotiva delle FFS con i suoi colori.



1997

Il TCS approda su internet. Il sito www.tcs.ch comprende oltre 800 pagine informative in tre lingue.



1998

Aprire i battenti la **nuova sede centrale** di Blandonnet a Vernier, nel Canton Ginevra.

«Mi piaceva non sapere come sarebbe stata la mia giornata»

Isabelle Marchand è stata la prima soccorritrice del TCS. Entrata in servizio nel 1994, per sette anni questa automeccanica di Estavayer-le-Lac ha svolto innumerevoli interventi, talora buffi. La pioniera non ha mai avuto problemi a farsi accettare.

INTERVISTA JULIANE LUTZ | FOTO FABIAN HUGO, ALD

Cosa l'ha spinto a diventare soccorritrice stradale?

Isabelle Marchand: La prospettiva di aiutare le persone in difficoltà. All'epoca lavoravo in un'officina a Basilea. Il lavoro mi garbava, ma avevo 22 anni e naturalmente volevo sperimentare qualcos'altro. Quando sono rientrata a Estavayer-le-Lac dopo due anni trascorsi nella Svizzera tedesca, mi è capitato sotto gli occhi un annuncio del TCS che stava cercando un nuovo pattugliatore per la regione di Losanna. L'idea mi allettava e ho inviato la mia candidatura senza starci a pensare.

L'attività ha poi soddisfatto le sue attese?

Sì, mi gratificava molto poter essere utile alle persone. Inoltre ero relativamente autonoma, potevo decidere da sola come risolvere questa o quell'altra panne. Mi piaceva non sapere come sarebbe stata la mia giornata e cosa m'aspettava sulle strade. E anche dovermi occupare di tutte le marche e modelli d'auto, dalla 2CV ai bolidi tipo Ferrari.

In quei sette anni è restata l'unica donna in seno alla pattuglia del TCS?

Lo ero quando ho cominciato, in seguito si è aggiunta una collega nell'area di Zurigo.

Comunque non ci siamo mai incontrate di persona.

A quei tempi, nel lontano 1994, i soci non erano sorpresi che fosse una donna a soccorrerli?

Forse in un primo momento; sia gli uomini che le donne erano stupiti quando arrivavo a bordo della vettura di pattuglia; ma le reazioni sono state perlopiù molto positive. Ad essere sincera, tutti coloro che ho assistito hanno sempre mostrato di fidarsi completamente delle mie capacità professionali.

E i colleghi, l'hanno accolta altrettanto bene?

Absolutamente, mi hanno accettata fin dal primo giorno. Devo però dire che non mi sono mai lamentata o tirata indietro con il pretesto che una mansione non era adatta ad una donna. Ero semplicemente una di loro e chiedevo aiuto solo se qualche compito superava le mie forze fisiche.

Il suo carattere gioviale l'avrà senz'altro aiutata nei rapporti con i colleghi?

È vero che sono una persona allegra e alla mano, ma al tempo stesso sono determinata e ho il polso fermo. Per me è stato chiaro fin dall'inizio che non ci sarebbero state differenze di trattamento: facevo un lavoro da uomo e non

ci sarebbero state eccezioni solo perché ero una donna. Questo atteggiamento mi è subito valso il rispetto e la stima dei miei colleghi.

C'è qualche episodio che ricorda o che l'ha colpita particolarmente?

Un giorno sono stata chiamata da una signora che doveva avere circa un'ottantina d'anni. Mi ha salutata appena e mi ha chiesto se ero davvero un automeccanico. Le ho risposto scherzosamente che ero parrucchiera, ma che ero in grado di ripararle il guasto. L'anziana non ha capito la battuta e mi ha proibito di toccare il veicolo. Non sono stata a discutere e mi sono fatta sostituire da un collega. Un'altra volta sono dovuta intervenire per una gomma bucata. Vedendomi scendere dalla mia Opel gialla, il socio ha preferito rimboccarsi le maniche e sbrigarsela da solo. Ho pensato che probabilmente non voleva farsi aiutare da una donna per una questione di orgoglio maschile. Non ho insistito e non me la sono presa. Al contrario, l'ho trovato divertente. ♦

Isabelle Marchand è sposata e ha una figlia e due figli. Automeccanica qualificata, oggi la 48enne insegna religione in una parrocchia.



2000

Aprire TCS Training & Events e viene inaugurato il primo centro di sicurezza stradale TCS a Stockental.



2004

Il soccorso all'estero ETI viene potenziato. Nelle crisi i rimpatri sono ora organizzati da specialisti in loco.



2008

Con la fondazione dell'Accademia della Mobilità il TCS è l'unico club del settore con un proprio laboratorio di idee.

«Per me era chiaro che non ci sarebbero state eccezioni solo perché ero una donna»

Isabelle Marchand
già pattugliatrice TCS

Un saluto dal passato
La prima soccorritrice del TCS con il suo veicolo di pattuglia.



2010

Il TCS lancia una sua **app**, ricca di funzioni come le notizie sul traffico e la chiamata d'emergenza.



2010

Diventa operativa l'**équipe medica** presso la centrale ETI di soccorso all'estero a Ginevra.



2015

Nasce **Carvelo2go**, piattaforma di condivisione e-cargobike più grande al mondo creata dall'Accademia della mobilità del TCS.

IL MATERIALE INFORMATICO DELL'EPOCA

All'inizio degli anni '70, la Documentazione turistica dispone di macchine da scrivere IBM, con la cosiddetta pallina da golf. «Facevano un rumore infernale», si ricorda Philippe Martin. Gli opuscoli delle destinazioni erano redatti su pagine A4, poi inviati alla tipografia e ridotti al formato A5. Nel 1982, una prima rivoluzione: l'elaboratore di testi Vydec con una stampante a margherita. Si poteva così giustificare il testo e per stampare una pagina ci volevano 30 secondi. Ma anche in questo caso era meglio lasciare il locale a causa del rumore assordante. «Erano venuti in due per presentarci questo prodotto. All'epoca, valeva il prezzo di un'automobile di lusso di media categoria», sottolinea Philippe Martin, che in seguito ha potuto acquistare una seconda macchina d'occasione. Dal 1989 arrivano i primi PC, senza mouse. «Evidentemente non eravamo i primi a essere informatizzati al TCS: la cartoteca dei soci, il Libretto ETI e Assista lo sono stati ben prima di noi». Grazie al desktop publishing e al software PageMaker, il reparto ha in seguito potuto produrre «degli opuscoli molto belli, piccoli e stretti», arricchiti con delle carte.

pubblicazione Travel Admin del Dipartimento federale degli affari esteri (v. articolo alla pagina 58). ♦
turismotcs.ch

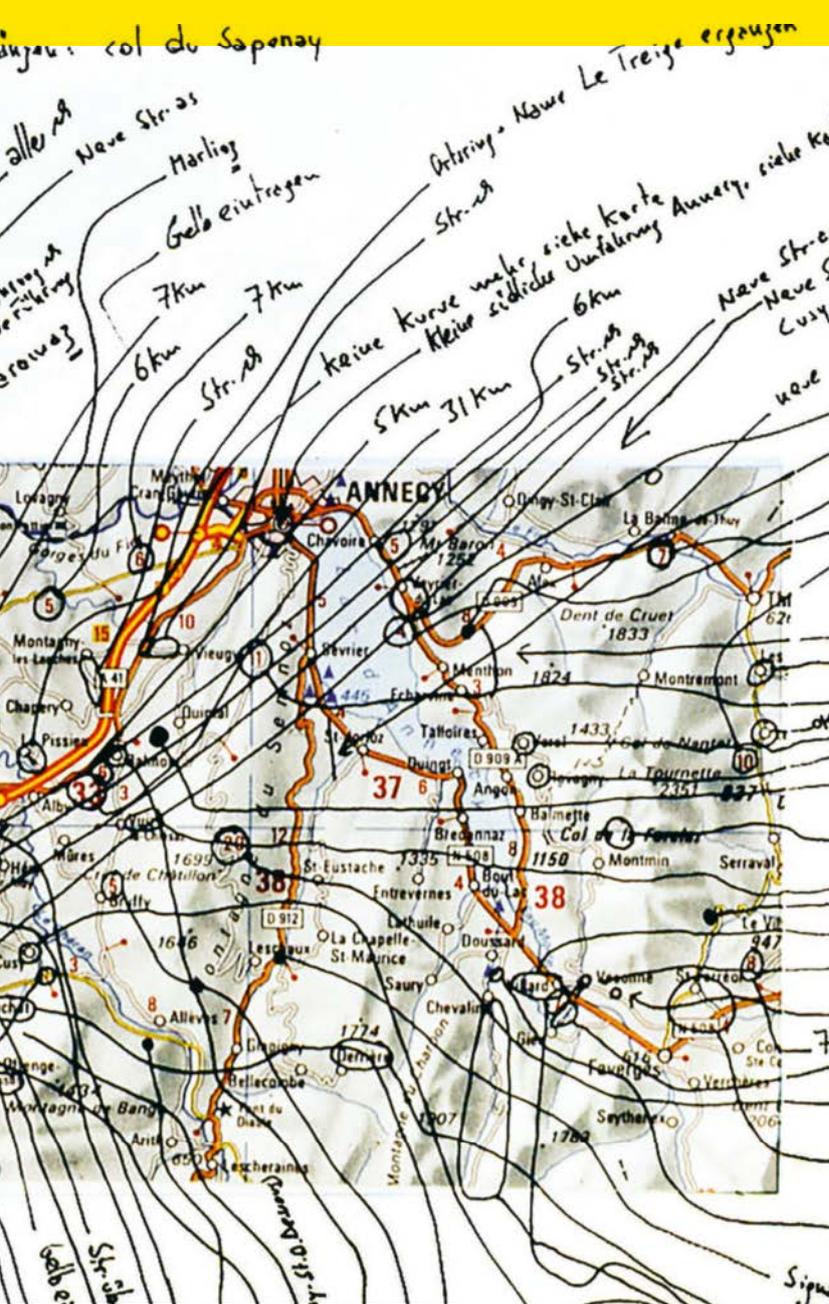
più lontano, verso 600 località in Europa. Era certo meno preciso di adesso, ma ciò è servito molto alla centrale d'informazione del TCS. Ad esempio, il percorso che porta dalla Svizzera a Madrid poteva essere generato in due secondi, con delle varianti di tragitto.

L'arte di schematizzare

Un'altra prestazione del servizio di quel tempo era l'aggiornamento della carta stradale della Svizzera 1:300 000, in stretta collaborazione con Kümmerly+Frey. «Un primo lavoro di base era stato effettuato dal mio predecessore negli anni '60, con l'aggiornamento della carta», si rammenta Philippe Martin che ha lavorato a questo compito per 30 edizioni. Vi si dedicavano circa due mesi di lavoro all'anno, di cui uno sulla strada. Lo scopo era di consegnare un manoscritto dettagliato al cartografo. «Bisognava disegnare l'evoluzione della rete, i cantieri, la costruzione delle autostrade e la riclassificazione dei diversi tratti stradali». Un lavoro faticoso che esigeva contemporaneamente precisione del dettaglio e visione d'insieme. E dato che la scala non era molto dettagliata – tutta la nazione ci sta su un unico foglio tenuto a braccia aperte – la schematizzazione dei tracciati era necessaria.

Evidentemente, qui si tratta solo di alcuni esempi della lunga lista delle informazioni turistiche dell'epoca. Attualmente disponibile sul nostro sito internet, questo servizio è sempre molto apprezzato dai nostri soci quando preparano i loro viaggi. Un estratto delle informazioni turistiche è tra l'altro integrato nell'ap-

viaggio, si ricorda Philippe Martin. Era l'epoca dei prospetti e abbiamo iniziato a stampare dei foglietti coi percorsi stradali». Ma i primi itinerari informatizzati erano spesso sbagliati. «L'itinerario Ginevra-Roma transitava dalla Corsica, perché era più corto», scherza l'ex caposervizio. Seguì poi la creazione dei primi itinerari semi computerizzati del TCS, all'inizio degli anni '90, con dei percorsi a segmenti che la macchina giustapponeva, in partenza da ogni agenzia verso 10 punti di frontiera, e ancor



Anni '90: le postazioni informatiche si moltiplicano.



2019

L'app TCS eCharge indica la mappa dei punti di ricarica elettrica in tutt'Europa. Ad oggi sono oltre 48 000.



2020

Via hotline per la mobilità elettrica ora i soci possono rivolgere le loro domande direttamente al TCS.



2021

In autunno, puntualmente per il giubileo, il TCS inaugurerà la sua nuova sede di Ostermundigen (BE).

Da 125 anni al mio fianco



Pattugliatore Cédric Hecht in una uniforme storica del TCS
Veicolo «Motosacoche Genève», design speciale con sidecar, anno di costruzione 1922, in servizio come veicolo di soccorso dal 1929

SIMBOLO VOLANTE

Felpa con cappuccio in onore di Tante Ju - Zia Ju

Esclusivo
PREMIERE



Retro



Fronte

- Con suggestivo soggetto del velivolo Ju-52 e delle alpi
- Stampa decorativa del marchio sul petto
- Tasche a marsupio, cerniera lampo, polsini elastici a costine

Icona dell'aviazione – Un viaggio nel tempo con Tante Ju - Zia Ju

Negli anni 30, il Tante Ju era l'orgoglio di una Deutsche Lufthansa ancora giovane. In onore di questa icona volante, è ora in uscita la prima felpa con cappuccio decorata da un motivo del trimotore Ju 52.

Di ottima qualità, comoda e funzionale nel tempo libero

L'immagine dinamica di un apparecchio Junkers, soprannominato Tante Ju, in volo nei pressi delle Alpi e circondato da una corona di alloro dorato, adorna buona parte del retro; mentre il lato frontale è ornato dal logo del velivolo. Gli elastici a coste di polsini e girovita in elastan 1x1 costituiscono una buona finitura. Le pratiche tasche a canguro sul davanti sono ideali per tutto ciò che è necessario tenere a portata di mano. La felpa con cappuccio è stata certificata secondo la severa procedura di verifica "STANDARD 100 by OEKO-TEX®" per attestare l'assenza di sostanze nocive e la tollerabilità del capo. Inoltre, la certificazione FAIR WEAR FOUNDATION garantisce condizioni di produzione eque. Materiale: tessuto voluminoso di qualità, composto all'80% da cotone pettinato e al 20% da poliestere.

In esclusiva solo da The Bradford Exchange

L'indumento è distribuito unicamente da The Bradford Exchange. Mostri il Suo entusiasmo per questa leggenda dell'aviazione, riservando al meglio oggi stesso il Suo esemplare di "Simbolo Volante"!

Prezzo: Fr. 99.90 o 2 rate mensili di Fr. 49.95

(+ Fr. 11.90 spedizione e servizio)

422-MON03

 **www.bradford.ch**
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Per ordinare online
no. di riferimento: **64560**

Garanzia di resa valida 30 giorni

BUONO D'ORDINE ESCLUSIVO
Termine di ordinazione: **1 marzo 2021**

No. di riferimento: 64560 / 422-MON03.10

Si, ordino la giacchina "Simbolo Volante"

Taglia: M L XL XXL XXXL

Desidero fattura unica rate mensili

Nome/Cognome Per cortesia, scrivere in stampatello

Via/N.

Cap/Città

E-mail

Firma

Telefono

Trattamento dei dati personali: Trova informazioni dettagliate sulla protezione dei dati alla pagina www.bradford.ch/datenschutz. La società The Bradford Exchange non Le invierà alcuna offerta per **e-mail**, **telefono** o **sms**. Può modificare sempre, in ogni momento, le Sue preferenze di contatto, mettendosi in comunicazione con noi all'indirizzo o al numero di telefono indicati a lato. Qualora non volesse più ricevere le nostre proposte neanche per lettera, La invitiamo a comunicarcelo via telefono, e-mail o tramite lettera.

Mercato auto svizzero 2020 fra luci e ombre

Mentre le immatricolazioni sono crollate sulla scia della pandemia, i veicoli elettrici (EV) sono sempre più richiesti. Per loro, il 2021 potrebbe essere l'anno buono per sfondare.

TESTO DINO NODARI | FOTO PIA NEUENSCHWANDER

Il 2020 è stato per molti settori un anno difficilissimo. La crisi connessa al coronavirus si è rapidamente diffusa ai quattro angoli della Terra e ha colpito duramente intere industrie. Non ne è stato risparmiato neanche il mercato svizzero dell'automobile che si è trovato di fronte a sfide enormi. Infatti sull'arco del 2020 sono stati immatricolati appena 236 828 nuovi veicoli in Svizzera e nel Liechtenstein, ovvero 74 638 in meno rispetto al 2019, pari ad una flessione del 24 per cento nonostante l'accelerazione registrata in chiusura d'anno. Infatti, ben 29 451 delle nuove immatricolazioni ricadono sul solo mese di dicembre. È quanto si legge in un comunicato dell'Associazione degli importatori svizzeri d'automobili (auto-svizzera). «In termini di crescita il 2020 è un anno perso per il mercato auto in Svizzera», tira le somme Christoph Wolnik, portavoce di auto-svizzera. «Avevamo sperato di poter saldare almeno un mese con un modesto plus». Per il 2021 gli operatori prevedono un leggero recupero delle vendite. Le previsioni circa l'andamento nei prossimi mesi sarebbero peraltro contrastanti, dichiara Wolnik: «In termini complessivi calcoliamo con immatricolazioni nell'ordine di 270 mila unità, a condizione però di riuscire ad arginare rapidamente le conseguenze negative della pandemia da Covid-19».

La Svizzera non è l'unico paese a lamentare un bilancio pesantemente in rosso. Risultati analoghi e addirittura ancor più funesti giungono dall'Europa e dagli Stati Uniti. Fa eccezione la Cina, che costituisce il più grande mercato automobilistico del mondo, dove i volumi sono tornati quasi ai livelli di un anno prima, a dispetto della pandemia.

Modelli con la spina alla carica

Spiragli di luce provengono dalla forte crescita in controtendenza delle propulsioni alternative. Con una quota di mercato del 28,2 per cento hanno segnato un record e superato del 4,3% l'obiettivo «10/20» di auto-svizzera, secondo cui entro la fine del 2020 una vettura su dieci doveva essere un'elettrica o ibrida plug-in. Tuttavia, per quanto positivo, questo dato non può semplicemente essere proiettato sugli anni a

venire, concede auto-svizzera. Un'indagine svolta da gfs.bern mostra però che il potenziale delle auto alternative non è affatto esaurito, confermandone la crescente popolarità: il 62 per cento dei residenti in Svizzera si dice propenso ad acquistare una vettura a propulsione innovativa: «È ovvio che non ci arriveremo d'un colpo nel giro di un anno, comunque il trend in atto punta chiaramente in questa direzione», riassume Christoph Wolnik. «D'altronde più dell'85 per cento degli intervistati ritiene che le nuove tecnologie motoristiche possano contribuire a risolvere il problema del riscaldamento climatico».

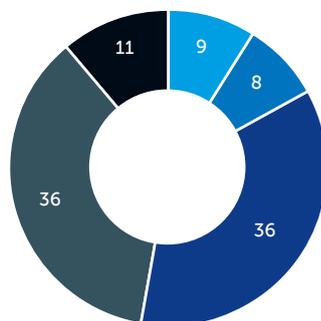
Svolta imminente

Queste cifre trovano riscontro nel barometro dell'elettromobilità pubblicato lo scorso ottobre dal TCS, basato su un campione di 1001 abitanti. Rispetto al 2019 si è ulteriormente allargato il di-

Probabilità d'acquisto di un'auto elettrica

«Quanto è probabile che in futuro acquisterà un'auto elettrica (proprietà/leasing)?»

- 9% Probabilmente avrà un'auto elettrica nei prossimi tre anni.
- 8% Probabilmente tra quattro anni o più avrà un'auto elettrica.
- 36% Probabilmente in futuro avrà un'auto elettrica, ma non so ancora quando.
- 36% Probabilmente non avrà mai un'auto elettrica.
- 11% Non so / nessuna risposta



% abitanti a partire da 18 anni

Fonte: Barometro TCS dell'elettromobilità 2020



Fanno presa Lo scorso anno le auto ricaricabili alla rete elettrica sono state molto richieste.

vario fra mobilità tradizionale ed elettrica. Aumenta il numero di coloro che intendono passare ad un veicolo alimentato a corrente. Concretamente, una persona su dieci prevede di acquistare, con buona probabilità, un'auto elettrica nei prossimi tre anni. Un altro 44 per cento dichiara di volerlo fare entro 4 anni o più tardi. La maggioranza degli intervistati dà dunque per scontato che in futuro guiderà un veicolo elettrico. Per gli autori dell'indagine ciò significa che la svolta dell'elettromobilità è alle porte. Le principali ragioni per l'acquisto di un EV riguarderebbero sempre la protezione del clima, lo sviluppo sostenibile e la riduzione delle emissioni di CO₂.

Luce all'orizzonte

Sono numeri come questi ad infondere fiducia al settore auto nostrano, reduce da un 2020 catastrofico. Il sentimento che domina è l'ottimismo e lo conferma un rilevamento effettuato dall'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) fra i decisori del ramo. Oltre il 60 per cento prevede che l'anno in corso sarà per la propria azienda «piuttosto migliore» (55,6%) o persino «molto migliore» (5,6%). Alla domanda sulle prospettive per il comparto nel suo insieme, quasi il 67 per cento dei responsabili si aspetta addirittura una leggera o pronunciata ripresa. La categoria è quindi fiduciosa, con i pessimisti in netta minoranza. ♦

RITORNO DI FIAMMA PER L'AUTOMOBILE

La pandemia da coronavirus ha modificato le abitudini di mobilità degli svizzeri. Dopo il lockdown imposto nel marzo 2020 l'utilizzo dell'auto privata è aumentato in maniera sproporzionale a svantaggio dei mezzi pubblici. In un comunicato diffuso dall'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) si legge che l'usato è andato a ruba, segnando un record di vendite durante l'estate. E ciò non sarebbe dovuto soltanto alle difficoltà di consegna di automobili nuove.

Negli ultimi mesi, i cambiamenti innestati nel traffico sono stati oggetto di numerose analisi. Come emerge da un sondaggio rappresentativo dell'azienda di consulenza Deloitte, in avvenire i trasporti individuali dovrebbero crescere a fronte di un calo dei trasporti pubblici nonché dei servizi privati di trasporto. L'aumento del traffico motorizzato individuale sarà particolarmente pronunciato nella fascia d'età under 30. Analoghe le conclusioni tratte dalla McKinsey: in futuro la scelta del mezzo di trasporto non sarà più dettata soltanto da criteri quali il prezzo e il comfort bensì anche dalla percezione del rischio di contagio.



Casco obbligatorio anche sulle bici elettriche lente

Mai senza In futuro l'obbligo riguarderà tutti gli e-biker.

Il TCS sostiene l'introduzione dell'obbligo di indossare il casco per i conducenti di biciclette elettriche lente come pure le altre otto ordinanze, tutte legate alla mobilità, oggetto della revisione parziale della legge sulla circolazione stradale, fra cui quella concernente le multe disciplinari.

TESTO DINO NODARI

Gia prima della pandemia le e-bike stavano andando per la maggiore e il coronavirus non ha fatto altro che rafforzare la voglia di pedalare. Mentre negli ultimi anni si è registrata una crescita media del 20% delle vendite, nel primo semestre 2020 l'aumento è stato del 23,6%. Ma non sono aumentate soltanto le vendite, bensì pure gli incidenti con feriti gravi. «Le statistiche sull'incidentalità stradale dei primi sei mesi di quest'anno evidenziano un ulteriore incremento di episodi gravi con coinvolgimento di bici-

clette elettriche, in continuità con l'andamento degli ultimi anni», si legge in un comunicato stampa dell'Ufficio federale delle strade (Ustra) del 2020. L'eccesso di velocità costituirebbe la causa più frequente degli incidenti gravi, specie di quelli avvenuti alla guida di biciclette elettriche: ciò vale in oltre il 20 per cento dei casi, contro appena l'8 per cento nel 1° semestre del 2019.

Più sicurezza

Nell'ottica di una migliore sicurezza stradale il TCS saluta la proposta del

Consiglio federale di estendere l'obbligo del casco ai conducenti di bici elettriche lente e di introdurlo anche per i passeggeri di e-bike trasportati nei rimorchi e seggiolini. Inoltre, il TCS ritiene giusto applicare ai ciclomotori, comprese le bici elettriche veloci e lenti, le regole generali sulla velocità massima e l'obbligo di circolare con i fari accesi anche di giorno. Secondo uno studio dell'Ustra, queste tre misure avrebbero permesso di evitare 34 dei 321 incidenti gravi verificatisi nel 2018.

Guida autonoma

Il TCS sostiene inoltre l'intenzione del Consiglio federale e dell'Ustra di promuovere e integrare rapidamente le nuove tecnologie per la guida autonoma e di autorizzarne i relativi esperimenti. «Lo sviluppo della mobilità sta procedendo a grandi passi» afferma Peter Goetschi. Il presidente centrale del TCS

Guidare con patente revocata: si rischia grosso

La revoca della licenza di condurre è una misura drastica che rende temporaneamente impossibili attività abituali. Ma chi la ignora e prende ugualmente il volante rischia sanzioni pesanti.

TESTO URS-PETER INDERBITZIN

Croce sul cuore, quante volte succede di essere fermati dalla polizia e dover esibire i documenti? Quasi mai. Probabilmente è questo motivo ad indurre taluni furbacchioni a guidare con la patente ritirata, perlopiù per incoscienza, ma a volte anche per un'emergenza personale, sperando di non incappare in un controllo e farla franca. D'altronde vengono regolarmente pescati anche autisti professionisti che non osano informare il datore di lavoro della revoca della patente per timore di rimanere disoccupati e senza fonte di guadagno.

Chi viene scoperto alla guida con licenza revocata va incontro a pesanti sanzioni. Viene convocato dall'autorità penale perché non ha commesso una semplice infrazione bensì un reato passabile di pena detentiva fino a tre anni o pena pecuniaria fino a 360 aliquote giornaliere, calcolate in base al reddito del trasgressore. Soprattutto chi guida ripetutamente senza permesso non se la caverà più con una multa, ma rischia la reclusione. In casi gravi può scattare il sequestro e addirittura la confisca del «veicolo incriminato».

Legge inclemente

Oltre ad una condanna in sede penale, il conducente deve affrontare anche un procedimento amministrativo: la guida nonostante la revoca della licenza costituisce una grave violazione delle norme della circolazione punita con il divieto di condurre per almeno sei mesi. Su questo non ci piove, come mostra una recente sentenza del tribunale federale. Nella fattispecie il ricorrente aveva invocato la comprensione della corte insistendo

sulla necessità di dover portare la moglie in ospedale una volta alla settimana con la vettura, essendo la mobilità della donna fortemente limitata. Vanamente: i giudici di Mon Repos hanno respinto l'appello e confermato la revoca della licenza per sei mesi disposta dall'istanza inferiore (sentenza 1C_543/2019).

Azione di regresso e prestazioni ridotte

Ha poco da ridere il conducente cui è stata revocata la patente e che finisce per causare un incidente. Va incontro a grossi problemi con la sua assicurazione, a cominciare dalla RC: questa deve risarcire la controparte, ma può rivalersi contro il suo cliente e chiedere il rimborso del pagamento effettuato. In caso di incidente mortale o con feriti gravi, ciò può venirgli a costare una fortuna. L'assicurazione casco totale potrebbe altresì rifiutare completamente di liquidare il danno al veicolo proprio dell'assicurato laddove la polizza stipulata lo preveda.

Infine, se il conducente riporta lesioni dall'incidente, l'assicurazione contro gli infortuni potrà, a tenor di legge, decurtare eventuali prestazioni in contanti – ad esempio le indennità giornaliere – e persino rifiutare di versarle del tutto in casi particolarmente gravi. ♦

URS-PETER
INDERBITZIN

consulente
giuridico



è convinto che assisteremo presto a grandi cambiamenti soprattutto nell'ambito della guida autonoma e dell'introduzione di tecnologie di propulsione rispettose dell'ambiente. «Il TCS appoggia quest'evoluzione, ma a condizione che l'infrastruttura necessaria venga potenziata di pari passo con il progresso della tecnologia dei veicoli» dichiara Peter Goetschi.

Verso l'adeguamento di «Via Sicura»

Il TCS approva altresì le varie modifiche al programma «Via Sicura», in particolare l'adattamento del cosiddetto articolo relativo alla pirateria stradale, che restituisce alle autorità penali il margine di discrezionalità necessario e consente, per i reati legati all'eccesso di velocità, di infliggere sanzioni graduali e proporzionate in base alla gravità dell'infrazione. Il TCS accoglie poi con favore anche la proposta del Consiglio federale di rinunciare all'uso di etilometri immobilizzatori e scatole nere (black-box). Al riguardo, il TCS giudica molto elevato il costo di questi provvedimenti rispetto al beneficio, peraltro alquanto ridotto, che ne deriverebbe per la sicurezza stradale. ♦

INTERVENTI TRIPLICATI

Oltre al servizio di soccorso agli automobilisti, dal 2018 il TCS propone pure un'assistenza per guasti alla due ruote. Inizialmente si registrava circa una panne in bici al giorno, ovvero 380 casi trattati nel primo anno. Nel 2019, il loro numero era già raddoppiato, a fine 2020 i pattugliatori sono stati chiamati un migliaio di volte. I ciclisti hanno avuto di gran lunga i maggiori problemi con i copertoni. I pattugliatori sono però intervenuti sovente anche a causa di guasti alla catena o al sistema di propulsione delle bici elettriche. Nel 2020 le panne con e-bike sono aumentate in modo particolarmente marcato rispetto a quelle con bici convenzionali. Nel 2018, gli aiuti prestati per le bici elettriche hanno rappresentato il 38 per cento, nel 2019 il 39% del totale. Nel 2020 la loro quota è stata del 45 per cento sul totale delle panne.



Gioca e vinci con il TCS!

125 ANS
ANNI
JAHRE



TOURING sorteggia
un kit di monete
commemorativa per
**100 anni salone
dell'auto Ginevra.**
Anno di emissione 2005,
serie limitata.

Termine di partecipazione:
23 febbraio 2021

Ogni mese nuove possibilità di vincita online
www.touring.ch/play-and-win



In fretta e facilmente alla vostra auto preferita!

- Ogni marca e modello sul mercato svizzero
- Ogni dato tecnico importante del veicolo a colpo d'occhio
- Panoramica dettagliata su tutti i costi (Total Cost of Ownership)

www.tcs.ch/ricerca-auto

Dalla carrozzina all'e-bike

Ecco Go-Tryke, veicolo innovativo destinato a persone con mobilità ridotta. È progettato da Sebastian Tobler, cofondatore della start up GBY, finalista del Premio all'Innovazione 2020/2021 del canton Friburgo.

TESTO ALINE BEAUD

Nel 2016 Sebastian Tobler ha avviato la Go By Yourself (GBY) assieme all'amico Eric Belloy con l'obiettivo di produrre e commercializzare Go-Tryke – un triciclo per persone a mobilità ridotta (PMR), pieghevole, omologato e con pedalata assistita, per ogni tipo di percorso. Il docente di ingegneria meccanica della Scuola universitaria professionale di Berna ha ideato il veicolo dopo che un incidente in mountainbike lo ha costretto sulla sedia a rotelle nel 2013. Finora già 32 persone disabili l'hanno acquistato con agevolazioni della Fondazione svizzera per paraplegici. Oggi, GBY impiega ben sei persone nella sede friburghese di Vuisterens-en-Ogoz. La start up

GBY è stata selezionata fra 38 candidate come una delle tre finaliste del Prix à l'Innovation 2020/21 assegnato dal canton Friburgo.

Chiave di ritrovata indipendenza

La maggior parte dei componenti del Go-Tryke viene fabbricata a Taiwan e assemblata nell'officina nei pressi di Friburgo. Il marchio svizzero regala una nuova indipendenza a soggetti affetti da paraplegia, tetraplegici o emiplegici. Sebastian Tobler è salito egli stesso fino al rifugio vodese di La Tourche a 2198 m di altitudine in Go-Tryke. La particolare costruzione permette di affrontare itinerari anche impegnativi, ritrovando la gioia di muoversi in autonomia. A diffe-

renza delle handbike convenzionali presenta una seconda pedaliera. Il dispositivo trasmette la spinta delle manovelle fissate al manubrio agli arti inferiori sincronizzando il movimento di braccia e gambe. Anche se queste sono paralizzate, la mobilitazione riattiva la circolazione, contribuisce così ad un migliore benessere psicofisico generale dell'utente e ne favorisce la riabilitazione.

Da Friburgo alla BBC

È proprio questo aspetto a destare l'interesse dei neuroscienziati Gregoire Courtine e della neurochirurga Jocelyne Bloch della piattaforma NeuroRestore. I professori sono impegnati nella messa a punto di tecniche d'avanguardia basate sulla stimolazione elet-

trica per il recupero delle capacità motorie, nell'ottica di far tornare a camminare le vittime di lesioni del midollo spinale. Un altro filone di ricerca è quello seguito dal dottor Baral dell'Università di Losanna riguardo agli impulsi che l'uso del Go-Tryke produce sull'attività cerebrale. «A prescindere dalla commercializzazione, ciò che ci preme è far sì che quanti più tetraplegici possano approfittare delle virtù terapeutiche del nostro prodotto» spiega Sebastian Tobler che intende far convalidare scientificamente i benefici del Go-Tryke. «Ci siamo lanciati in una straordinaria avventura tecnologica ed umana» aggiunge l'ingegnere imprenditore che ha già collaborato con diversi enti di ricerca ed è persino apparso alla BBC. L'episodio più inaspettato è stato veder sbarcare in ditta una troupe televisiva di una decina di operatori del National Geographic. ♦

Go-Tryke, 25 km/h, 500 watt, autonomia circa 60 km, da 11000 fr. gby.swiss

Go-Tryke allena le gambe paralizzate grazie alla seconda pedaliera.



POLESTAR 2 PERFORMANCE

Portabandiera griffata *svizzera*



❤️ 2 motori, 408 CV accumulati 📊 25,6 kWh/100 km (media del test), etichetta Energia A
 ⚡ autonomia: 305 km 🏠 peso: 2298 kg (auto del test) ⏱️ 4,7 s da 0 a 100 km/h 🏷️ 57900 fr.

La Polestar 2 non deve al caso il titolo di «Auto svizzera dell'anno». Il suo stile fastback, l'universo scandinavo e le accelerazioni prepotenti conquistano. Il tutto a un prezzo concorrenziale. L'autonomia resta deludente.

TESTO MARC-OLIVIER HERREN | FOTO EMANUEL FREUDIGER

+ Rapporto prezzo-prestazioni
 Design distintivo/Ambiente a bordo
 Prestazioni/Accelerazioni esplosive
 Comportamento neutro/Motricità
 Equipaggiamento e assistenti di serie
 Connettività/Digitalizzazione gestibile
 Costi manutenzione ben vantaggiosi



Ambiente scandinavo e materiali di origine riciclata.



Nessun avviamento. Accensione eseguita via joystick epurato.



Ben bilanciata. Parte posteriore robusta e linea slanciata creano uno stile attraente.

SCHEDA TECNICA

VEICOLO PROVATO

Polestar 2 Performance:
5 porte, 5 posti; 57 900 fr.
(veicolo del test: 66 900 fr.)
Gamma: Polestar 2, 408 CV
(57 900 fr.)
Opzioni: vernice metallizzata
(1000 fr.), pacchetto Performance
(6000 fr.), gancio traino semi elettrico
(2000 fr.)
Garanzia: 5 anni/110 000 km di fabbrica,
8 anni/160 000 km sulle componenti elettriche;
5 anni assistenza; garanzia anticorrosione:
12 anni
Importatore: Polestar Automotive Switzerland,
8050 Zurigo, polestar.com/it-ch

DATI TECNICI

Motore: 2 motori sincroni 204 CV, 408 CV accumulati,
2x330 Nm; cambio a 1 marcia, 4x4. Batteria a ioni di litio
78 kWh, caricatore a bordo 11 kW. Peso: 2298 kg
(veicolo del test), totale ammissibile 2600 kg,
carico rimorchiabile 1500 kg



Per essere una prima della marca elettrica affiliata a Volvo, la Polestar 2 è un vero colpo da maestro. Concepita in Svezia e prodotta in Cina, questa 5 porte di ispirazione crossover rapirà gli adepti dell'elettromobilità e ne conquisterà di nuovi. Oltre al suo stile trendy, vanta un abitacolo degno della tradizione scandinava dove le forme epurate avvolgono un universo largamente digitalizzato. Allo stesso tempo elementi che ricorrono a materiali riciclati si armonizzano al meglio con modanature in legno di frassino. Interessante, anche se a guardare meglio, alcuni elementi non sembrano all'altezza per una familiare che vuol essere d'alta gamma.

Futurismo oblige, la Polestar 2 non ha pulsante d'avviamento. Un sensore alloggiato sul sedile registra la presenza del conducente. Un impulso sul joystick esagonale e l'auto è pronta a partire, mentre il pannello digitale indica invariabilmente una promettente autonomia di 440 km. Il problema è che il raggio d'azione si dimezza praticamente se non si ha il piede leggero. Quanto basta per rassicurare la Tesla 3, sua vittima designata. Certo la ricarica alle colonnine rapide da 150 kW colma la lacuna. Fortunatamente, perché la foga dei due motori sincroni – uno su ciascun asse – incita a far sfogare i 408 CV infuocati. Al punto che le 2,3 tonnellate di veicolo zavorrate da 500 kg di batterie evaporano appena si preme sull'acceleratore. La Polestar 2 eroga allora delle spinte da supersportiva che non stonerebbe in una corsa in salita. Il peso in curva è addomesticato con brio da questa integrale il cui treno dietro lascia percepire tracce di trazione posteriore. Una vera gioia, in più molto rassicurante.

Offerta tutto compreso

Oltre a queste facezie, la Polestar 2 conquista per le sue qualità stradali nell'uso quotidiano e viaggia placidamente lasciando lavorare il pedale del freno virtuale. Lo spazio a bordo è dignitoso, così come il bagagliaio che trae beneficio dall'ampio accesso offerto dal portellone elettrico. Contrariamente alle abitudini di Volvo, l'equipaggiamento è molto completo e la dotazione di alto livello in fatto di sicurezza è offerta di serie. Da notare il peso rimorchiabile (1500 kg) rispettabile per una elettrica. Quanto al prezzo, non ha niente da invidiare a quello della concorrenza termica. ➤

- ➔ Autonomia reale mediocre (inverno)
- Consumi tendenti alla voracità
- Ammortizzatori rigidi (guida urbana)
- Console mediana invadente
- Rifinitura disattenta di alcuni materiali
- Raggio di sterzata considerevole
- Rete commerciale e prove limitate



bagagliaio: 405–1095 litri
pneumatici: 245/40R20, min. 245/45R19

CHECK-UP TCS

TCS MoBe: Andrea Scuderi

DINAMICA DI COMPORTAMENTO

Accelerazione 0-100 km/h, fabbrica:	4,7 s
Velocità massima:	205 km/h
60-100 km/h (in posizione D)	n.c.
80-120 km/h (in posizione D)	n.c.
Diametro di sterzata:	12,2 m
Frenata (100-0 km/h):	-
Insonorizzazione:	
60 km/h:	61 dBA
120 km/h:	69 dBA

COSTI DEI SERVIZI

Servizi gratuiti 5 anni. Poi:			
(km/mese)	ore	mano d'opera (fr.) ¹	
30 000/24	0,4	209.-	
60 000/48	0,8	281.-	
Manutenzione per 180 000 km:			
15 000 km/anno	4,0	1077.-	

COSTI D'ESERCIZIO

km/anno	ct./km	fr./mese	
		fissi	variabili
15 000	80	745.-	256.-
30 000	50	745.-	512.-

tariffa oraria per il calcolo TCS:
145 fr. (UFS), agenzie Polestar 130-180 fr.

TCS ASSICURAZIONE AUTO

premio annuo ² :	1105 fr.
-----------------------------	----------

² esempio di offerta per un socio TCS 36enne, domiciliato a Berna, responsabilità civile e casco totale, chilometraggio annuo 10 000 km, garage coperto, premio annuo senza spese.

CONSUMO AL BANCO DI PROVA

	ciclo	misto
fabbrica: WLTP	19,3 kWh/100 km	
Emissioni dirette di CO ₂ :	0 g/km	
Media svizzera di CO ₂ (2019):	169 g/km	
Etichetta energia (A-G):		A

CONSUMO DEL TEST

25,6 kWh/100 km	autonomia 305 km
capacità batteria: 78 kWh	



Soltanto dignitoso, lo spazio per le gambe.



Il vano anteriore contiene i cavi forniti di serie.

Una fascia luminosa design percorre la parte posteriore.



il video del test
tcs.ch/
portale-video



Polestar 2 in dettaglio

CARROZZERIA

Il design mescola abilmente i generi per sfociare in una carrozzeria alla moda. Senza essere generosa, l'abitabilità posteriore è simile a quella delle familiari d'alta gamma. Il bagagliaio è limitato a 405 l, ma il portellone dall'ampia forma consente un accesso facilitato. Vi si aggiungono 35 l davanti dove sono depositati i cavi di ricarica.

ABITACOLO

La maggior parte delle funzioni (ridotte all'essenziale) è gestita tramite schermo tablet da 11". Idem per il cockpit digitale da 12" declinabile in 3 pannelli dalle informazioni minimali. L'intuitività del tutto è corretta. L'interno fa sfoggio di materiali riciclati. Sebbene la loro lavorazione sia un po' approssimativa, l'ambiente scandinavo sobrio e il design prevalgono.

COMFORT

A parte i rumori di rotolamento delle ruote da 20" e una relativa rigidità delle sospensioni Öhlins regolabili (pacchetto Performance), il piacere di marcia è quello di una buona ammiraglia.

PREZZO-PRESTAZIONI

Contrariamente alla politica di Volvo, la Polestar 2 è un'offerta tutto compreso. La dotazione di serie include fari LED 84 pixel, navigatore, telecamera panoramica o ancora impianto audio Harman. Funzioni quali la chiave digitale possono essere aggiunte ulteriormente. Costi di manutenzione molto modici.

COMPORTAMENTO

Malgrado la sua massa (2,3 t), la Polestar esprime un comportamento neutro e relativa agilità. Questa integrale beneficia di un'eccellente motricità e lo sterzo parametrabile (3 livelli di assistenza) si rivela sufficientemente consistente.

MOTORE E TRASMISSIONE

I 408 CV erogati dai due motori elettrici assicurano accelerazioni lineari massicce. E la coppia offre solide riprese. Quando la carica scende a circa il 20%, l'unità di gestione elettrica modera la potenza.

CONSUMO

La media del test di 25,6 kWh/100 km (inverno) è lontana dagli ottimisti 19,3 kWh promessi. L'autonomia precipita sotto i 300 km se non si ha il piede molto leggero. I tempi di ricarica indicati dalla strumentazione sono precisi. Due cavi (Tipo 2 e domestico) sono forniti di serie.

SICUREZZA

La quasi totalità degli aiuti alla guida attuali sono di serie. Tra essi un sistema di rilevamento delle collisioni posteriori. Freni Brembo efficaci.

Dalla realtà alla fantascienza

I sistemi di assistenza alla guida investono progressivamente tutti i segmenti automobilistici. I modelli di alta gamma, quali la Mercedes-Benz Classe S, imbarcano le ultime innovazioni. Guidare un'auto diventa un'esperienza quasi fantascientifica.

TESTO MARC-OLIVIER HERREN

Quando i fari diventano assistenti

L'avvento dei fari a matrice rivoluziona l'illuminotecnica automobilistica, e ciò tanto in fatto di sicurezza quanto di estetica. Modello di serie tra i più prestigiosi, la Mercedes Classe S se la gioca in stile «Ritorno al futuro». La fonte luminosa dei suoi fari LED è rifratta da 1,3 milioni di micro-specchi che assicurano una risoluzione e una precisione accresciute. Ancor più delirante, questa tecnologia che funziona come un video-proiettore permette di

proiettare a terra simboli di avvertimento, ad esempio in vicinanza di stop, senso unico o cantieri. In questi casi, delle linee di delimitazione sono proiettate al fine di guidare il transito sulle carreggiate ristrette. Il sistema illumina puntualmente anche i pedoni individuati a bordo strada. Però uno studio dell'ADAC ha indicato una durata di vita dei fari LED purtroppo inferiore a quelli dell'auto, ciò che rischia di causare costi esorbitanti.



Cantieri Un simbolo e delle linee guida vengono proiettati sulla carreggiata.



Un allarme e una frenata automatica prevengono le collisioni posteriori.

Preziosi rilevatori del traffico posteriore

Apparse in modo relativamente discreto, le allerte per il traffico trasversale posteriore forniscono tuttavia un aiuto assolutamente salutare. In caso di parcheggio in retromarcia, il sistema rileva la presenza di ostacoli o l'avvicinarsi di pedoni o veicoli. Si avvia allora un allarme sonoro, seguito immediatamente, se necessario, da un'energica frenata automatica.

Questa tecnologia si democratizza rapidamente. La ritroviamo ad esempio già sulla city-car Hyundai i20. Nel medesimo spirito, l'allerta anti-collisione posteriore della Polestar 2 rileva l'avvicinarsi rapido di un veicolo da dietro. Se vi è il rischio di collisione, le luci di stop lampeggiano freneticamente per allertare il conducente dell'altro veicolo.



Airbag frontale posteriore

La Mercedes S (versione lunga) inaugura un airbag a struttura tubolare che attenua le lesioni a livello della testa e della nuca in caso di collisione frontale. Il suo dispiegamento tiene conto della presenza di eventuali oggetti sulla traiettoria.

Il parcheggio a distanza legalizzato

La legislazione svizzera autorizza ora l'uso di sistemi di assistenza al parcheggio senza tenere il volante. I conducenti che dispongono di uno specifico sistema possono parcheggiare l'auto senza toccare il volante e addirittura procedere a tale operazione anche dall'esterno dell'autovettura. Lanciato sull'attuale BMW Serie 5, il parcheggio a distanza è comandato tramite la chiave intelligente. Sulla Mercedes Classe S, questa operazione avviene via smartphone. L'auto è capace di entrare e uscire da sola dal posteggio. Dove vi è la tecnologia Automated Valet Parking, il veicolo si posteggerà addirittura in maniera totalmente autonoma.





125 ANS
ANNI
JAHRE



Trovare e pagare parcheggi in tutta la Svizzera.

La più grande rete di parcheggi
in Svizzera in un'app

Con la nuova funzione **TCS Park & Pay** da subito può trovare parcheggio, pagando comodamente tramite smartphone. I Suoi vantaggi:

- ✓ Fattura precisa al minuto senza pagamento anticipato
- ✓ Servizio facile e unitario
- ✓ Pagamento veloce e sicuro senza contanti

Maggiori informazioni su: tcs.ch/park-pay



Scarichi o aggiorni ora l'app TCS per iOS o Android!



CUPRA FORMENTOR VZ 2.0 TSI 4DRIVE

Cacciatrice di SUV d'alta gamma



Sportiva polivalente
La Formentor è a suo agio su ogni tracciato. Ha pure un sistema d'assistenza alla discesa fuoristrada.

B 4,45 m; bagagliaio: 420 l **C** 2 l turbobenzina, 310 CV, 400 Nm; DSG 7 rapporti, 4x4; da 0 a 100 km/h in 4,9 s; consumo (in prova): 9,5 l/100 km; autonomia: 579 km **P** 50 000 fr.

Simile alla concept-car iniziale, la crossover Cupra Formentor unisce design incisivo e dinamismo. Una 4x4 compatta ben polivalente.

TESTO E FOTO MARC-OLIVIER HERREN

La linea da crossover coupé e la carrozzeria scolpita conquisteranno molte persone.

Tanto più che questa versione da 310 CV vanta un rapporto prezzo-prestazioni-dotazione fuori dal comune. Questo primo modello interamente sviluppato da Cupra è chiamato – da solo – a boostare le vendite della giovane marca spagnola, teoricamente sganciata da Seat. Ma nessuna illusione, il viatico tecnologico ricalca ampiamente la Seat Leon. Iniziando dalla plancia di bordo scolpita che si distingue semplicemente per le impunture e cerchiature in rame.

Sia quel che sia, questa crossover sa far valere i suoi geni sportivi. Il pulsante Cupra

sul volante offre la scelta tra 5 modalità. In posizione normale, la Formentor punta sulla grande coppia massima del 2 litri turbo erogata già a 2000 giri/min. Molto gradevole nella guida fluida, anche se lascia un po' a bocca asciutta. Niente di grave. Se si sale di giro, questo motore dai due volti sfiora infatti i 6500 giri/min liberando sonorità metalliche e soprattutto, accelerazioni vicine ad una supersportiva. Le modalità Sport e Cupra la dinamizzano ancora maggiormente, in particolare il telaio a gestione attiva delle sospensioni. La guida molto diretta e l'eccellente motricità della trazione integrale contribuiscono poi a inchiodare l'auto alla strada. Efficace e rassicurante, anche se un pizzico

di follia non avrebbe guastato. E restiamo dubbiosi per i rombi artificiali generati dall'amplificatore di suoni.

Divoratrice di km

Il fatto è che nonostante le sue prestazioni, la Formentor è anche una buona ammiraglia. Sono infatti degni di nota sia la tenuta e il comfort dei monumentali sedili avvolgenti sia la discrezione del motore nell'uso autostradale. Dietro, si sta relativamente in basso, con spazio generoso. Mentre il vano bagagli ha un volume solo medio.

Al pari della berlina Leon, questa crossover è impregnata di digitalizzazione, ad immagine del cockpit che offre l'imbarazzo della scelta tra 6 allestimenti. I tasti

- +** Prezzo-prestazioni
Crossover polivalente
Comportamento/Motricità
Abitabilità/Comfort sedili
Dotazione molto completa
- Digitalizzazione estrema
Consumi medi
Sonorità artificiale
Garanzia (solo 2 anni)

scompaiono a vantaggio dell'ampio schermo tattile, mentre il comando vocale evolutivo si attiva non appena si esprimono degli «Hola! Hola!». Unico neo, alcune operazioni distraggono l'attenzione del pilota. Ampiamente equipaggiata (navigatore, climatizzatore a tre zone), la Formentor dispone di serie anche degli ultimi assistenti alla guida. Tirate le somme, il prezzo appare moderato rispetto alle SUV d'alta gamma, ancorché esse vantino una qualità più omogenea e manutenzione gratuita. ♦

Pubblicità

Garage
plus

**La mia auto
in buone mani**

www.garageplus.ch



Duo di choc Più elaborate, Dacia Sandero e Stepway inaugurano una nuova firma luminosa a forma di Y.

b 4,09 m; bagagliaio: 328 l **♥** 3 cilindri 67/91 CV; cambi a 5/6 marce e CVT; 0-100 km/h da 11,7 s; consumi (fabbrica): da 5,1 l/100 km, CO₂ 116 g/km **🔗** da 9490 a 14 090 fr.

DACIA SANDERO/STEPWAY

Ricerca dell'essenziale al miglior prezzo

Campionessa del low-cost, la Dacia Sandero sale un po' di gamma, pur conservando il suo rapporto qualità-prezzo impareggiabile.

TESTI MARC-OLIVIER HERREN

Con il suo cofano scolpito e la carreggiata allargata (+4 cm), la cittadina Sandero ha guadagnato in prestanza. Un dato ancor più vero per la versione fuoristrada Stepway che esibisce attributi da SUV e un'altezza da terra rialzata di 4 cm. Al di là dell'aspetto più attraente, questo duo Dacia di terza generazione beneficia di una nuova piattaforma condivisa con la Renault Clio. Certo le componenti sono di qualità piuttosto modesta, ma l'insieme appare più maturo, sia per piacere di marcia e comportamento che in fatto di acustica. Finiti i tempi in cui i rumori ambientali coprivano la musica a velocità autostradale.

Sempre grezzo, l'abitacolo si apre su una plancia di bordo senza fronzoli, abbellita da rivestimenti in tessuto. Die-

tro, il divano offre tre veri posti e uno spazio per le gambe accresciuto (+4 cm). Le versioni di base sono dotate di 6 airbag, frenata anticollisione e fari LED. A mano a mano che si sale di versione, si aggiungono climatizzatore, schermo tattile da 8 pollici e navigatore.

La Sandero è mossa da due motori 3 cilindri, di cui uno sovralimentato da 91 CV, docile e dalle prestazioni corrette. Senza pretese, questa city-car mira innanzitutto al comfort di guida, offrendo tutto l'indispensabile al costo minore. Dacia ha pertanto rinunciato all'ibridazione leggera e ad altre sofisticazioni. Annotiamo però l'allerta per l'angolo cieco. Il salto qualitativo porta ad un aumento dei prezzi, anche se la fattura finale si preannuncia tutto tranne che esorbitante. ♦

FIAT NEW 500

Tagliata per l'elettrificazione

La 3a edizione della Fiat 500 sarà solo elettrica. Un vettore che calza benissimo a quest'icona che riesce pure a restare fedele ai suoi geni.

Nonostante la conversione alla propulsione elettrica, la Fiat 500 conserva l'aspetto gioioso che è valso alle sue predecessore lo statuto di iconica city-car. Gli stilisti si sono ingegnati a modernizzare i canoni di questa New Cinquecento più solida e subito identificabile. Bel lavoro.

Grandi rinnovamenti sotto il cofano dove troviamo due varianti di motore elettrico. Il piccolo 95 CV è pensato per il traffico d'agglomerazione, mentre il 118 CV e la sua autonomia da 320 km promettono un raggio d'azione più ampio. Malgrado il suo peso (1365 kg di fabbrica), questa seducente cittadina esprime accelerazioni incisive e un comportamento tanto agile quanto vivace. Viene da chiedersi se non sia addirittura più ludica della vecchia versione termica. Il cambio gestito da ampi pulsanti che

punteggiano la plancia offre la scelta fra tre modalità, una delle quali include la funzione di pedale del freno virtuale che assicura decelerazioni decise. Quanto alla ricarica, essa ammette prese DC fino a 85 kW.

L'abitacolo alterna tocchi pasatisti e modernisti. I pannelli del colore della carrozzeria si abbinano al meglio con quello grande digitale rotondo della strumentazione. Davanti prevale l'impressione di spaziosità, mentre la versione 3+1, dotata di una piccola porta aggiuntiva, facilita l'accesso dietro. Oltre ad una connettività elaborata, la Fiat 500 adotta la guida semi-automatica di grado 2 (regolatore ACC ecc.). Disponibile pure in versione cabriolet, sarà sul mercato in parallelo all'attuale versione Cinquecento termica, nettamente meno cara. La tradizione Fiat è quindi salva. ♦

b 3,63 m; bagagliaio: 185 l **♥** 95/118 CV, 220 Nm; 0-100 km/h da 9,0 s, velocità max: 150 km/h; batteria: 24/42 kWh; autonomia (WLTP): 180/320 km **🔗** da 26 900 a 39 990 fr.



Più ricca La Fiat 500 si è allargata e adotta una nuova firma luminosa.

FOTOALD

Duo ibrido ricaricabile

Le due compatte Jeep Renegade e Compass 4xe condividono la stessa tecnologia ibrida ricaricabile e lo stesso gusto per il fuoristrada.

TESTI MARC-OLIVIER HERREN

Come la maggior parte dei costruttori, anche Jeep ricorre all'ibridazione plug-in per ridurre le emissioni di CO₂. La Renegade e la sorella più sofisticata Compass (4,39 m) sono entrambe mosse da un

4 cilindri benzina da 1,3 l che eroga 130 oppure 180 CV e un motore asincrono da 60 CV montato sull'asse posteriore. Questi due motori senza alcun collegamento meccanico agiscono di concerto per garantire la tra-

zione 4x4, marchio di fabbrica di Jeep. Una batteria agli ioni di litio da 11,4 kW promette un'autonomia elettrica di 45 km (WLTP).

In modalità ibrida, la coppia è assicurata in modo varia-

bile dai due motori. Questo duo presenta la particolarità di viaggiare con la trazione anteriore quando funziona soltanto il motore benzina e posteriore quando agisce solo il motore elettrico. Questa tecnologia reinterpreta la trazione integrale: nell'off-road, le versioni Trailhawk di questi due modelli traggono vantaggio dalla coppia elevata del motore elettrico (250 Nm). Come i loro alter ego termici, possono contare su varie modalità specifiche (neve, terreno sabbioso) così come di marce ridotte e un'assistenza per la guida in discesa. Non è stata sacrificata nemmeno l'altezza di guado (50 cm per la Compass). Resta il fatto che non sono delle vere fuoristrada.



Jeep Compass 4xe
Un'ibrida uscita indenne da un bagno di fango al centro TCS di Lignières.

JEEP RENEGADE 4XE TRAILHAWK

Guardiana della tradizione integrale

Tolto il logo blu 4xe, nulla distingue la Jeep Renegade dalle sue consorelle termiche. Quanto meno esteriormente, perché una volta avviata l'accensione, questa Trailhawk dalle spalle quadrate si muove nel silenzio e nella morbidezza tipica delle auto elettriche. Una modalità utilizzabile anche in autostrada, visto che la velocità massima è fissata a 130 km/h. Al pari di numerose ibride plug-in, l'autonomia si riduce però a circa 35 km (in condizioni invernali). Si ottengono allora medie vicine ai 2,2 l/100 km promessi di fabbrica.

SUV di prossimità

Le cose peggiorano quando il 4 cilindri downsizing opera da solo. Il livello sonoro aumenta e il cambio automatico

a sei rapporti scala frequentemente di marcia per tenere l'andatura. Con un impatto conseguente sulla voracità dell'auto, che dotata oltretutto di un serbatoio piccolo

da 36,5 l, non è una grande ammiraglia.

In modalità Sport e batteria carica, la Renegade 4xe libera a pieno i 240 CV. Il mag-

B 4,24 m; bagagliaio: 330 l **C** 1,3 l 180 CV, elettrico 60 CV, accumulati 240 CV, 270 Nm; 0-100 km/h in 7,1 s; consumo (prova): suburbano: 5,5 l + 13 kWh/100 km; autostrada (senza carico): 8,8 l; autonomia elet.: ca. 35 km **P** 42.900 fr.

Un'ibrida lottatrice
Come tutte le versioni Trailhawk, la Renegade 4xe è ben bardata di protezioni.



gior peso del sistema ibrido (ca. 300 kg) ha almeno il vantaggio di meglio placare a terra il veicolo assai alto. Apprezzabile pure la motricità garantita dalla trazione integrale. Se le versioni 4xe sono fatturate con un cospicuo supplemento (ca. 7000 fr.), sono quantomeno ben equipaggiate. Il bagagliaio perde solo 21 l, mentre la generosa abitabilità è preservata. ♦

- +** Consumo oneroso
Comportamenti equilibrati
Sospensioni preventive
Accelerazioni toniche
Attitudini fuoristrada
- Autonomia globale debole
Consumo e piacevolezza del motore senza carico
Peso considerevole

L'elegante bici da cicloturismo Gotour 6 convince per la lavorazione pregiata e le sue qualità sui lunghi tragitti.



b peso: 29 kg, totale ammissibile: 149 kg **♥** Bosch Performance Line 250 W/65 Nm; display Bosch Nyon (450 fr.); cambio al mozzo a 5 marce; batteria: 625 Wh **🔋** da 4599 fr.

FLYER GOTOUR 6 7.43 CON BOSCH NYON

E-bike da cicloturismo

Comfort e autonomia, i pregi della bici da cicloturismo Flyer Gotour 6. Grazie anche al suo versatile computer di bordo Nyon di Bosch è la compagna ideale per farsi guidare alla scoperta di nuovi itinerari.

TESTO E FOTO FELIX MAURHOFER

Il percorso panoramico di circa 50 km, che separa Berna da Aarberg lungo il lago di Wohlen quindi attraverso Frienisberg di nuovo a Berna, ha il profilo ideale per mettere alla prova una bici da cicloturismo. Stavolta è stato il turno della Gotour 6 7.43 della Flyer con il computer di bordo Nyon di Bosch. Una combinazione ideale per viaggiare comodamente assistiti da un sistema intelligente di navigazione. Prima però un'occhiata alla bicicletta, che colpisce per il design elegante. La trazione è affidata al motore Bosch Performance Line da 250 Watt e 65 Newton metro. L'energia gli viene fornita dalla batteria opzionale da 625 Wh integrata nel telaio in alluminio.

Un accumulatore che permette di intraprendere lunghi percorsi. Dopo il nostro giro di prova era infatti ancora carico al 40%. E questo nonostante tra Aarberg e Berna abbiamo affrontato un dislivello di 422 metri con il più intenso dei livelli di assistenza alla pedalata. La Flyer Gotour 6 versione 7.43 è equipaggiata con un cambio al mozzo a 5 marce e cinghia a bassa manutenzione. Il cambio è ben tarato e armonizzato con il motore.

La geometria con il manubrio confortevole è pensata per farci viaggiare comodi. L'ottima posizione di guida si fa apprezzare specialmente sui lunghi tragitti. La bici del test era equipaggiata con copere-

toni Big Ben 28 x 2,15 della marca Schwalbe, che offrono maggiore sicurezza anche sulle strade sconnesse. Comfort di marcia e agile comportamento in curva sono gli atout di questa Flyer Gotour 6. I freni a disco dal canto loro garantiscono spazi di arresto brevi e sicuri. Nel complesso una e-bike che monta componenti di pregio.

Una guida affidabile

La Gotour 6 è valorizzata dal computer di bordo Nyon di Bosch, in opzione, che vanta uno schermo tattile da 3,2" a colori, attivabile pure con i guanti. E può essere collegato all'universo e-bike di Bosch tramite l'app o via internet. Oltre a mostrare i necessari dati di viaggio, il com-



Affidabile guida grazie al navigatore intelligente: il Bosch Nyon.

puter di bordo diventa anche un navigatore a pieno titolo. Gli itinerari possono essere pianificati in precedenza sul portale «eBike Connect» e caricati sul Nyon. Esso tuttavia è in grado di caricare anche gli itinerari dell'app specializzata «komoot». L'uso del navigatore sul touchscreen è facile e intuitivo. L'autonomia residua viene indicata sia al momento di pianificare il viaggio sia durante lo stesso. Infine, il computer registra pure i dati fitness. In poche parole, un talento poliedrico che è compatibile con i modelli Flyer dal 2014. ♦

Rimanere in carreggiata

Mordere la neve
Le catene servono solo se calzano bene e se sono montate correttamente.

REDAZIONE TOURING

Talora non se ne può fare a meno: in caso di neve, ghiaccio o laddove le autorità ne impongono l'obbligo, soltanto le catene garantiscono una guida in regola, oltre che in piena sicurezza.

Quali modelli esistono?

Il mercato offre una variegata gamma di catene. I produttori pongono l'accento sulla facilità d'uso. Oltre alle catene «classiche», funzionali, economiche e durevoli, si trovano anche quelle «a montaggio rapido», cioè che si fissano completamente dall'esterno, e soluzioni innovative caratterizzate dalla semplicità di montaggio e leggerezza dei materiali. Vi sono poi i modelli in tessuto come Michelin Easy Grip o le autosock. Recentemente omologate in Svizzera, le cosiddette calze da neve sono un'alternativa legale alle catene tradizionali.

Cosa significa obbligo di catene per la neve?

I veicoli possono circolare sui tratti stradali contraddistinti con il cartello «Catene per la

neve obbligatorie» solo se almeno le due ruote dell'asse motore ne sono equipaggiate. Ciò vale anche per i veicoli a trazione integrale, a meno che gli stessi non siano esplicitamente esclusi nella segnaletica.

Si possono montare su tutti i tipi di ruote?

No, dipende dalla misura delle ruote. Lo stesso costruttore potrebbe vietare le catene per evitare di danneggiare parti del veicolo come passaruota o ammortizzatori. Test svolti al riguardo dimostrano infatti che è problematico montare catene su ruote a partire da 18 pollici.

Come scegliere le catene adatte al proprio veicolo?

Innanzitutto occorre chiarire le proprie esigenze e abitudini. Quanto spesso capiterà di guidare sulla neve? Il prodotto deve essere facile da montare e quanto può costare? Il nostro sito web fornisce una panoramica dei modelli in commercio. Il prodotto deve comunque aver ottenuto l'approvazione ufficiale come ca-

tena da neve secondo la normativa vigente in Svizzera (EN 16662-1). Per trovare rapidamente le catene giuste nel negozio è bene annotare la dimensione dei pneumatici su cui verranno usate.

Dove si montano?

A seconda del veicolo e della situazione: salvo se diversamente specificato nelle istruzioni d'uso, sui veicoli a trazione anteriore o posteriore le catene da neve vanno montate sul relativo asse motore. Per i 4x4 non esiste peraltro una regola fissa, idealmente si monteranno su tutte e quattro le ruote. ♦

IL TCS CONSIGLIA

- Se si parte per la montagna è indispensabile dotare l'auto di catene adatte.
- Le catene da neve non possono sostituire dei buoni pneumatici invernali. Vanno usate solo in combinazione con questi.
- Per veicoli che montano pneumatici larghi seguire le precise istruzioni del costruttore.
- Disattivare il controllo della trazione (ASR) guidando con le catene.
- La velocità massima consentita con ruote catenate è di 50 km/h. Osservare scrupolosamente le istruzioni del produttore delle catene da neve.

RETO BLÄTTLER

Funzione:
esperto TCS pneumatici

Professione:
meccanico d'auto
e venditore tecnico

Età: 42 anni

Contatto:
tcs.ch/esperto

AutoSock
BRINGS YOU HOME!

L'ALTERNATIVA INTELLIGENTE ALLA CATENA DA NEVE



AutoSock è l'aiuto alla trazione tessile originale della Norvegia con più di 20 anni di continua ricerca e sviluppo. Come „calzino“ tessile, AutoSock può essere rapidamente e facilmente tirato sulle ruote motrici delle auto per fornire una maggiore aderenza sulle strade innevate e ghiacciate. AutoSock è conforme ai requisiti svizzeri e può essere utilizzato quando le catene da neve sono obbligatorie. Ciò è confermato dal Dynamic Test Center AG nel loro certificato di conformità KD-0454/20.

AUTOSOCK È

- approvato come alternativa alle catene da neve in Svizzera e in tutta l'UE
- certificato secondo la norma UE EN16662-1:2020
- raccomandata da molti costruttori di veicoli: ad esempio Volvo, Jaguar Land Rover, Jeep, Hyundai, Nissan
- montaggio rapido, autocentrante durante la guida, riutilizzabile e facile da riporre
- particolarmente adatto per veicoli con cerchi in alluminio o sospensioni sportive, in quanto richiede pochissimo spazio nell'alloggiamento della ruota

ulteriori informazioni su
AUTOSOCK.CH

**MONTAGGIO
SEMPLICE E RAPIDO**



BUONO D'ORDINE

Con la presente ordino ad un prezzo ridotto

Questa offerta speciale esclusiva è valida fino al

28.02.2021

Paio di AutoSock

con **sconto esclusivo per i soci** più le spese di spedizione

La dimensione del pneumatico (**importante**)

taglia 54/58/600: 85 CHF invece di 100 CHF
taglia 645-698: 110 CHF invece di 130 CHF
taglia 830-870: 130 CHF invece di 150 CHF

Nome e cognome

E-mail

Indirizzo / Codice postale / Città

Numero telefonico

TCS

Luogo / Data

Firma

Route de Chippis 99
CH 3966 Chalais

OFFERTA DI VANTAGGIO esclusivamente per i membri del TCS

Ordina ora il tuo paio di AutoSock con uno sconto esclusivo per i soci.



su **autosock.ch**: basta inserire il codice di sconto „TCS2021“ nel processo di ordinazione

Per telefono: chiama 027 455 51 85 e includi il tuo numero socio TCS

Per posta: Compila il coupon qui sotto, ritaglialo e spedisilo: MobilityKit SA, Route de Chippis 99, CH 3966 Chalais.

AutoSock è distribuito in Svizzera da:
Mobility Kit SA | www.mobilitykit.ch
Route de Chippis 99 | CH 3966 Chalais
Tel. 027 455 51 85 | info@mobilitykit.ch



Attività di svago lontano dalla folla

Essere attivi, ma non in mezzo alla folla, è l'attuale motto. Ideale è dunque la Svizzera visto che offre tanti sentieri escursionistici, percorsi per lo sci alpinismo, itinerari per le ciaspole, piste per lo sci di fondo, per le slitte e quelle naturali di ghiaccio.

TESTO JULIANE LUTZ



Gite in ciaspole una delle gioie della stagione invernale.

Chi vuole essere attivo sportivamente in questi mesi ha l'imbarazzo della scelta. Molte attività sono possibili lontano dalla folla, perfettamente compatibili in tempo di coronavirus. La Svizzera, ad esempio, dispone della più grande rete di sentieri escursionistici invernali segnalati della regione alpina, con un totale di ben 5150* chilometri. Secondo l'associazione Sentieri Svizzeri, chi ama camminare con il freddo e la neve può scegliere tra 750 diversi tour, che vanno ad esempio da uno svago di breve durata come i 3,2 chilometri dell'escursione sul Passo del Sempione alla camminata di poco meno di quattro ore da Davos Frauenkirch fino a Sertig Dörfli, passando dalla Valle di

Sertig, che richiede già un po' più di resistenza nelle gambe.

Scoprite nuovi paesaggi

Puntare alla vetta con le proprie forze nella natura incontaminata, godersi il panorama e poi giù lasciando le prime tracce nella neve: non sorprende che lo sciscursionismo stia diventando sempre più popolare. E non mancano gli itinerari affascinanti: 2500 sono elencati su una cartina del CAS e di Swisstopo. Ad esempio gli esperti saranno entusiasti dell'impegnativo tour che dalla stazione a monte dell'Engstligenalp presso Adelboden conduce al Wildstrubel.

Anche gli escursionisti con le racchette da neve troveranno il percorso che fa

per loro avendo a disposizione 2300 chilometri di sentieri segnalati. Avete mai sentito parlare della valle dell'Inntyamon nelle Prealpi friburghesi? È attraversata da diversi sentieri disegnati su misura per le ciaspole. Un tour particolarmente bello conduce dalla frazione di Les Sciernes d'Albeuve ai piedi del Dent de Lys a La Belle Gîte e ritorno a Les Sciernes d'Albeuve. Gli escursionisti con le racchette da neve hanno sempre in vista il Vanil Noir, la vetta più alta del cantone.

160 aree per lo sci di fondo

Fare sci di fondo vuol dire rallentare il ritmo, pur facendo sport. In più offre affascinanti esperienze nella natura e conquista sempre più persone anche in →

Svizzera. Gli appassionati dello sci nordico possono fare il pieno di energia su 5500 chilometri di piste di sci di fondo distribuite sul suolo elvetico. Chi pensa soprattutto all'Engadina e St. Moritz o all'Obergoms rimarrà sorpreso: anche a Kalthof-Wiliberg o Les Plans-sur-Bex



Al rifugio Druesberghütte non si sale con gli impianti, ma a piedi.

è possibile praticare lo sci di fondo classico o quello pattinato. In totale si contano 160 aree, distribuite tra Ticino, Svizzera tedesca e Romandia. Alcune piste da sci di fondo non sono molto lunghe, ma in compenso attraversano paesaggi incantevoli e vengono mantenute da volontari amanti dei luoghi.

Su a piedi, giù in slitta

Con circa 620 chilometri di piste da slitta, anche la Svizzera può essere fiera di sé in questo campo. Chi preferisce stare solo, può fare a meno degli impianti di risalita di montagna e affidarsi ai propri muscoli. Ad esempio gli appassionati di outdoor raggiungono l'Hörnli nell'Oberland zurighese dopo 90 minuti a piedi o nella Svizzera centrale c'è il rifugio Druesberghütte con la rapida discesa a Weglosen, ma solo dopo aver compiuto una camminata di due ore in salita.

Il lago Nero, quello di Joux o il sentiero di ghiaccio Sur En vicino a Scuol sono molto apprezzati dai pattinatori ogni inverno. Praticamente in quasi tutti i Cantoni vi sono laghi e specchi d'acqua che ghiacciano, grazie alle basse temperature trasformandosi così in piste naturali di pattinaggio, che confermano ancora una volta la reputazione della Svizzera come paese delle meraviglie invernali. ♦

* dati sull'offerta di sport invernali: Svizzera Turismo

Consigli della redazione



Esperienza siberiana nel Giura neocastellano

Il Lago Taillères, ghiacciato da dicembre a febbraio, si trova a 1039 metri nella valle di La Brévine, una regione spesso definita la Siberia della Svizzera a causa delle sue temperature che possono scendere fino a 40 gradi sotto lo zero. Su questa pista di ghiaccio naturale, lunga 1,9 km e larga circa 100 metri, si può improvvisare una partita di hockey o tentare piroette da ballerina (noleggio sul posto: 5 franchi l'ora). Ma una semplice passeggiata sulla superficie ghiacciata delizierà anche gli escursionisti grazie all'ammaliante paesaggio polare. Prima di andarci, tuttavia, è necessario assicurarsi che lo strato di ghiaccio sia sufficientemente spesso. La Brévine è anche uno dei paradisi dello sci di fondo della Svizzera. Allora, siete pronti per le grandi emozioni?

j3l.ch

Aline Beaud, redattrice

Ciaspolate come in Canada

Lungo la strada che sale dalla Lombachalp al rifugio Winterröschthütte il panorama sulle cime circostanti ricoperte di neve è interrotto di quando in quando dai pini mughi che con i loro cespugli aghiformi impediscono la vista. Se vi trovate su uno di questi sentieri segnalati per le racchette da neve, non vi libererete mai dell'impressione di essere da qualche parte in Canada. Il punto di partenza è la Lombachalp sopra Habkern nell'Oberland bernese. Le racchette da neve possono essere noleggiate allo Jägerstübli. Durata del tour: da 1,5 a 3,5 ore.

habkern.ch/schneeschuhtouren

Felix Maurhofer, caporedattore





A piedi da Sainte-Ursanne a Soubey

Alberi ricoperti di brina, ragnatele ghiacciate tra i cespugli e lastroni di ghiaccio nell'acqua – in un'escursione lungo il Doubs ci si può immergere nel paese delle meraviglie invernali della Svizzera. Qui fa ancora un freddo gelido, quindi una termos con il tè nello zaino è d'obbligo, così come un panino, dato che lungo la strada non si trova nulla da mangiare. Per quattro ore si segue il fiume che serpeggia nel paesaggio e si può lasciar vagare la mente prima che il bellissimo tour si concluda a Soubey. Da lì, l'autopostale vi riporta poi a Sainte-Ursanne.

j3l.ch

Emanuel Freudiger, fotografo

Sport invernali nella punta più a nord

La parola Randen a Sciaffusa non serve a indicare solo il popolare tubero rosso (barbabietola), ma anche una montagna per escursioni e attività di svago. Con i suoi 912 metri di altezza, il Randen è il punto più alto della propaggine del Giura nella parte occidentale del Canton Sciaffusa. Non appena scende la prima neve, la catena montuosa offre un'ampia gamma di possibilità per lo sci di fondo, la slitta e passeggiate. Grazie alla sua posizione rispetto alla tedesca Foresta Nera, il Randen è una delle zone più asciutte e soleggiate in questa parte della Svizzera.

schaffhauserland.ch

Dominic Graf, redattore



Sulla slitta con Barry

Ogni inverno i cani San Bernardo della Fondazione Barry di Martigny salgono nella vicina località di Champex-Lac, situata a 1470 m di altezza per prendere una boccata d'aria fresca. Per la gioia delle famiglie: i bambini sotto i 10 anni possono sedersi su una slitta trainata da un cane, che i genitori tengono al guinzaglio. Una rinvigorente e piacevole passeggiata di circa un'ora attraverso un bellissimo sito lacustre d'alta quota. L'offerta è valida in qualsiasi condizione atmosferica. E se non c'è abbastanza neve, si può percorrere il percorso a piedi con il cane al guinzaglio.

champex.ch, fondation-barry.ch

Jérôme Lathion, redattore



DA SAPERE

Sentieri escursionistici invernali / tour con le ciaspole:

sentierisvizzeri.ch

Sci di fondo: langlauf.ch, romandieskidefond.ch

L'app «SvizzeraMobile» elenca 160 piste da sci di fondo, 194 tour con le ciaspole, 96 piste per slitte, 159 sentieri escursionistici invernali e 178 tour sugli sci, sito: svizzeramobile.ch

Piste slitte (senza impianti risalita)

- **Grigioni:** Arosa Litzirüti, Dros-Lohn nel parco naturale di Beverin, Lü-Tschieriv nella Valle Monastero, Tenna nella Safiental
- **Svizzera orientale:** Sücka-Steg a Malbun, Brülisau in Appenzello
- **Svizzera centrale:** Unteriberg a Hoch-Ybrig
- **Oberland bernese:** Sparenmoos sopra Zweisimmen, Alp Nessleren-Saxeten
- **Svizzera occidentale:** Col du Marchairuz-Le Brassus Vallée du Joux

Fondo in Valle di Blenio

In questa valle soleggiata sul versante sud del Passo del Lucomagno, il Ticino mostra il suo volto sorprendentemente nordico. Il centro per lo sci di fondo di Campra offre agli appassionati di questo sport oltre 30 km di piste, che conducono attraverso radure e boschi di conifere. Sia i principianti sia gli sciatori esperti trovano ciò che fa per loro. In questo centro si allenano solitamente anche atleti di alto livello. Chi ha macinato abbastanza chilometri sugli sci può prendere il sole sulla terrazza del ristorante o andare a pattinare sulla pista di ghiaccio. Sul posto si può noleggiare l'attrezzatura per lo sci di fondo, le ciaspole e i pattini.

campra.ch

Michela Ferrari, assistente di redazione

Tonlé Sap è un'oasi di pace, a differenza della calamita turistica di Angkor Wat.



Meraviglie fra cielo e acqua

La Cambogia si sta aprendo al turismo. Ma i flussi di visitatori sono insieme benedizione e maledizione per questa civiltà millenaria.

REPORTAGE NICOLE KRÄTTLI



Dove la terra finisce
si continua semplicemente
per via d'acqua.



Strani vicini
Nel Tonlé Sap umani e
animali feroci vivono
gomito a gomito.



Vi e il figlio Daven
La 32enne gestisce
un allevamento
di coccodrilli.



In punta di piedi, Daven spinge il naso attraverso la ringhiera in legno e sorride. «Gli piacciono tanto i baby coccodrillo, sono i suoi preferiti», racconta la madre con indulgenza, indicando tre cuccioli sdraiati accanto a cinque esemplari adulti, ognuno tre volte più grande del suo bimbo di due anni. Qui, nei villaggi galleggianti sul grande lago Tonlé Sap, anche i bimbi sanno che l'acqua è abitata dai pericolosi rettili, che sono sempre in agguato – talora a pochi passi dalla stanza da letto come nel caso di Vi. La trentaduenne ama la vita tranquilla al lago, dove gestisce una fattoria di coccodrilli. La giovane donna sogna un futuro migliore per i figli e siccome quel che guadagna con quest'attività non basta per trasferirsi sulla terraferma, da qualche anno accoglie turisti nella sua casa. Alcuni comprano piccoli souvenir, altri assaggiano il suo whisky al sangue di cobra che vende per pochi soldi. Non è granché, ma in Cambogia, dove il reddito medio pro capite non supera l'equivalente di 1700 franchi all'anno, tutto fa brodo e ogni riel in più che si riesce a racimolare aiuta a stare un po' meglio.

Lo scatto perfetto

Sul lago regna la calma. Non è qui che sono diretti principalmente i 2,6 milioni di persone che ogni anno visitano il nord-ovest del paese. Ad attirare le masse è Angkor e i suoi templi: sede mistica e centro spirituale oltre che politico dell'antico impero Khmer, custodisce Angkor Wat, ritenuto il più grande edificio religioso del mondo e fra i monumenti più fotografati. Cacciatori d'immagini venuti da ogni dove posano nel fango rossastro incuranti delle zanzare e della lieve pioggia che cade in questo mattino uggioso, in attesa di scattare il selfie perfetto, possibilmente non invasivo da qualche sconosciuto. Più che un obiettivo è una vera sfida, viste le migliaia di visitatori che ogni giorno si aggirano fra le guglie e le terrazze scolpite.

Quasi tranquilla, a confronto, la vicina Siem Reap, base e punto di partenza per i tour nel parco archeologico. Da non perdere il mercato notturno su cui aleggia un mix di odori esotici fra curry, fritto e fumo. Ci vuole coraggio per mangiare ad una delle innumerevoli bancarelle. Per i palati europei la



cucina cambogiana è a dir poco creativa: bachi da seta, cavallette, persino tarantole finiscono nell'olio bollente sfrigolando. Qualche minuto dopo vengono scolati e insaporiti di erbe aromatiche, sale, peperoncino e aglio ed ecco che la bomba di proteine è bell'e pronta.

Più di una tappa

Venticinque anni fa a Siem Reap c'erano tre hotel a contendersi i clienti, oggi se ne contano oltre 500. Non soltanto la città bensì anche il complesso di templi minaccia di sprofondare, sommerso dai fiotti di turisti. Letteralmente: gli alberghi stanno infatti prelevando l'acqua della falda acquifera sottostante il sito e lo destabilizzano. Nonostante voci che chiedono di limitare l'accesso ai luoghi sacri, finora si è ottenuto ben poco. Il che non sorprende considerando che nel 2018 la vendita di biglietti d'entrata ha generato ben 116 milioni di dollari. La Cambogia vuole inoltre affermarsi come destinazione per vacanze al mare a pieno titolo e non rimanere una semplice sosta di passaggio tra la Thailandia e il Vietnam. Si fa quindi una forte pubblicità alla costa meridionale con le sue stupende spiagge. Il cammino per arrivarci è però ancora lungo, oltre che pieno di buche.

Sihanoukville si trova a 527 chilometri a sud sul Golfo del Siam. Nel giro di qualche anno il capoluogo di provincia ha visto raddoppiare la sua popolazione, vivendo uno sviluppo frenetico che ha trasformato l'addormentata cittadina portuale in un cantiere cinese. Soprattutto per gli hotel e casinò che spuntano come funghi. L'atmosfera da corsa all'oro ha però il suo prezzo. Autocarri carichi di cemento intasano le

strade, finendo col disstarle, tanto che a tratti sembra quasi di trovarsi in una zona appena bombardata.

Fuga al mare

C'è chi, come Nhang Nob, s'impegna per strappare una fetta del boom per i giovani del posto. Egli dirige il ristorante formativo Sandan affacciato sul porto in cui ragazzi come la giovane Koy

Sreyoun possono imparare un mestiere nel settore gastronomico. Per molti è l'unica via d'uscita dalla povertà: «Siamo dovuti andare ad abitare fuori città perché gli affitti sono saliti alle stelle. Dove abitiamo ora non ci sono scuole» spiega. Senza progetti di recupero come questo, promosso da una ONG locale, bambini e adolescenti costretti ad abbandona-

nare gli studi devono guadagnarsi da vivere per le strade. Dopo un anno di apprendistato, la diciassettenne ha grandi progetti: «Adoro fare i brownies e vorrei trovare lavoro in un panificio» dice concentrata a prepararci degli involtini primavera. Il menù è squisito e andrebbe gustato lentamente. Ma ci aspetta il traghetto per Koh Rong. Offriamo il volto al vento che ci scompiglia i capelli, spazzando via tutta la polvere urbana. Sbarcati sull'isola, ammiriamo il sole tramontare dal pontile con una bibita fresca in mano. Lontani dalla folla, sulla sabbia bianca lambita da acque cerulee dimentichiamo il trambusto delle sale da gioco. Le impressioni dei luoghi visitati ci invadono la mente: la Cambogia è uno scrigno di tesori che non ha nulla da invidiare ai suoi vicini. ♦

Reportage realizzato su invito di Travelhouse.



Un futuro migliore
La 17enne Koy impara un mestiere nella gastronomia.



Bocconi croccanti
Street food al mercato notturno di Siem Reap.

DA SAPERE

Dove alloggiare: The Royal Sands, albergo cinque stelle con incantevole centro benessere. Villa con colazione da 450 fr. theroyalsandskohrong.com

Dove mangiare: Sandan, ristorante formativo per giovani della regione sandan-restaurant.org

Cosa fare: gita in barca di mezza giornata per visitare i villaggi galleggianti sul lago Tonlé Sap, ad es. con Travelhouse per 49 franchi a persona travelhouse.ch

Operatore: Travelhouse organizza diversi giri turistici nel paese del sud-est asiatico. Causa Covid-19 momentaneamente (stato all'8.12.2020) sono però possibili solo viaggi d'affari in Cambogia.



Koh Rong invita a lasciar dondolare l'anima e dimenticarsi del mondo.



Turismo responsabile

I viaggiatori che desiderano che il denaro speso vada effettivamente a favore della gente del posto potranno pernottare in una delle accoglienti Smiling Gecko Guesthouses, a circa 65 chilometri dalla capitale Phnom Penh. L'organizzazione umanitaria fondata dallo svizzero Hannes Schmid mira a migliorare durevolmente le condizioni di vita della comunità indigena. Il progetto ruota intorno ad una scuola per oltre 1100 alunni e dodici fattorie in cui famiglie degli slum possono coltivare un loro pezzo di terra; comprende pure un albergo composto da bungalow e ristorante che occupa impiegati e giovani apprendisti locali.

smilinggecko.ch



Gli ospiti delle Smiling Gecko Guesthouses aiutano a finanziare la scuola.

Viaggiare con la fantasia è sempre permesso: anche se la crisi coronavirus rende ancora difficile se non impossibile visitare molti paesi, la nostalgia dei posti mai visti rimane implacabile. Non vogliamo limitare eccessivamente la varietà tematica del «Touring» e occasionalmente proporremo delle affascinanti mete da scoprire dopo la pandemia.

touringshop.ch

Ordinare da casa in modo semplice e comodo

**PER TENERE
TUTTO IN
ORDINE:
touringshop.ch**

ORGANIZER PER BAGAGLIAIO CON FONDO ANTISCIVOLO

Prezzo per i soci: CHF 59.-/pezzo

Prezzo per i non soci: CHF 89.-/pezzo

Art.-Nr. 227 185 02

(Costi di spedizione CHF 9.90)

Molti altri
prodotti su
touringshop.ch



PREZZO:
CHF **59.-**
RISPARMIO:
CHF 30.-

- Ideale per il trasporto della spesa o per riporre ordinatamente vari utensili nel bagagliaio
- Quando non si usa può essere ripiegato e appiattito
- Ampia versatilità d'uso
- **3 taglie/Suddivisione con bottoni a pressione, ciascuno dei tre scomparti può essere ulteriormente suddiviso**
- Base solida e rimovibile per tutti e 3 gli scomparti
- Fondo con velcro antiscivolo per il fissaggio nel bagagliaio
- **Cinghia aggiuntiva per il fissaggio ai lati nel bagagliaio**
- Materiale molto resistente
- Ottima fattura
- **Estremamente durevole, compatto e poco ingombrante**
- Dimensioni aperto (lxlxa): 85x37,5x32 cm
- Dimensioni ripiegato (lxlxa): 37,5x32x8 cm
- Garanzia: 24 mesi



TEDURA



LA NEWSLETTER DI TOURINGSHOP

La nostra newsletter gratuita appare 3 volte al mese con una vasta gamma di informazioni sul tema della mobilità.

Sempre ben informato!

Non perdetevi nulla! Con un abbonamento alla newsletter di Touringshop potete assicurarvi in esclusiva molti vantaggi, sempre aggiornatissimi – tutto ciò gratuitamente e senza impegno: offerte esclusive, nuovi prodotti, occasioni (saldi), buoni regalo, concorsi e premi, articoli di tendenza e molto altro! La newsletter di Touringshop è disponibile in tedesco e francese. www.touringshop.ch/tcs-newsletter

Ordinate all'indirizzo: www.touringshop.ch o Tel. 032 675 00 80
Per favore, tenga pronta la sua tessera TCS.

Cosa aiuta veramente in caso di mal di gola?

TESTO SANDRA EGLI

Come si manifesta il classico mal di gola?

Dr. Alexander Volck: Consiste in dolori nella deglutizione provocati da un'inflammatione locale della mucosa, a volte con un lieve rialzo della temperatura del corpo, a circa 38°C.

Esistono diverse tipologie di dolore?

Sì, si possono avere dolori muscolari, che dipendono dal movimento del collo, specialmente ruotando la testa; oppure dolori nella deglutizione, generalmente causati da infiammazioni locali della mucosa.

Si dice che in caso di mal di gola bisogna rinunciare a cibi piccanti, fumo e alcool.

Il cibo piccante, il fumo e l'alcool irritano la mucosa locale e aumentano il dolore, ritardando la guarigione. Inoltre, viene favorita la formazione di acidi gastrici, che, soprattutto se si soffre di reflusso (la risalita di succhi gastrici nell'esofago), possono irritare la mucosa.

Quando è opportuno consultare un medico?

In genere un'infezione delle vie aeree superiori si risolve senza conseguenze entro 10 giorni. Ora ci troviamo però in una situazione speciale, il mal di gola fa parte dei tipici sintomi del nuovo coronavirus. Dunque chi soffre di mal di gola, non deve aspettare, ma secondo le raccomandazioni dell'Ufficio federale

della sanità pubblica farsi testare senza indugio in modo così da poter poi interrompere la catena dei contagi.

Qual è il trattamento standard per il mal di gola?

In genere si curano i sintomi con analgesici antinfiammatori, aumentando l'assunzione di liquidi e tenendo a riposo la voce.

Ci sono rimedi casalinghi di comprovata efficacia?

Il miele, così come la salvia, esercita un effetto disinfettante a livello locale. Anche tenere la mucosa sempre umidificata, aumentando l'assunzione di liquidi o mediante inalazioni ha effetti positivi sul dolore e accelera la guarigione. Molti pazienti trovano poi piacevole applicare qualcosa di caldo sulla parte dolente, come ad esempio una sciarpa. ♦

Quali argomenti inerenti alla salute vi interessano? Mandateci i vostri desideri a: med@tcs.ch



ALEXANDER VOLCK

medico capo clinica di otorinolaringoiatria ospedale canton Sciaffusa



Protezione per ogni viaggio

Malattie o incidenti possono succedere ovunque – anche in vacanza e in viaggio. Con il TCS Libretto ETI si è assicurati per ogni evenienza. 0800 140 000 tcs.ch/eti

Pubblicità



Riservate ora

TCS furgone

Il TCS conviene anche a chi trasloca

Prenotare furgoni in tutta la Svizzera con garanzia del miglior prezzo

- tutte le assicurazioni importanti comprese
- fino al 10% di sconto aggiuntivo pagando con carta di credito TCS*

Saperne di più su tcs-noleggiofurgone.ch

* 5% per titolari TCS Member Mastercard / 10% per titolari TCS Travel Mastercard Gold (abbuono su carta di credito).

Inselspital e TCS: verso la medicina del futuro

Thomas C. Sauter è il nuovo professore assistente di telemedicina d'urgenza al Centro di pronto soccorso universitario (UNZ) dell'Inselspital a Berna. Grazie alla cattedra donata dal TCS, unica nel suo genere nell'area di lingua tedesca, l'informatica potrà essere messa ancora meglio al servizio delle cure a distanza.

INTERVISTA DOMINIC GRAF | FOTO PASCAL TRIPONEZ, INSEL GRUPPE AG

Cos'è la telemedicina d'urgenza e perché è importante istruire sempre più medici in questa disciplina?

Dottor Thomas C. Sauter: Sono in molti a pensare che la telemedicina si riduca a una telefonata o una videochiamata con il medico. Il campo della telemedicina d'urgenza è molto più esteso e comprende l'utilizzo di strumenti digitali di tutti i

tipi, con i quali il medico completa e migliora il trattamento dei pazienti senza contatto diretto. La digitalizzazione della medicina acuta è una realtà e riguarda tutti i professionisti della salute. D'altronde nella vita quotidiana vengono già utilizzati supporti decisionali digitali, che possono aiutare il medico nel trattamento dei pazienti con l'ausilio dell'intelligenza artificiale. È essenziale

che i medici si confrontino con le possibilità offerte dai dispositivi digitali affinché, assieme al paziente, possano servirsene per migliorare la diagnosi e la cura.

Un programma di ricerca svolto dall'UNZ si occupa del tema Virtual Reality (VR). In un futuro non troppo remoto avremo medici e persino pazienti con indosso occhiali VR?

In casi specifici è assolutamente possibile e anche già realtà. In neurochirurgia all'Inselspital vengono compiute operazioni al cervello con l'ausilio dell'Augmented Reality (AR), ovvero con la combinazione di immagini virtuali e oggetti reali. Gli occhiali AR possono essere applicati anche nel campo della cura, ad esempio permettono di visualizzare le informazioni di un paziente e la sua

Il dottor Thomas C. Sauter
studia ed insegna
telemedicina d'urgenza
all'Inselspital di Berna.



anamnesi direttamente al letto d'ospedale. Attualmente un gruppo di lavoro della sezione di telemedicina d'urgenza all'Inselspital di Berna sta facendo ricerche sull'utilizzo della realtà virtuale nella formazione degli studenti di medicina per la gestione dello stress in situazioni d'emergenza. Stiamo altresì studiando l'applicazione della realtà virtuale per tranquillizzare i pazienti del pronto soccorso che si trovano ad affrontare interventi stressanti.

Secondo lei, dove risiede oggi il maggiore potenziale della telemedicina?

Ritengo che il cambiamento più importante, ma pure la sfida più grande, consista nella grande quantità di dati che ognuno di noi – consciamente o inconsciamente – produce ogni giorno nella vita quotidiana, anche se vengono usati solo in parte per il benessere della persona. I dati sanitari, come quelli registrati mediante uno smartwatch, sono in crescita esponenziale.

Tramite questi dati – come ad esempio un battito del cuore irregolare – si possono diagnosticare malattie prima che arrechino danno al paziente. L'elaborazione di questi dati con programmi di apprendimento automatico – il cosiddetto machine learning – può fare della medicina una disciplina capace di calcolare la probabilità di una malattia ed attivare provvedimenti preventivi. Questo sviluppo è legato a grandi sfide dal lato pratico, ma anche sociale ed etico. Come tutte le innovazioni tecnologiche, anche la tele-

medicina d'urgenza deve basarsi su una ricerca responsabile ed essere impiegata per il bene del paziente. Le innovazioni non devono essere applicate per pura voglia d'innovare, bensì per risolvere problemi reali.

Da vari anni il TCS si affida ad un proprio team ETI per l'assistenza medica all'estero. Inoltre dal 2019 esiste la piattaforma medica su internet TCS MyMed, e adesso il club fa ancora di più donando la cattedra di sviluppo della telemedicina. Come valuta l'impegno del TCS?

Sono estremamente felice del fatto che il TCS sostenga questo aspetto avanguardistico della medicina. Il TCS è il partner ideale perché è un'organizzazione non orientata al profitto che già da tempo opera nell'assistenza sanitaria in viaggio e fornisce infor-

mazioni e consulenza ai soci per questioni legate alla salute. Non avrei assunto questo incarico se il donatore non avesse avuto la caratura del TCS.

Come ha funzionato la collaborazione con il TCS nei primi giorni?

La fase d'introduzione è stata estremamente interessante. In particolare sono rimasto impressionato dalla varietà dell'operato svolto dal TCS, in particolare nel campo della medicina, oltre che dal vasto know-how mostrato dal personale. Mi rallegro già degli ulteriori scambi e della futura collaborazione e sono convinto che potremo approfittare e imparare molto dall'esperienza del TCS.

Come può essere garantita l'indipendenza di una cattedra finanziata da un ente privato?

È d'importanza cruciale che il fondatore, in questo caso il TCS, non intenda e non possa esercitare alcun influsso sull'attività della cattedra. Ciò vale in particolare per quanto riguarda l'indirizzo e i risultati della ricerca.

Attualmente sono molte le start-up e le imprese tecnologiche attive nel settore della medicina. Come garantire standard di qualità uniformi?

Prima ancora di applicare degli standard di qualità è importante che le imprese tecnologiche analizzino e finiscano la best practice in collaborazione con la ricerca accademica. Innanzitutto si deve capire come le tecnologie possano essere impiegate in modo ottimale nell'interesse del paziente. La ricerca è una colonna portante della cattedra di telemedicina d'urgenza all'Inselspital di Berna.

In che senso pensa che la digitalizzazione possa già oggi aiutare in modo concreto la sanità?

Una delle grandi sfide nel settore sanitario è costituito sicuramente dalla crescente pressione dei costi e dalla scarsità di medici di famiglia in alcune regioni. Qui la digitalizzazione può favorire gli scambi e la messa in rete delle risorse. I medici di famiglia possono scambiare informazioni con i pazienti e discutere le diagnosi con specialisti in studi medici virtuali. In questo modo s'intensifica e migliora il lavoro di squadra e l'attività dei medici di famiglia può essere valorizzata e resa più attrattiva.

Quale influsso esercita l'attuale pandemia da

coronavirus sullo sviluppo della telemedicina?

La pandemia ha impresso una forte spinta alla digitalizzazione in Svizzera. Sono state messe in atto metodologie attese da tempo. Prima del coronavirus strumenti come la videoconsulenza venivano usati in rari casi, pur avendo vantaggi scientifici molto ben documentati, sia per quanto riguarda la protezione dal virus che per il comfort del paziente. Sotto la pressione delle misure anti Covid-19 queste tecniche sono state introdotte in molti settori della sanità. Adesso la grande sfida è analizzare i progressi compiuti, anche criticamente, in modo che il dinamismo conquistato non vada di nuovo perso. ♦

IN PILLOLE

Il PD Dr. med. Thomas C. Sauter (42 anni) è medico responsabile e caposervizio telemedicina d'urgenza al Centro di pronto soccorso universitario dell'Inselspital a Berna. Abilitato all'università di Berna nella facoltà di medicina d'urgenza, è specialista in medicina interna e ha conseguito il Master of Medical Education. Thomas C. Sauter è promotore e presidente dei gruppi di lavoro «Medicina d'emergenza digitale» della Società Europea di Medicina d'Emergenza (EUSEM) e della Società Svizzera di Medicina d'Urgenza e di Salvataggio (SGNOR). Nel 2017 ha ottenuto il Premio ISFM per il suo straordinario impegno nel campo del perfezionamento professionale. I suoi obiettivi di ricerca riguardano in particolare gli strumenti di supporto decisionale digitali nel triage, la realtà virtuale applicata a livello clinico e didattico nonché apparecchi di telemedicina wearables, quali ad esempio gli smartwatch.

La sezione Neuchâtel è nata a Natale

La fusione delle due sezioni neocastellane del TCS è diventata realtà prima delle feste natalizie. È il frutto di tre anni di lavori preparatori e di una ancor più lunga e cordiale intesa.

TESTO JÉRÔME LATHION | ILLUSTRAZIONE NICOLAS KRISTEN

Un cantone, una sezione! La parola d'ordine venuta dal fondovalle e rivolta alle montagne neocastellane è stata seguita. Plebiscitata il 19 ottobre 2020 dall'assemblea della sezione Giura neocastellano (GN) del TCS, la fusione è stata accettata da quella neocastellana (NE) lo scorso 21 dicembre, dopo un voto svoltosi, per forza di cose per corrispondenza. Una decisione presa con una schiacciante maggioranza di voti. Dal 1° gennaio, la sezione TCS battezzata Neuchâtel, forte dei suoi 40 000 soci, ha sede a Fontaines, nel cuore del cantone. L'avvocato e membro del Consiglio d'amministrazione del TCS David Erard, di La Chaux-de-Fonds, ne assume la presidenza per tre anni (v. riquadro), mentre il vicepresidente sarà Mihai Tugui, che aveva già questa funzione in seno all'ex sezione neocastellana.

Intesa presidenziale

Un equilibrio che conferma la fiducia e l'intesa costruttiva che hanno caratterizzato tutto il processo, iniziato tre anni fa su iniziativa dei presidenti Jean-Luc Vautravers (NE) e Bernard Chételat (GN). Entrambi, dopo questo successo comune, hanno concluso un mandato presidenziale di 12 anni, soddisfatti d'aver voltato una pagina di storia marcata, prima di loro, da troppi antagonismi sterili. «C'era la volontà generale di sopprimere certe barriere mentali, che dovevano scomparire», confida Jean-Luc

Vautravers che, in questo contesto, tiene a sottolineare il lavoro dei suoi predecessori all'origine del Centro di Fontaines, che ha riunito armoniosamente i punti di contatto delle due sezioni oggi unificate. Una testimonianza concreta delle attività sempre più comuni, come i corsi di formazione e i controlli tecnici. «Un altro vantaggio è stato il tempo a disposizione, che ci ha permesso d'agire senza precipitazione e di convincere tutti che questa soluzione era naturale e ideale», prosegue il presidente neocastellano uscente.

Sotto la guida del presidente centrale TCS Peter Goetschi, è stato formato un comitato direttivo, composto pariteticamente da rappresentanti delle due sezioni. «Ne serbo un bellissimo ricordo», ci confida quest'ultimo. «Il terreno era ben preparato ed era piacevole dirigere un gruppo animato da una volontà comune, ma che rappresentava al tempo stesso le differenti sensibilità di cui si doveva tener conto. Ciò ci ha permesso d'affrontare anche i punti che avrebbero potuto essere critici con trasparenza, apertura e molto buon senso».

Opzioni possibili

I lavori hanno dato luogo a un contratto di fusione per assorbimento, con la sezione neocastellana che ha incorporato quella del Giura neocastellano con effetto retroattivo al 1° gennaio 2020. Anche qui il presidente centrale sottolinea la lucidità del

comitato direttivo: «Giuridicamente sarebbero state possibili, e sono state studiate, diverse opzioni. La fusione per assorbimento si è però ben presto imposta come un'evidenza. Era semplicemente la meno complicata e la meno costosa». «Bisognava evitare che la nostra sezione venisse ridimensionata, ricorda da parte sua Bernard Chételat, ed era dunque opportuno che il futuro presidente, il cui voto è preponderante, provenisse da lì. Questa proposta è stata accettata a Neuchâtel, e quindi ciò garantiva che tutto si sarebbe svolto nella fiducia e nell'equità».

Da notare che le quote sociali della sezione Neuchâtel restano invariate, e quelle dei societariati Giovani e Junior si sono allineate sulla precedente quota più bassa. «Non ci perdiamo nulla, sottolinea Bernard Chételat, dato che i nostri soci potranno beneficiare dei vantaggi dell'ex sezione neocastellana».

Il presidente centrale del club è quindi contento del risultato di questa fusione: «Ora il TCS può esprimersi con un'unica voce nel cantone Neuchâtel e sia le autorità che i politici hanno adesso un solo interlocutore. Inoltre, grazie a questa fusione, le due sezioni danno in qualche modo l'esempio, piuttosto che «muoversi» solamente per la loro regione. Dunque il TCS può soltanto uscirne vincente e accrescere ulteriormente la sua credibilità». ♦

Unione Il TCS ora si esprime con un'unica voce nel cantone Neuchâtel.



Un avvocato al timone

Avvocato indipendente, stabilitosi a La Chaux-de-Fonds dal 2015 dopo l'ottenimento del brevetto nel 2011, David Erard (36 anni, sposato e padre di due bambini piccoli) è stato eletto alla presidenza della sezione Neuchâtel per 3 anni. In precedenza, come rappresentante della sezione GN nel Consiglio d'amministrazione del TCS, s'è impegnato in varie lotte portate avanti dalla sezione a La Chaux-de-Fonds: ricorso contro l'installazione generalizzata di parchimetri (2012); referendum contro la soppressione di 80 posteggi nell'ambito della pedonalizzazione della Place du Marché (2020), senza dimenticare vari mandati legali e con le autorità politiche. David Erard è pure stato membro del comitato direttivo. Lo ricorda come un «processo complesso, che necessitava una buona organizzazione». Coglie quindi l'occasione per ringraziare per il prezioso aiuto Peter Goetschi, presidente centrale, e i suoi collaboratori Lionel Eicher e Johanna Grombach. «Un'eccezionale intesa e un bellissimo ambiente in seno al comitato ci hanno permesso d'andare avanti serenamente e senza particolari ostacoli, a parte il Covid», ci dice. Le sue priorità come presidente? Garantire l'equilibrio tra tutti i modi di trasporto, senza dimenticare la promozione della mobilità lenta; proseguire a livello cantonale l'orientamento moderno e rivolto al futuro definito dalla Sede centrale; continuare a offrire prestazioni ai soci ed essere sempre all'ascolto delle loro esigenze.

Nell'universo delle auto-razzo

Due milioni di minuti visionati nella quinta stagione: la TCS eSports League continua la sua appassionante corsa. Il momento giusto per confrontarsi pure con la competizione internazionale.

TESTO DOMINIC GRAF

Arene fantasiose, auto da corsa che sfrecciano nell'aria, evoluzioni raffinate, goal spettacolari: il gioco del pallone della Rocket League riunisce in sé la velocità degli sport automobilistici e la finezza tattica del calcio. Un gioco divertente per ogni età e livello di abilità, nonché un intrattenimento da popcorn per gli spettatori. Un bel po' è merito del TCS se la Rocket League si è affermata in Svizzera ed è stata in grado di svilupparsi in un'attraente piattaforma per la community. Quando, nella primavera del 2018, il club ha lanciato la TCS eSports League, ha inaugurato un nuovo mondo in Svizzera. Ora,

quasi tre anni e cinque stagioni dopo, questo campionato super competitivo è parte integrante del mondo degli e-sport, ancora giovane ma in continua crescita. Lo dimostra uno sguardo alla passata stagione.

Stagione da primato

Con la conclusione della quinta stagione, sono crollati anche i record. Da un lato le partite trasmesse in diretta streaming su Twitch.tv, SRF, RTS e «20 Minuten» sono state viste per quasi due milioni di minuti: il triplo rispetto alla quarta stagione e nuovo primato di spettatori. «Sono estremamente soddisfatto di questo sviluppo, che conferma la nostra scelta

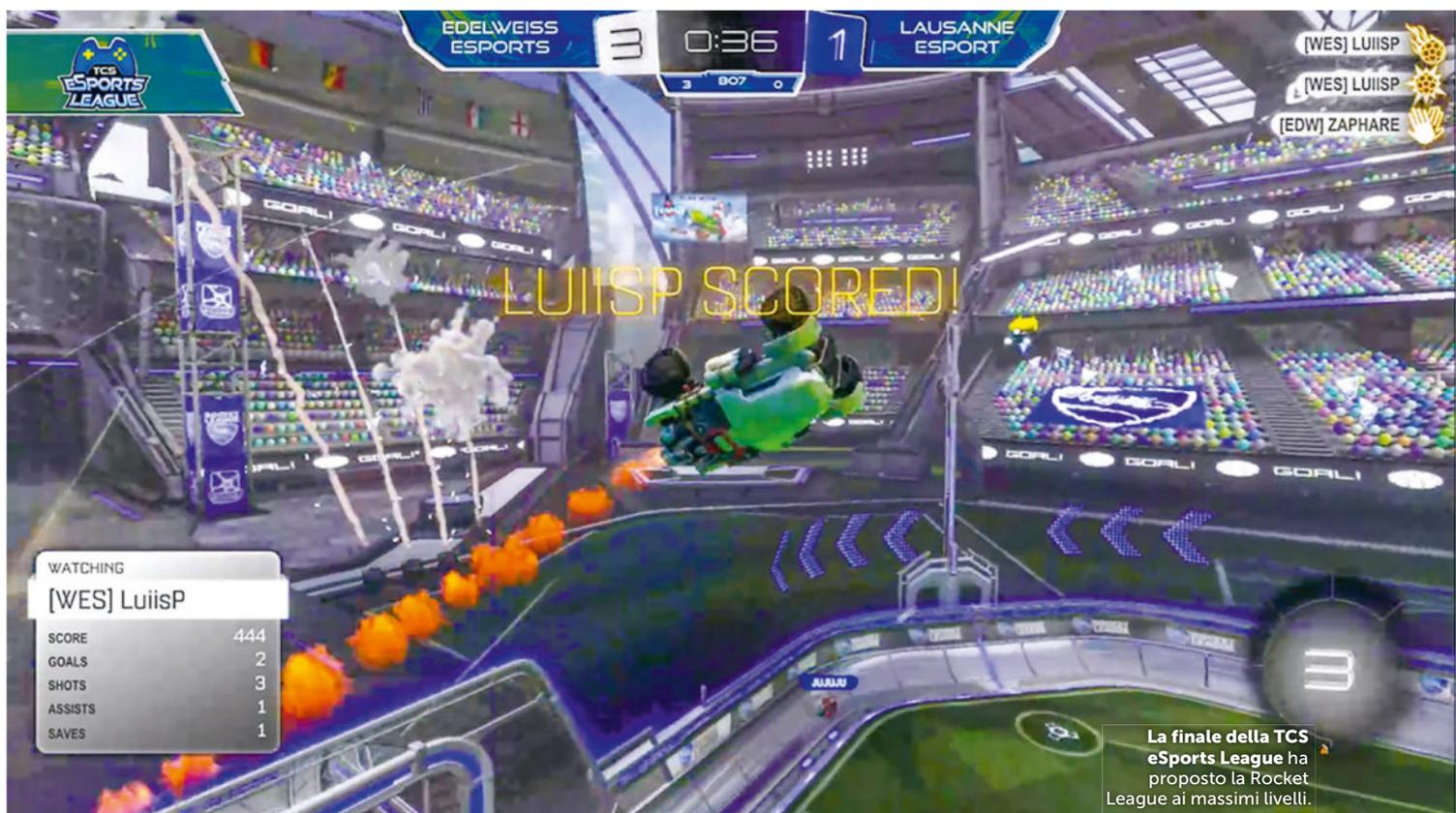
strategica di organizzare il nostro campionato di e-sport», dice entusiasta il direttore generale del TCS Jürg Wittwer.

D'altro canto, con il quinto titolo di fila il team Edelweiss ha fatto segnare un nuovo record. I primi quattro campioni svizzeri se li era aggiudicati vestendo i colori del Ginevra Servette. Siccome, però, l'associazione aveva chiuso il settore e-sport, i giocatori riuniti attorno al loro capitano e miglior giocatore «Zaphare» hanno fondato la propria squadra. Dopo qualche piccola difficoltà iniziale, l'Edelweiss è cresciuta costantemente e ha confermato il suo titolo di

campione nella finale di dicembre contro il Lausanne eSports. Ha vinto ogni partita della serie al meglio delle sette, non lasciando alcuna possibilità ai rivali romandi. Risultato finale: quattro a zero. Jürg Wittwer, egli stesso appassionato giocatore: «Congratulazioni vivissime a Edelweiss eSports per la meritata vittoria! Ringrazio anche tutte le altre squadre partecipanti, che con il loro impegno hanno reso così emozionante questa quinta stagione della TCS eSports League».

Buoni commenti

Il chiaro risultato finale delude un po' per il fatto che la maggior parte delle partite



La finale della TCS eSports League ha proposto la Rocket League ai massimi livelli.



Intervista a «Zaphare», miglior giocatore della stagione.

ZAPHARE

POWERED BY

fin lì disputate erano state più serrate e aspramente combattute. A volte le squadre si erano date a vere e proprie battaglie secondo le regole della Rocket League e gli spettatori davanti agli schermi avevano potuto godersi un e-sport di alto livello. È normale che chi segue una partita per la prima volta abbia bisogno di qualche minuto per abituarsi alla velocità del gioco. La palla e i veicoli sono in costante movimento e quello che a prima vista sembra essere frutto del caso, si rivela essere una mossa ben studiata.

Molto utili sono i commenti dal vivo: in inglese, francese o tedesco, a seconda dell'emittente. I commentatori trovano un buon equilibrio tra spiegazioni comprensibili,

aneddotti divertenti ed analisi esperte. Così i neofiti entrano velocemente nel gioco, senza che gli spettatori più esperti si annoino. Inoltre, tramite Twitter si possono porre domande a cui i commentatori – visibilmente grati per ogni domanda – rispondono in modo dettagliato. La sesta stagione della TCS eSports League partirà a marzo 2021. Le squadre interessate possono iscriversi su tcs-esports-league.ch.

Aria internazionale

Alla tradizionale finale di Lega ha fatto seguito la stessa sera una nuovissima chicca della Rocket League: la finale degli «International Masters». In veste di migliori squadre svizzere, Edelweiss e Lausanne si sono scontrate con

due forti team stranieri, che in precedenza avevano prevalso su più di 40 squadre. «Con questa nuova formula intendiamo da un lato dare la possibilità alle squadre elvetiche di misurarsi con le migliori al mondo, dall'altro vogliamo offrire alla vasta community un altro momento clou per tifare i loro eroi», spiega Marcus Brugger, responsabile della Lega per il TCS.

E così il pubblico è stato vi-ziato con altre quattro grandiose partite: due semifinali, l'incontro per il terzo posto e la finale. Davanti alla concorrenza estera, le svizzere hanno mostrato i loro limiti: se il Lausanne eSports ha perso nettamente contro il team tedesco dei Kekkers, Edelweiss è stata sconfitta solo di misura dagli inglesi dei Pepega Shakes. Dopodiché, nel duello per il terzo posto Edelweiss si è nuovamente imposta sul Lausanne. Il titolo è andato ai Kekkers. Agli svizzeri non manca comunque molto per riuscire a stare al passo con le migliori squadre internazionali. Grazie alla TCS eSports League, giocatori come «Zaphare», «LuiisP» o «Mirrorwing» dispongono di una piattaforma di prima categoria e di condizioni ottimali per potersi migliorare e rendere la Svizzera un bastione della Rocket League. ♦

Edelweiss eSports «LuiisP», «Zaphare» e «Mirrorwing» (da s.) sono i vincitori della quinta stagione della TCS eSports League.



L'ABC DELLA ROCKET LEAGUE

Le regole del gioco in breve: due squadre di tre giocatori ciascuna duel- lano online in un'arena chiusa. L'obiettivo è di indirizzare la palla con l'auto- avversaria e dunque segnare più reti dell'avversario du- rante i cinque minuti di gioco. In caso di pareggio dopo i tempi regolamen- tari, si va a quelli supple- mentari ed è decisiva la prima rete (il cosiddetto golden goal).

La seguente terminologia aiuta spettatori e giocatori a capire meglio la prossima partita di Rocket League... o a vantarsi del proprio sa- pere con i figli.

50/50: una palla che rim- balza tra due giocatori

Aerials: evoluzione aerea con l'automobile

Backboard: tabellone con le porte

Boomer: un tiro potente

Ceiling Shot: un tiro in porta dal soffitto dell'arena

Double Jump: doppio salto in aria

Double Tab: tirare in porta sfruttando un rimbalzo che ci si è serviti tramite il ta- bellone

Flick: la palla viene solle- vata in aria e poi indirizzata verso la porta

Flip Reset: per il Double Jump, tutte le quattro ruote devono dapprima toccare il suolo, la palla o un'altra auto

Pinch: una palla schiac- ciata tra due auto o tra il muro e un veicolo

Read: prevedere in anti- cipo dove atterrerà la palla

Redirect: la palla viene passata ad altri tramite un tocco intenzionale

Rotation: cambiamento costante della posizione dei tre giocatori

Starve: rubare i potenzio- metri dell'avversario

Toxic: un giocatore che ha o che è stato offeso

Altre informazioni sul gioco sono disponibili online su: tcs-esports-league.ch

«Per noi il TCS è un partner importante»

Nel 2020 il Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) ha avuto il suo bel daffare. L'ambasciatore Johannes Matyassy ci parla della più grande azione di rimpatrio mai svolta, dell'app del DFAE e della fruttuosa cooperazione con il TCS.

INTERVISTA DOMINIC GRAF

Nel 2020 il DFAE ha dovuto riportare a casa un numero senza precedenti di connazionali. Come avete gestito quest'impresa eccezionale?

Johannes Matyassy: con 35 voli, il DFAE ha fatto rientrare circa 4200 svizzeri e 2500 stranieri, molti dei quali residenti in Svizzera. Viceversa, numerosi svizzeri hanno trovato un posto su voli organizzati da altri Stati. Questa campagna di rimpatrio, la più grande della nostra storia, è stata possibile grazie alla Legge sugli svizzeri all'estero (LSEst) che regola l'aiuto della Confederazione ai cittadini che si trovano fuori dal paese. Se ha avuto successo è stato anche perché abbiamo unito le forze e lavorato tutti insieme.

Come si è svolta la collaborazione con le rappresentanze in loco?

Il Centro di gestione delle crisi (KMZ) del DFAE ha coordinato le operazioni di rimpatrio e organizzato i voli con compagnie aeree private. Insieme alla Help-line DFAE, che nei soli mesi di marzo e aprile ha risposto a oltre 30 000 richieste di informazioni, le rappresentanze svizzere hanno fornito consulenza 24 ore su 24 alle persone interessate, le hanno informate sui voli disponibili o fornito sostegno a persone in difficoltà finanziarie. In alcuni casi complessi abbiamo potuto offrire protezione consolare. Inoltre abbiamo continuato ad assistere al meglio gli svizzeri sul posto: per tutta la durata della pandemia, infatti, il DFAE ha assicurato la piena e ininterrotta operatività della nostra rete mondiale di rappresentanze.

Come può l'applicazione «Travel Admin» del DFAE aiutare gli svizzeri bloccati all'estero?

Possiamo intervenire in maniera efficace solo se sappiamo chi si trova in una situazione di emergenza. Qui l'app «Travel Admin» è uno strumento prezioso:

gli utenti possono registrare il viaggio, il loro luogo di soggiorno nonché i dati di contatto e condividerli con il DFAE. Il DFAE ha così potuto trasmettere alle persone colpite informazioni mirate e importanti sulle possibilità di rimpatrio, invitandole a contattare la rappresentanza svizzera sul posto, che ha coordinato l'intervento. Il presupposto è che l'app venga utilizzata e la posizione sistematicamente aggiornata. È stata proprio questa una delle sfide con cui siamo stati confrontati nella crisi: convincere gli utenti ad aggiornare i loro dati e, una volta tornati in patria, cancellare il viaggio per evitare inutili ricerche.

Ora l'app «Travel Admin» si appoggia anche alle informazioni turistiche del TCS. In che senso sono utili?

Ogni dato aggiunto rende l'app più interessante e ne incoraggia l'utilizzo. È una situazione win-win: tutti ci guadagnano infatti dall'integrazione e dall'accesso alle informazioni allestite dal TCS.

Il TCS collabora con il DFAE fin dall'introduzione del Libretto ETI più di 60 anni fa. Lei come valuta questa cooperazione?

Per noi il TCS è un partner importante che apprezziamo molto. È stato possibile portare a buon fine numerosi casi

Johannes Matyassy
(63) è a capo della Direzione consolare da agosto 2018.



seguiti nell'ambito della protezione consolare grazie alla mutua collaborazione, professionale ed efficiente. Entrambi gli staff si sforzano sempre di ottenere il meglio per i «clienti» assistiti.

Cosa consiglia a chi ha in mente di partire prossimamente all'estero?

Le raccomandazioni del DFAE sono chiare: il Consiglio federale continua a consigliare, per quanto possibile, di non effettuare viaggi all'estero non urgenti. Tuttavia, se un viaggio è improrogabile, è fondamentale prepararsi meticolosamente rispettando i consigli di viaggio e registrando il soggiorno all'estero su «Travel Admin» in modo che il DFAE possa contattare il cittadino qualora la situazione della sicurezza dovesse deteriorarsi gravemente. È inoltre indispensabile verificare presso l'ambasciata svizzera del Paese di destinazione se le norme d'ingresso sono state modificate e se sul territorio valgono particolari restrizioni a causa del coronavirus.

L'aiuto agli svizzeri all'estero è un servizio pubblico garantito dal DFAE in ogni circostanza, a prescindere dai rischi incorsi dai cittadini?

La LSEst sancisce la responsabilità individuale. Chiunque programma o svolge

«È una situazione win-win: tutti ci guadagnano infatti dall'integrazione e dall'accesso alle informazioni allestite dal TCS»

Johannes Matyass,
direttore della Direzione
consolare con titolo di
ambasciatore, DFAE

un soggiorno all'estero ne risponde in prima persona. Di massima, i servizi della protezione consolare sono a pagamento. Questi costi possono essere cospicui qualora si riscontrasse un comportamento negligente da parte della persona assistita. La Confederazione subentra in via sussidiaria e può rifiutare o limitare l'aiuto se il richiedente ignora le raccomandazioni ufficiali. Sono fatti salvi i casi in cui sia minacciata la vita o l'incolumità della persona.

Quale impatto avrà la pandemia da coronavirus sui viaggi futuri?

Ad un certo punto la pandemia finirà. Tuttavia abbiamo imparato che può riapparire in ogni momento. Ciò premesso, dobbiamo essere preparati ancora meglio a questa eventualità. Nel contempo non dobbiamo perdere di vista i numerosi altri rischi e pericoli che ogni viaggio comporta. ♦



AUTORITÀ

Meno imposte con una abitazione supplementare?



Stiamo ristrutturando la nostra casa e valutando se ricavarvi un appartamento supplementare, con accesso autonomo. Conviene dal punto di vista fiscale?»

TESTO VERA BEUTLER

Sì, i costi sono detraibili nella misura in cui i lavori effettuati permettano di preservare il valore o migliorino l'efficienza energetica dell'immobile. Inoltre, se affitterà la cosiddetta abitazione supplementare a terzi, il valore locativo dell'abitazione principale diminuirà di conseguenza. Per calcolare il potenziale vantaggio fiscale tenga però presente che eventuali redditi da locazione percepiti vanno dichiarati e sono tassabili.

In genere, allestendo un'abitazione supplementare si incrementa il valore dell'immobile, per cui l'investimento non può, di regola, essere dedotto dalle imposte. Salvo nel caso in cui gli interventi siano destinati al risparmio di energia e alla protezione dell'ambiente, ovvero se contribuiscono a «razionalizzare il consumo di energia e a far uso di energie rinnovabili». Se, quindi, nell'ambito della ristrutturazione per creare l'appartamento supplementare, provvede a rinnovare l'isolamento o ad installare una pompa di calore, potrà di regola dedurre il costo dalle imposte. Sono altresì deducibili le

spese di manutenzione volte ad evitare la svalutazione dell'immobile. In tal senso, determinate voci di spesa sostenute per realizzare il progetto che ha in mente potrebbero essere detraibili dalle imposte, ad esempio quelle per il rifacimento del vecchio pavimento o per riverniciare le pareti ingiallite. Anche l'affitto a terzi dell'abitazione supplementare potrebbe farle pagare meno tasse: vivendo nella casa di proprietà deve dichiarare al fisco il canone d'affitto risparmiato (il così detto valore locativo). Se concede l'appartamento supplementare in locazione si riduce la superficie dell'abitazione principale e di conseguenza le spese d'affitto fittizie. In compenso dovrà dichiarare come reddito il canone pagato dal suo inquilino. ♦

Vera Beutler, dr. iur.
responsabile
di «lex4you».

LEX4YOU

«lex4you» è una piattaforma interattiva di consulenza giuridica per la vita di tutti i giorni – comprensibile, attuale e pratica.

Il TCS è al vostro fianco per le questioni giuridiche.
lex4you.ch



Risparmi ogni giorno con TCS Benefits.

In qualità di socio del TCS grazie al programma di vantaggi usufruisci di numerosi vantaggi.

Facendo acquisti online, nel prossimo viaggio o per gite in famiglia: con TCS Benefits riceve esclusivi sconti e cashback presso oltre 300 partner in tutto il mondo. Approfitti ogni giorno del programma di vantaggi gratuito del TCS.



TCS Benefits:
+ approfittare
+ risparmiare



5%
CASHBACK

Sciare senza file

Ancora in fila per acquistare uno skipass? Con Skioo non dovrà più aspettare, poiché la carta riunisce più di 40 comprensori sciistici in un unico pass. Così non risparmia solo tempo ma approfitta sempre anche del miglior prezzo. I soci del TCS ricevono sempre un cashback dell'5%.



10%
SCONTO

Scuole di sci svizzere per tutti

Non importa se principianti o meno, bambini o adulti: le scuole di sci svizzere sono per tutti. I soci del TCS ricevono uno sconto del 10% sui corsi di gruppo settimanali in tutte le 154 scuole di sci ufficiali.

ALPINRESORTS.COM

8%
CASHBACK

Equipaggiamento da neve online

Prenoti online il Suo equipaggiamento da neve su alpinresorts.com, il noleggio online per attrezzatura da sci più amato della Svizzera. Può scegliere tra 110 negozi in 60 comprensori sciistici e risparmiare fino al 30% sul prezzo in loco. I soci del TCS ricevono sempre un cashback dell'8%.

TRANSA
TRAVEL & OUTDOOR

4.5%
CASHBACK

Nella natura, ben equipaggiati

Le manca l'equipaggiamento adatto per un'avventura outdoor? Su Transa trova un'ampia scelta e riceve la miglior consulenza. Per tutte le Sue spedizioni, grandi o piccole. Acquistando online, i soci del TCS ricevono sempre un cashback del 4.5%.

TCS
autonoleggio

15%
SCONTO

Noleggio: garanzia miglior prezzo

Necessita di un'auto o un furgone? Noleggi ora il Suo veicolo in modo semplice ed economico con TCS autonoleggio. I soci del TCS approfittano della garanzia del miglior prezzo e, se pagano con la TCS Mastercard®, ricevono fino al 15% di sconto sul noleggio di un'auto.

softcarwash

CHF 2.-
SCONTO

Pulizie d'inverno

Pulisca regolarmente in inverno la Sua auto dal sale e dallo sporco in una delle più di 30 sedi Softcarwash in Svizzera. I soci del TCS ricevono sempre uno sconto di CHF 2.- sul lavaggio del veicolo.

Tutte le offerte su benefits.tcs.ch e sull'app TCS. La scarichi ora:



Camping invernale: consigli per partire preparati

Fare campeggio nei mesi freddi è un'avventura piena di fascino e al tempo stesso un'autentica sfida. Le raccomandazioni degli esperti vi aiutano ad organizzarvi al meglio ed evitare brutte sorprese.

TESTO CAMPING-INSIDER

Campeggio nella neve
Trascorrere le vacanze in roulotte o camper può essere un'esperienza unica se si osservano alcune regole fondamentali.

1. Riscaldamento

Controllate attentamente prima della partenza che funzioni senza problemi. Per minimizzare le perdite di calore, arieggiate per bene il camper o la roulotte due volte al giorno – basterà aprire per qualche minuto porte e finestre. Non stendete indumenti o asciugamani dentro il veicolo per evitare che le finestre si appannino. Molti campeggi invernali offrono un locale dove far asciugare il bucato.

2. Isolamento

Neppure il miglior riscaldamento serve granché se il calore si disperde a causa di un cattivo isolamento termico. Verificate che vi sia un buon isolamento, una veranda può fare già molto. Ricordate anche di portare con voi dei buoni guanti e degli indumenti caldi. È possibile che al vostro arrivo le temperature siano molto basse, oppure può capitare che nevichi mentre dovete montare la veranda.

3. Sufficienti scorte di gas

Niente gas, niente riscaldamento. Verificate la scorta prima della vostra partenza. Ricordate che, con il riscaldamento, le riserve di gas si esauriscono più rapidamente del normale, per cui avrete bisogno di scorte maggiori. Alcuni campeggi invernali hanno anche un rifornimento di gas

in loco. Informatevi prima della partenza direttamente presso il campeggio. Per stare sicuri vi consigliamo un cosiddetto Duomatic a cui possono essere collegate due bombole di gas. Appena una si esaurisce, Duomatic passa automaticamente alla seconda.

4. Acqua

Un tema importantissimo, perché in camper o in roulotte l'acqua può gelare rapidamente in inverno. Finché la roulotte è riscaldata non ci sono problemi. Se però lasciate la roulotte o il camper per qualche giorno ricordatevi di svuotare le tubature, eventualmente persino di notte, quando abbassate il riscaldamento.

5. Utensili indispensabili

Un raschietto per il ghiaccio non può assolutamente mancare, come del resto neanche un prodotto antigelo per serrature, una scopa e dei guanti caldi, in modo da poter comunque rimettervi alla guida del veicolo per fare ritorno a casa.

6. Guida d'inverno

Probabilmente non siete abituati a viaggiare a bordo del vostro camper o con la roulotte al traino in inverno. Le strade innevate o ghiacciate, le pendenze e le salite possono rendere più difficile la guida del vostro veicolo.

Naturalmente dei buoni pneumatici invernali sono fondamentali e non dimenticate assolutamente neanche le catene da neve. Sarebbe sicuramente consigliabile anche un corso di guida invernale, in modo da sentirvi sicuri al volante del vostro mezzo anche d'inverno. Anche il TCS offre speciali training di guida invernale.

7. Rifornimento con diesel alpino

Si raccomanda inoltre di non recarsi in montagna con il serbatoio di diesel pieno; meglio calcolare il carburante necessario per arrivare a destinazione, facendo poi rifornimento di diesel alpino sul posto. Questo tipo di gasolio garantisce infatti una resistenza al gelo fino a -30° . Così potete utilizzare il vostro veicolo anche a temperature molto basse. ♦

Camping invernale nei campeggi TCS: tcs-camping.ch

CAMPING-INSIDER

Quale maggiore operatore nel settore dei campeggi in Svizzera, il TCS desidera condividere la sua esperienza e il suo know-how con gli appassionati del turismo itinerante. La guida digitale Camping-Insider fornisce informazioni esauritive in tema.



CAMPING
INSIDER

camping-insider.ch

Scriveteci...

Qui vale la regola: più breve è la lettera, maggiore è la probabilità che venga pubblicata.

Arte di vivere, non solo un'auto

Nel 1973, con la patente in tasca, il mio sogno era di guidare una Citroën DS 19..., ma mi sono ritrovato al volante di una 2 CV! Una leva mi permetteva di regolare l'altezza dei fari. Mentre quando avevamo caldo un'altra apriva la griglia di ventilazione. E se avevamo freddo... indossavamo la giacca! Per renderla riconoscibile, ho pitturato con diversi colori i cerchioni e alcune pezzi della carrozzeria. E le ho fatto conoscere le strade del suo paese d'origine durante il viaggio di nozze. In Francia, prendevamo la rincorsa in discesa per poter arrivare ad una velocità ragionevole in cima all'altra salita. Mettevamo i pneumatici invernali solo davanti, perché quattro ne riducevano le prestazioni almeno del 30%! E quando il fondo stradale era innevato si arrampicava ovunque, se non a marcia avanti, inserivamo la retromarcia. Dopo 6 anni e 120 mila km l'ho venduta per 500 franchi. Lo rimpiango ancora, era la nostra prima vettura,



infatti la ragazza seduta sul grosso parafrangente anteriore è ancora mia moglie oggi!

Jean-Pierre Mettraux, Echallens

📧 Cerchiamo: foto scattate dai lettori

Nessuno dimentica la prima auto e neanche tutto quello che ci ha fatto vivere. Allora ci racconti la sua curiosa, avventurosa o divertente storia. Da inviare con una fotografia a: touring@tcs.ch

Le incredibili differenze del prezzo della benzina

Mi chiedo come mai vi siano incredibili differenze di prezzo del carburante nella città di Losanna e dintorni. È infatti sorprendente costare una variazione che può essere addirittura di 8 fino a 10 centesimi tra le stazioni di rifornimento «care» e quelle «vantaggiose». Si potrebbe pensare che i prezzi siano legati al potere d'acquisto dei residenti di queste regioni, ma non è il caso. Nel contempo dovendo girare spesso in lungo e largo la Svizzera in automobile, pago il carburante da 10 a 20 centesimi in meno a Kloten (ZH), a Thun (BE), a Friburgo o in Ticino rispetto al mio quartiere. E trovo scioccante che stazioni di marche diverse riescano perfettamente ad andare d'accordo per praticare prezzi simili quando sono vicine. Sembra che la sana concorrenza, che dovrebbe contribuire a fis-

sare tariffe giuste ed eque, non entri in gioco in questo caso!

Olivier Perret, Losanna

In certe regioni della Svizzera ci sono stazioni di carburante indipendenti che offrono benzina e diesel a prezzi più bassi rispetto ad altre. Infatti calcolano differenzialmente e arrivano dunque ad un prezzo di vendita più favorevole agli automobilisti. Spesso le stazioni di servizio con marca che sono nei dintorni adeguano così il livello dei loro prezzi per non perdere troppi clienti. Nelle regioni in cui i prezzi dei carburanti sono più elevati, i fornitori a buon mercato mancano oppure non riescono ad affermarsi. Per benzina e diesel esistono delle norme valide in tutta Europa che prescrivono la

qualità minimale. Certi fornitori «raffinano» i carburanti con additivi. Mentre le stazioni di servizio indipendenti, ma anche numerosi fornitori delle marche, non lo fanno, perché la qualità prescritta è sufficiente. L'automobilista può fare il pieno dove è meno caro. Anche la Commissione della concorrenza ha esaminato il prezzo delle stazioni di rifornimento, ciò nelle regioni in cui le stazioni di servizio fatturavano praticamente lo stesso prezzo a dei livelli superiori alla media. In ogni caso le inchieste sono state sospese perché non è stato trovato alcun accordo sui prezzi. Nelle regioni citate, capita sovente che le stazioni «copiano» i prezzi degli altri. Ciò non è proibito.

Erich Schwizer,
esperto consulenza mobilità

La redazione si riserva di apportare eventuali tagli e non tiene corrispondenza. È possibile inviare le lettere per e-mail (touring@tcs.ch). Le lettere sono pubblicate anche nella versione online di Touring (touring.ch).



touring impressum

Rivista del Touring Club Svizzero

Editore
Touring Club Svizzero
Casella postale 820,
1214 Vernier (GE)

Caporedattore
Felix Maurhofer

Vice caporedattori
Marc-Olivier Herren
Dino Nodari

Redazione
Aline Beaud
Jérôme Lathion
Juliane Lutz
Dominic Graf

Art Director
Alban Seeger

Responsabile foto
Emanuel Freudiger

Layout
Andreas Waber
Stephan Kneubühl
Sara Bönzli
Mathias Wyssenbach

Assistenti di redazione
Michela Ferrari (I)
Tania Folly (F)
Susanne Troxler (T)
Irene Mikovcic-Christen

Corrispondenza
Redazione Touring
Maulbeerstrasse 10
3001 Berna
Tel +41 58 827 35 00
touring@tcs.ch

Tiratura
Edizione italiana: 69 936
Totale: 1133 461

Edizione/Marketing
Reto Kammermann

Pubblicità:
Cumi Karagülle
Roger Müller
Chantale Hofer, verlag@tcs.ch

Vantaggi socio
Marcel Zimmermann

Abbonamento: compreso nella quota annua di socio. «Touring» è pubblicato 10 volte l'anno.

Modifica indirizzo: con il numero di socio: TCS, Sede centrale, Casella postale 820, 1214 Vernier, Tel. 0844 888 111, info@tcs.ch

Testi e foto sono protetti dai diritti di autore. Ogni riproduzione, anche parziale, richiede l'accordo scritto dell'editoria. Si declina ogni responsabilità per manoscritti e altri lavori non richiesti.

Produzione
Swissprinters SA
Brühlstrasse 5, 4800 Zofingen
Tel. 058 787 30 00

stampato in
svizzera

Osservare le stelle nel cielo invernale

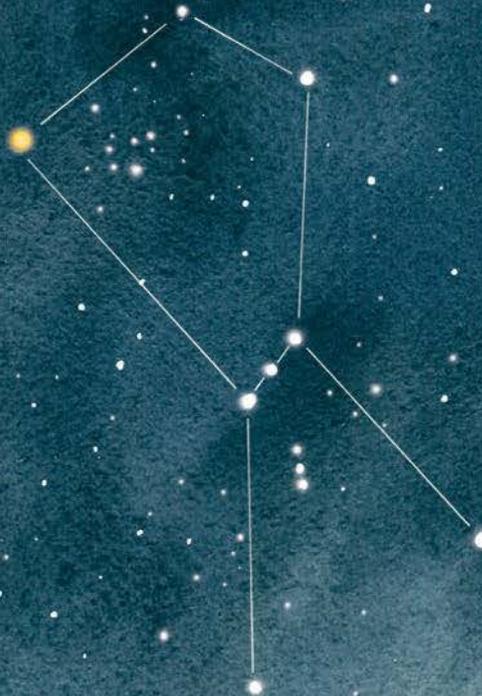
Grazie alle lunghe notti invernali le stelle sono visibili già presto nel cielo senza nuvole. «Tourolino» è un vero osservatore di stelle. Lo sei anche tu?

TESTO SUSANNE TROXLER | ILLUSTRAZIONI ANDREA PETER

ESCURSIONE

Vedi la costellazione di Orione?

Orione è una costellazione del cielo invernale. Andando verso la primavera Orione è sempre più orientato in modo orizzontale e presto scompare dietro l'orizzonte. La cosa che colpisce di più sono le sue stelle splendide, disposte come una H o una X. Possiamo immaginarci un gigante. Al centro ci sono tre stelle in fila una accanto all'altra e si chiamano Alnitak, Alnilam e Mintaka (da s. a d.) o dette in modo più semplice «i tre re». Praticamente la cintura di Orione. A sinistra, sopra le stelle della cintura, c'è Betelgeuse. Questa stella brilla di rosso vivo e forma la spalla sinistra di Orione. Bellatrix è la sua spalla destra. Heka è la testa di Orione e si trova un po' più in alto, tra Betelgeuse e Bellatrix. Rigel è la settima stella più luminosa del cielo notturno e il piede destro di Orione. Mentre Saiph è il piede sinistro. Nella volta celeste vi sono tante altre stelle, puoi leggere numerose informazioni in un libro di astronomia adatto alla tua età.



CONCORSO ONLINE



Posso pattinare su un lago ghiacciato se...

- A. ... le anatre riescono a camminarci sopra.
- B. ... è febbraio.
- C. ... le autorità hanno dato il libero accesso alla superficie ghiacciata.

Partecipa al concorso entro il **21.2.2021** collegandoti al nostro sito internet **touring.ch**. Buona fortuna!

PREMIO

verkehrshaus

Un'entrata famiglia (due adulti, due bambini) del valore di 156 franchi generosamente offerta dal Museo svizzero dei trasporti di Lucerna

La risposta corretta del concorso n. 12/1 era A.



Possono partecipare tutti i giovani lettori e le giovani lettrici di Touring della Svizzera e del Liechtenstein, a eccezione dei collaboratori TCS e dei loro familiari. I giovani vincitori del concorso «Tourolino» saranno estratti a sorte e avvisati personalmente. Non viene tenuta alcuna corrispondenza in merito al concorso. Sono escluse le vie legali. I nomi dei vincitori verranno pubblicati sul sito internet di Touring.

HEINRICH VILLIGER

Un imprenditore con l'avventura nel sangue

Il 90enne Heinrich Villiger è un leader nel settore del tabacco. Oltre ai sigari, anche le automobili e le due ruote, con o senza motore, hanno giocato un ruolo decisivo nella sua vita. Ancora oggi la sua voglia di viaggiare e di avventura è grande.

TESTO JULIANE LUTZ | FOTO DIE SCHMIEDE/LUCIANO MAST

La crisi da coronavirus non è un motivo sufficiente per prendersi una pausa. Infatti Heinrich Villiger continua a lavorare sette giorni su sette, ma in modalità telelavoro a Full-Reuenthal (AG). Grazie ad un servizio di corriere rimane costantemente aggiornato su ciò che succede in azienda. In tempi normali il 90enne salirebbe ogni giorno a bordo della Mercedes G 500 per recarsi a Waldshut-Tiengen, dove si trova la sede tedesca Villiger Söhne GmbH. Dal 2019 non va più a caccia e nemmeno in rampichino, ma il lavoro rimane il suo elisir di lunga vita «Mi mantiene la mente lucida. Anche l'auto mi aiuta a restare giovane», spiega Villiger. Per fortuna ha appena superato la visita medica periodica di controllo.

La passione dei motori

L'amministratore delegato della Villiger Söhne GmbH ha una passione non solo per i sigari, ma anche per i motori. Già da ragazzo aveva il permesso di parcheggiare in garage la Lincoln Zephyr 12 cilindri del padre. «Adorava le auto veloci. Devo avere ereditato da lui», confessa Heinrich Villiger. L'uomo elegante dai toni decisi avrebbe voluto studiare germanistica, ma in quanto figlio primogenito nel 1950 dovette entrare nell'azienda

creata dal nonno. Dopo una formazione nel settore del tabacco grezzo, è stato attivo professionalmente soprattutto in Germania. «Infatti già allora il Paese disponeva di una buona rete autostradale, senza limite di velocità spiega, e non si usava ancora l'aereo per gli appuntamenti d'affari». Per questo ci voleva un veicolo con molti cavalli. Nel corso degli anni si è messo al volante di veicoli del tipo Alfa Romeo, Aston Martin, Lamborghini, poi di una Ferrari di seconda mano fino ad una Berlinetta Boxer. E ha pure partecipato a gare in montagna. «Però senza successo, sempre per una manciata di decimi di secondo». Il culmine di questo periodo a tutto gas risale agli anni Settanta con la sponsorizzazione del team statunitense di Formula 1 Shadow. Nel 1977 con questa scuderia Alan Jones vinse il GP d'Austria. Quando il co-sponsor italiano abbandonò l'impresa, anche Villiger concluse nel 1979 l'avventura in Formula 1.

Il fascino delle due ruote

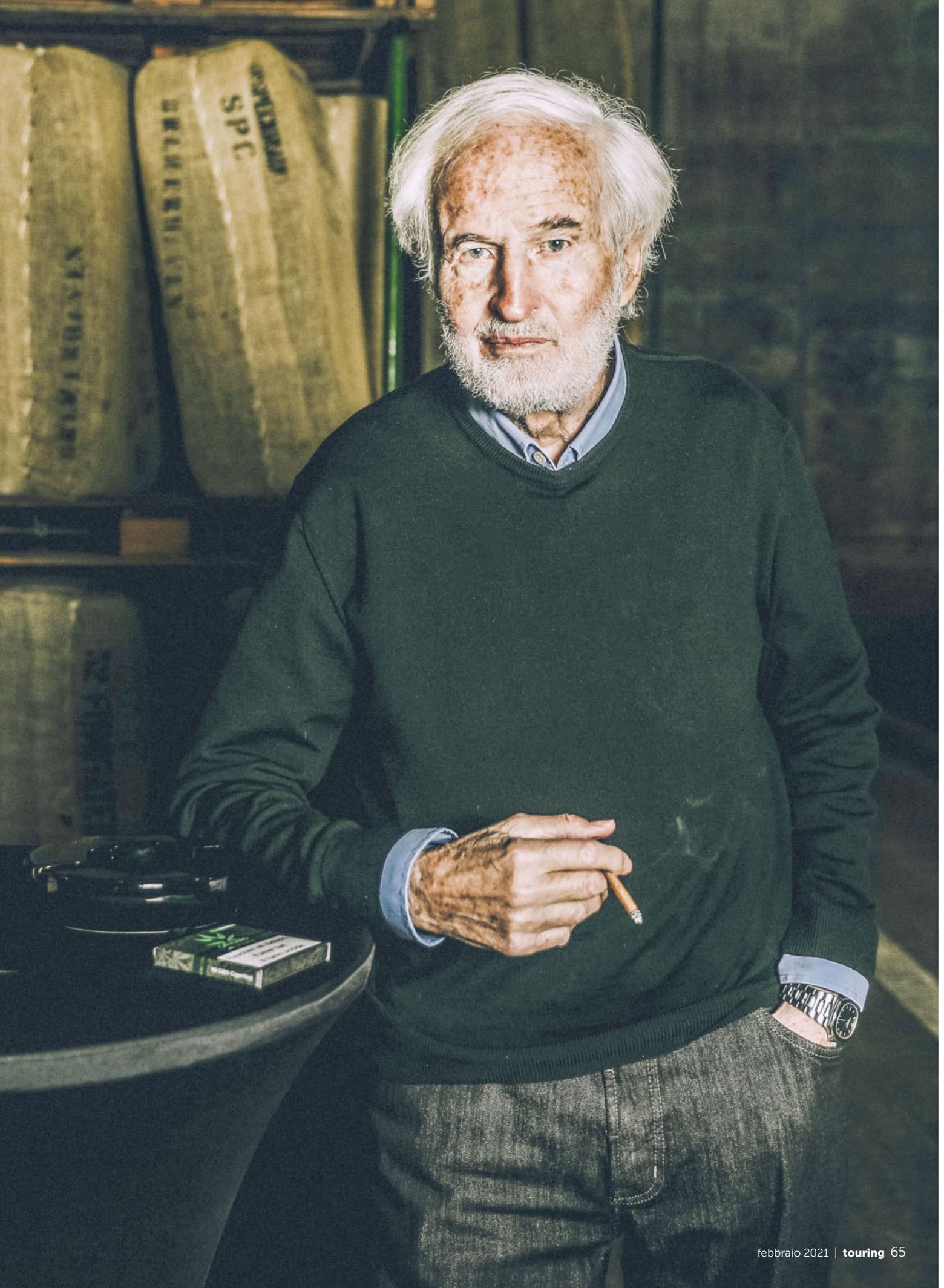
L'imprenditore che ha sviluppato la fabbrica di sigari del nonno facendone un impero con 1500 collaboratori e filiali in molti Paesi, tra cui Indonesia e Brasile, ha un debole anche per le due ruote. Ad andare in moto cominciò soltanto

dopo i 40 anni, in compenso lo fece intensamente. A 80 anni ha compiuto il viaggio, in parte su strade sterrate e con caldo estremo, da Windhoek a Città del Capo. «Ce l'ho fatta in modo relativamente facile – spiega – sono rimasto bloccato solo due volte nella sabbia e gli amici mi hanno dovuto tirar fuori». Il fascino per le due ruote lo ha portato a comprare anche due aziende: nel 1980 insieme al fratello Kaspar – che fu co-proprietario sino alla nomina a Consigliere federale nel 1989 – una fabbrica di bici di Sursee e nel 1992 la Diamant di Chemnitz, in Germania. Col trascorrere degli anni però la concorrenza, in prima linea asiatica, ha costretto il gruppo Villiger a vendere nel 2002 le aziende a un produttore statunitense. Ancora adesso ama viaggiare, all'inizio del 2020 è stato a Cuba, ma poi la pandemia lo ha bloccato a casa. Da allora sente la nostalgia dei Paesi lontani e dei collaboratori in azienda. Perlomeno i sigari cubani, brasiliani e nicaraguensi – se ne concede sino a tre al giorno – riescono a fargli respirare aria di luoghi lontani pure nel telelavoro. ♦

«Il viaggio in moto a 80 anni da Windhoek a Città del Capo non mi ha creato problemi. Sono rimasto bloccato solo due volte nella sabbia»

Heinrich Villiger,
leader dei sigari e
appassionato di motori

Un po' di fumo non
guasta Il boss nel deposito
di tabacco grezzo nella
sede di Pfeffikon (LU).



3 GRANDI OCCASIONI per vincere

14
febbraio:
ultimo termine
per partecipare
ai giochi

OCCASIONE 1 – GIOCO PER I LETTORI

IN PALIO l'Oppo Reno 4 Pro 256 GB 5G

Valore CHF 799.–

Oppo è un nuovo arrivato sul mercato svizzero della telefonia mobile. Tuttavia, la marca è già riuscita a farsi un'ottima reputazione, poiché i suoi prodotti offrono attualmente il miglior rapporto qualità-prezzo. Il Reno 4 Pro è il dispositivo di punta di Oppo; offre una ricca dotazione tecnica e può già operare anche sulle nuove reti 5G. Nei test effettuati dalle riviste del settore

viene sempre promosso a pieni voti.

In che anno Isabelle Marchand è diventata la prima donna impiegata nel soccorso stradale del TCS (pattugliatrice TCS)?

Inviare un SMS con tmi021 xxxx (xxxx = anno) al numero 5555.



OCCASIONE 2 – SUDOKU 1

8	6	1			7	9		2
		9						6
5			6				8	7
1			4		5	8		
		7	1		6			5
3	1				8			4
7						5		
4		2	5			6	7	3

IN PALIO lo smartphone Oppo Reno 4 Z 128 GB 5G

Valore CHF 379.–

Pur trovandosi nel segmento di prezzo medio, l'Oppo Reno 4 Z convince pienamente. È già pronto per il 5G, quindi può operare nelle reti ultraveloci. Le potenti fotocamere, il display da 6,57", l'ampia memoria di lavoro e di archiviazione con 8 GB di RAM o 128 GB e il veloce chipset rendono lo smartphone assolutamente competitivo con dispositivi molto più costosi.



Risolvete l'indovinello matematico e compilate le caselle rosse.
Inviate un SMS con scritto **tmi022** e le **tre cifre** al numero **5555**.

OCCASIONE 3 – SUDOKU 2

8		1	3			7		4
	9		1				6	
5				6				1
			4		1		9	7
		9				3		
7	8		6		9			
4				8				3
	2				6		5	
9		6			3	4		2

IN PALIO il tablet Huawei Media Pad T5 64 GB

Valore CHF 229.–

Il T5 è un tablet di fattura eccellente e l'involucro in metallo nero opaco in formato 10" gli conferisce una certa eleganza. La memoria da 64 GB può essere espansa con una scheda SD. Il supporto per la rete mobile e l'app Swift Key preinstallata sono particolarmente utili per il lavoro. Ciò significa che le e-mail e i messaggi possono essere elaborati e inviati anche quando si è fuori casa.



Risolvete l'indovinello matematico e compilate le caselle verdi.
Inviate un SMS con scritto **tmi023** e le **tre cifre** al numero **5555**.

Ogni SMS costa CHF 1.50.

È possibile partecipare anche per posta, inviando la soluzione a TCS, Editoria Touring, Gioca & Vinci, Casella postale, 3024 Berna.

Possono partecipare tutte le lettrici e tutti i lettori di Touring in Svizzera e Liechtenstein (che abbiano compiuto 16 anni di età). Non possono partecipare i collaboratori del TCS e i loro familiari. I vincitori e le vincitrici di «Gioca & Vinci» saranno estratti a sorte tra tutti coloro che hanno risposto correttamente e avvertiti personalmente. I premi non possono essere cambiati né corrisposti in contanti. Non si tiene alcuna corrispondenza in merito ai concorsi e ai sorteggi. È escluso il ricorso alle vie legali.



3'500 chilometri a piedi negli Stati Uniti

La storia di Marco Stopper a pagina 70





Proteggiamo motore e clima

Negli ultimi anni, i temi legati alla sostenibilità ambientale, ricoprono un ruolo sempre più centrale per aziende e persone. A tal proposito, vediamo come oggi, le realtà che si impegnano a favore dell'ambiente siano particolarmente apprezzate, una consapevolezza sociale motivata dalla salvaguardia dell'ecosistema nel quale viviamo. Grazie agli studi scientifici e alle conoscenze sviluppate negli ultimi decenni, moderne tecnologie e macchinari consentono di ridurre le emissioni nocive. Il TCS da diversi anni supporta progetti di mobilità sostenibile: dall'incentivo all'utilizzo di veicoli elettrici, alla promozione della mobilità lenta, agli investimenti in ricerca e sviluppo. Un'ulteriore novità, che verrà introdotta nel nostro Centro tecnico di Rivera a partire dal mese di febbraio, è il Servizio di Decarbonizzazione a idrogeno. Scopriamo di cosa si tratta.

La Decarbonizzazione a idrogeno è un servizio, già utilizzato con successo dalla Sezione TCS di Vaud, grazie al quale è possibile ridurre l'inquinamento prodotto con la propria automobile

durante la circolazione stradale, oltre a prolungarne lo stato di salute. È un servizio che si presta ai possessori di veicoli usati, in particolar modo a coloro che detengono un veicolo alimentato a diesel e che circolano principalmente in aree urbane. In questo caso, i rilevamenti hanno dimostrato che grazie a questo sistema, è possibile una riduzione fino al 58% del rilascio di sostanze nocive, ed anche una diminuzione del consumo di carburante (e quindi di produzione di CO2). Le sempre più stringenti normative, che favoriscono la circolazione di autovetture «Euro 6.2», hanno portato nel 20% dei casi, a mancati superamenti delle revisioni periodiche per eccessivo inquinamento. Tra le altre conseguenze vi sono: motori sempre più ostruiti dai residui della combustione, superamento dei valori limite sempre più di frequente e un'ingente crescita di veicoli da trattare.

«Hy-Carbon 1000S», questo il nome del macchinario adoperato per il trattamento, previene il danneggiamento dei componenti del motore, quali ad esempio: la valvola di aspirazione

ostruita, la valvola EGR bloccata, il turbo ostruito, il FAP bloccato, gli iniettori ostruiti e la sporcizia sui pistoni. Questo accumulo di residui carboniosi nel motore, a lungo andare, causano effetti dannosi come: la perdita di potenza, un consumo elevato, fumo nero, riduzione delle prestazioni, revisioni non superate e inquinamento.

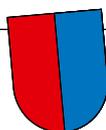
Maggiori informazioni e prezzi verranno pubblicati nei prossimi giorni sul sito www.tcs-ticino.ch all'interno della sezione «controlli tecnici».

Alcune specifiche del controllo:

- Lettura dei codici e dei parametri del motore con l'apparecchio diagnostico
- Trattamento all'idrogeno
- Giro di prova
- Rilettura dei codici e dei parametri del motore



Il macchinario Hy-Carbon 1000S di FlexFuel.



TCS SEZIONE
TICINO

Impressum

Bollettino ufficiale dei Soci TCS,
Sezione Ticino

Tiratura 84 000 copie
Edizioni 10 volte all'anno
Redazione Marco Colandrea
Layout Sara Bönzli (TCS)

Inserzioni TCS Sezione Ticino
CP 581, 6802 Rivera
sezioneTI@tcs.ch

Stampa Swissprinters AG
Brühlstrasse 5
4800 Zofingen

Punto di contatto

via alla Chiesa 10, 6802 Rivera

Societariato e prodotti TCS, corsi e scuola guida, collaudi e controlli tecnici.

Per il viaggio: ViaCard, Bollo ecologico (D), Telepass (I, F, E, P), Patente internazionale, Vignetta autostradale per CH e Austria, info e pagamenti Pedemontana

Telefono 091 935 91 35, Fax 091 935 91 20
sezioneTI@tcs.ch, www.tcs-ticino.ch

2021: nuove regole per il conseguimento della patente di guida

Dal 1 gennaio 2021, in tutta la Svizzera, sono entrate in vigore alcune modifiche legislative per l'ottenimento della patente di guida di auto e moto. Tra i principali cambiamenti troviamo: la possibilità di conseguimento della licenza di allievo conducente per le autovetture a partire dai 17 anni e, per

quanto concerne i motoveicoli, l'obbligatorietà di un esame pratico e almeno due anni di guida con moto di potenza massima di 35kW per il conseguimento della categoria A illimitata. Vediamo nel dettaglio cosa è cambiato con il nuovo anno.



Moto

Categoria A

- L'ottenimento diretto della categoria A illimitata non è più possibile.
- Per ottenerla è necessario essere titolare della categoria A 35kW da almeno 2 anni senza aver commesso infrazioni alla circolazione stradale comportanti la revoca della licenza di condurre, richiedere la relativa licenza di condurre per allievo conducente e superare un esame pratico con un motoveicolo di potenza superiore a 35kW.

Categoria A 35kW

- I titolari di una licenza per allievo conducente della categoria A 35kW, ottenuta entro e non oltre il 31.12.2020, che superano l'esame pratico entro il 30.6.2021, potranno richiedere lo stralcio di suddetta limitazione dopo 2 anni di pratica e senza aver subito revoche della licenza di condurre.
- I titolari di una licenza per allievo conducente della categoria A 35kW ottenuta a partire dal 1.1.2021 potranno invece ottenere lo stralcio di suddetta limitazione dopo 2 anni di pratica, senza aver subito revoche della licenza di condurre e inoltre superando un esame pratico per la categoria A illimitata (necessaria la licenza per allievo conducente).

- Chi desidera ottenere una licenza per allievo conducente per la categoria A 35kW, e che sono già titolari della licenza di condurre della sottocategoria A1 ottenuta sulla base del corso di formazione pratica di 8 ore concluso nel 2020 o prima, dovranno effettuare un ulteriore corso di formazione pratica di 4 ore prima di accedere all'esame pratico finale.

Sottocategoria A1

- L'età minima richiesta per condurre motoleggere con cilindrata fino a 50 cm³ e con velocità massima di 45kmh è di 15 anni; l'inoltro della documentazione di ammissione e l'esame teorico possono essere effettuati un mese prima. Questa procedura sarà applicabile unicamente dal 1.1.2021.
- A partire da 16 anni, i titolari di una licenza per allievo conducente o di una licenza di condurre della sottocategoria A1, possono condurre un motoveicolo con cilindrata fino a 125 cm³ e potenza massima di 11kW.

Corsi di formazione pratica per allievi motociclisti

La formazione pratica di base passa a 12 ore per tutte le categorie di motocicli e deve essere effettuata una sola volta.

Auto

Categorie B e BE

Le licenze per allievo conducente possono essere rilasciate a partire da 17 anni. Se il candidato ha ottenuto la sua licenza per allievo conducente prima di aver compiuto 20 anni, dovrà essere in possesso della stessa da almeno 1 anno per poter accedere all'esame pratico.

Questa restrizione non concerne:

- I candidati che hanno ottenuto la licenza per allievo conducente prima del 1.1.2021;
- I candidati nati nel 2003 e che hanno ottenuto la licenza per allievo conducente nel corso del 2021 e non oltre;
- Gli apprendisti conducenti di autocarri.

Esame teorico

Gli esami teorici di base superati a partire dal 1.1.2021 hanno una validità illimitata con la sola eccezione nel caso dell'annullamento della licenza di condurre in prova.

Gli esami teorici complementari per l'ottenimento delle categorie professionali e superati a partire dal 1.1.2021 hanno una validità illimitata.

Tutti gli esami teorici superati fino al 31.12.2020 mantengono invece una validità massima di 2 anni.

Corsi di teoria sulla circolazione stradale (sensibilizzazione)

- I corsi conclusi a partire dal 1.1.2021 hanno una validità illimitata.
- I corsi conclusi fino al 31.12.2020 hanno una validità di 2 anni.

Validità licenza di condurre cartacea blu

Le licenze di condurre cartacee blu devono essere sostituite con la licenza di condurre formato carta di credito entro e non oltre il 31 gennaio 2024.

Maggiori informazioni

- www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/licenza-di-condurre---formazione/revisione-prescrizioni-patente.html
- www.ti.ch/circolazione

3'500 chilometri a piedi negli Stati Uniti

La storia di Marco Stopper



Tra i buoni propositi del 2021, molte persone hanno inserito la voce: «tornare a viaggiare». In attesa di poter di nuovo fare le valigie, vi raccontiamo la storia di Marco Stopper, che nel 2019, a 44 anni, ha deciso di lasciare il lavoro, partire per un lungo viaggio negli Stati Uniti e percorrere l'impegnativo Appalachian

Trail. Una traversata sulle montagne americane di ben 3'500 chilometri, 141'427 metri di dislivello e una durata totale di oltre 5 mesi. Marco Stopper nella sua carriera professionale si è occupato per molti anni di sport, prima lavorando per l'Ufficio federale dello sport e oggi come responsabile marketing della

New Rock, realtà locale attiva nel settore dell'alpinismo. Dopo aver attraversato a piedi ben 14 Stati, gli abbiamo fatto qualche domanda su questa stimolante avventura, i motivi che lo hanno spinto a partire, le sue emozioni ed anche alcuni consigli per aspiranti escursionisti.

Che cosa l'ha spinto a intraprendere la grande sfida dell'Appalachian Trail?

Tutto è partito nel 2016, quando per la prima volta, durante un mio viaggio negli Stati Uniti, mi sono avvicinato a questa disciplina sportiva. In quell'occasione ho percorso il «John Muir Trail», una tratta del noto «Pacific Crest Trail», di circa 350 chilometri. Durante questa esperienza ho conosciuto molti «thru-hiker» – termine con il quale si identificano gli escursionisti che camminano nella loro completezza lunghi percorsi in montagna – e ho mantenuto i contatti con loro al mio rientro. Questo ha influito positivamente sulla mia scelta di partire. Mi è sempre piaciuto camminare in montagna, ma quell'esperienza mi ha particolarmente appassionato, ed è proprio lì che è nato il desiderio di realizzare un progetto tutto mio.

Il suo viaggio a piedi in alta quota l'ha portata a trascorrere molto tempo in solitaria. Che cosa si porta dietro di questa esperienza «zaino in spalla»?

Credo che quando si affrontano viaggi di questo tipo non si sia mai realmente soli, le persone che incontri lungo il cammino ti sono sempre amiche ed anche i residenti sono molto ospitali. Anzi, è addirittura usanza che nel corso del viaggio ti venga assegnato un soprannome, il mio ad esempio era «il fischiattatore», proprio perché mi sentivano arrivare da lontano fischiando. Questa esperienza mi ha arricchito nello spirito, ho imparato a dare maggiore valore alla natura e alle persone. Faccio più attività fisica e ho ridotto gli acquisti di beni materiali, uno stile di vita più consapevole e minimalista.

Che cosa non deve mai mancare nello zaino di un escursionista?

È difficile rispondere, sicuramente c'è la tendenza a partire con troppo materiale e ci si rende conto di questo aspetto solo quando ormai si è con lo zaino in spalla. Tre accessori ai quali non rinuncierei mai sono: un abbigliamento caldo che ripari dal vento e dalla pioggia, una cartina per orientarsi (non solo sul telefono) e un piccolo kit pronto soccorso per eventuali medicazioni o riparazioni dell'attrezzatura.

Come ci si prepara per un viaggio di questo tipo?

Credo che ci siano 3 fasi ben definite: preparazione organizzativa, fisica e mentale.

La prima è riuscire a organizzarsi nella propria vita: il lavoro, l'affitto dell'apparta-

mento, una persona di riferimento per eventuali necessità e altri aspetti di natura amministrativa. Anche la pianificazione del viaggio rientra in questa area. Per preparazione fisica si intende la necessità di provare a replicare in piccolo un'esperienza simile a quella pianificata e cominciare a prendere dimestichezza, ad ascoltare il proprio corpo. Camminare tante ore con un grosso peso in spalla può risultare difficile inizialmente. Si ha così inoltre l'occasione di provare l'attrezzatura e capire cosa manca e cosa invece è superfluo. La preparazione mentale è un altro aspetto importante, trovarsi molte ore in solitaria è chiaramente un'esperienza estremamente diversa dal solito. Ciò che può aiutare, è darsi dei piccoli obiettivi giornalieri e gioire quando si raggiungono.

A chi è adatta un'avventura di questo tipo?

Il bello di questa disciplina è che è adatta a tutti, si presta sia ai giovani sia a chi è un po' più in là con gli anni. Durante il mio viaggio ho incontrato sia gruppi di ragazzi di 16 anni come anche persone anziane, persino un simpatico signore di 86 anni! Credo che la sfida più grande sia quella dell'organizzazione del tempo e delle risorse: da giovani studiamo per costruirci un futuro e poco dopo subentrano altri obiettivi come la crescita professionale e la famiglia, e talvolta si aspetta la pensione per realizzare un sogno o un viaggio. Io stesso ho



maturato questa idea nel 2016 ma sono partito solo nel 2019, a dimostrazione che con una buona dose di volontà e organizzazione, tutto è possibile!

Che consiglio darebbe a chi volesse provare un'esperienza di questo tipo ma si sente «frenato» da dubbi e paure?

Il mio consiglio è quello di confrontarsi con altri viaggiatori e lasciarsi ispirare dalle loro storie; il secondo suggerimento è quello di iniziare per gradi, magari aggregandosi a qualcuno più esperto per le prime uscite. Partire con dei percorsi facili e progressivamente passare a sentieri più impegnativi. Quello che vi assicuro è che, qualsiasi età abbiate, sarà un'esperienza che vi ricorderete per sempre.

Esiste una piattaforma o comunità online dove è possibile scoprire nuovi percorsi e confrontarsi con altri viaggiatori?

Oggi, grazie alle tecnologie abbiamo accesso in pochi clic a infinite possibilità. Su Facebook è possibile accedere a «gruppi» interamente dedicati a viaggi specifici e poter così: dialogare, informarsi, stringere nuove amicizie. È inoltre un ottimo modo per trovare dei compagni di camminate, di viaggio e conoscere persone con interessi affini ai nostri.

Da alcuni mesi lavora per una realtà locale che offre prodotti specifici per l'alpinismo. Con l'avvento della pandemia ha riscontrato una crescita in questo settore?

La pandemia, oltre ai problemi che tutti conosciamo, ha portato molte persone alla riscoperta del nostro territorio e alla pratica di attività fisica all'aperto. Nella nostra sede, a partire dalla prima ondata pandemica, abbiamo avuto a lungo molti prodotti esauriti e una crescita netta in termini di vendite. Camminando regolarmente sui sentieri che il nostro territorio offre, incontro molti più ragazzi con zaino in spalla rispetto a prima e questo non può che farmi piacere.

La pandemia ha rivoluzionato l'approccio al lavoro di molte aziende, crede che questa veloce digitalizzazione porterà le persone al «nomadismo digitale», lavorare viaggiando?

Credo che in Svizzera, in generale, si sia ancora un po' restii in questo senso, è sufficiente notare quanti professionisti – nonostante la pandemia – lavorino

Le app del viaggiatore:

Svizzera mobile: <https://www.schweizmobil.ch/de/app-schweizmobil-d.html>
Guthook Guides: <https://atlasguides.com/trail-guides/>

Sentieri Svizzera e Alpi:

- svizzeramobile.ch
- www.wandern.ch
- wegwandern.ch
- via-alpina.org
- hikr.org
- era-ewv-ferp.com
- www.autourdumontblanc.com
- www.le-gr20.fr
- viadra.ch
- www.viaaltavallelaggia.ch

ancora dall'ufficio. I benefici del lavoro da remoto sono molti, è un sistema sostenibile a livello ambientale che permette inoltre una maggiore flessibilità nell'organizzazione delle proprie mansioni. Io sono un sostenitore di questo sistema, ho svolto per 9 anni progetti in remoto quando lavoravo per l'Ufficio federale dello sport e devo dire che siamo sempre riusciti a coordinarci in maniera ottimale. È naturale che alla base debba esserci un buon rapporto di fiducia tra le parti. Forse, per capire maggiormente i vantaggi di questo sistema, bisognerebbe impostare la strategia meno sulle ore di lavoro e più sugli obiettivi, sui progetti.

Credo che grazie alle tecnologie abbiamo tra le mani un grande potenziale, vediamo come questo abbia portato alla nascita di nuove professioni, pensiamo ai «blogger», agli «youtuber», agli «influencer», avventurieri che condividono in rete le loro esperienze, raccontandole con questi nuovi strumenti e suscitando l'interesse di molte persone.

Quale sarà la meta – pandemia permettendo – del suo prossimo viaggio?

A breve termine vorrei scoprire in lungo e in largo i sentieri sulle nostre alpi, organizzando uscite di 5–6 giorni, mentre la prossima estate mi piacerebbe percorrere il «Tour du Mont-Blanc» (circa 10 giorni) e il «GR20» in Corsica (circa 16 giorni). Negli anni avvenire invece è mio obiettivo completare il «Triple Crown» dei grandi sentieri degli Stati Uniti, percorrendo dapprima il «Pacific Crest Trail» entro i miei 50 anni e concludendo infine con l'impegnativo «Continental Divide Trail».

Alla scoperta dei social network con la Sezione Ticino



Negli ultimi anni, i social network hanno assunto un ruolo sempre più importante nella vita delle persone. Gli ultimi dati statistici - reperibili online - indicano come la pandemia abbia addirittura stimolato la crescita di utilizzo di questi moderni canali di comunicazione. Nati come luogo per

mantenere i contatti con vecchi amici e conoscenti, oggi, a distanza di quasi un ventennio dal loro esordio, sono diventate vere e proprie piazze virtuali, e per alcune aziende e professionisti, anche una fonte di guadagno. Se non avete molta dimestichezza con queste piattaforme non vi preoccupate, siete ampiamente giustificati, per stare al

passo con i tempi è necessario dedicare loro del tempo e noi, nel nostro piccolo, vogliamo fornirvi una piccola mappa, che vi aiuterà capire cosa offrono e a muovervi con maggiore facilità nell'affascinante e complesso mondo del digitale. Spesso dietro all'esclamazione «è per giovani» si cela invece un'opportunità adatta a tutti.



Lo scopo principale dei social network è quello di «connettere» le persone, la sensazione di poter in ogni momento entrare in contatto, anche se virtualmente, con chi desideriamo: amici, parenti o più in generale, conoscenti. Oggi anche le organizzazioni e le aziende sfruttano questi canali per essere più vicini ai propri clienti. Addirittura alcuni dei prodotti che in questo momento abbiamo a casa, sono stati sviluppati, e talvolta ideati, sulla base di consigli e opinioni di clienti o utenti trovati su queste piattaforme. Anche noi che siamo un Club, e come tale viviamo di relazio-

ni, utilizziamo questi strumenti per migliorare la nostra comunicazione e per essere quanto più vicini possibile a voi per: dubbi, domande, suggerimenti o anche solo per un veloce saluto. L'importante non è l'adesione a queste piattaforme, ma riconoscere in loro una possibilità in più per interagire e rimanere aggiornati. Siamo sicuri che nelle prossime righe - qualora rifiutaste l'idea di iscrivervi a una di esse - troverete almeno un modo per sorprendere o strappare una risata ai vostri nipoti, quando direte loro che sapete cos'è «TikTok». Dunque, rimanete con noi, tra poco vi spiegheremo di cosa si tratta. Partiamo dall'inizio, che cosa sono i social network? Sono luoghi virtuali, accessibili principalmente tramite computer o smartphone (telefono cellulare), sui quali abbiamo la possibilità di replicare, grazie a internet, una situazione simile alla realtà, ma grazie

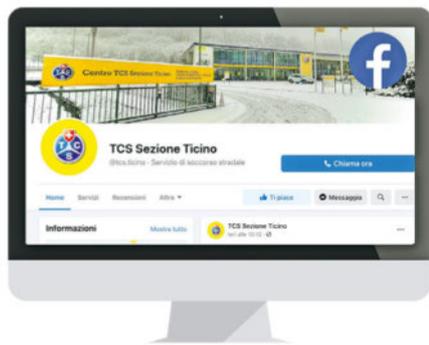
all'ausilio di uno schermo. L'esempio più lampante, e che forse può aiutare a meglio comprendere l'utilità di questi «luoghi», è la situazione creatasi con la pandemia. In occasione della prima ondata da Covid-19, per salvaguardare la nostra salute, ci siamo trovati a sospendere temporaneamente gli incontri con amici e parenti al di fuori dell'unità domestica. Lo strumento che meglio ha colmato il bisogno di socialità ma non solo, sono stati appunto, i social network. Messaggi in tempo reale, videochiamate e note vocali con i propri cari per sapere il loro stato di salute e per un confronto sulle ultime notizie passate alla tv. Qual è la piattaforma più adatta alle proprie esigenze? Qui di seguito cercheremo di riassumere le principali, sulle quali avrete modo di comunicare anche con noi.



Twitter, notizie in 280 caratteri

Twitter è il social network per chi vuole informarsi senza perdere troppo tempo. Viene definito anche sistema di «micro-blogging», per la sua natura orientata all'opinione, al commento di una notizia o di un argomento da parte dei suoi iscritti. Twitter ha anche un termine che indica la pubblicazione di un aggiornamento o messaggio pubblico: il «tweet» (in italiano «cin-

guetto»). Il limite di scrittura è di 280 caratteri ed è particolarmente utilizzato da: politici, personaggi famosi e giornalisti. Iscrivendosi gratuitamente, è infatti possibile aggiungere i «profili» dei principali quotidiani sul territorio e seguire le notizie in tempo reale, anticipando ciò che verrà trattato in seguito sui notiziari in tv. Potete rimanere aggiornati sulle notizie concernenti la mobilità, digitando «TCS Sezione Ticino».



Facebook, la piattaforma per tutte le età

Facebook è il social network più famoso e utilizzato al mondo, fondato nel 2004 da Mark Zuckerberg negli Stati Uniti, conta oggi oltre 2,7 miliardi di utenti di ogni età. Proprio quest'ultimo aspetto ha portato i più giovani, con il passare del tempo, a prediligere e

dunque migrare su altre piattaforme, come ad esempio Instagram e TikTok. Su Facebook, con ogni probabilità, troverete ex-compagni di classe di quando eravate ancora studenti o amici conosciuti in vacanza molti anni fa, e che avreste forse piacere a risentire. Le sue funzioni più interessanti sono: «amici», «gruppi» e «pagine». Una volta registrati a Facebook, potrete quindi ricreare la vostra cerchia di conoscenze anche da remoto, così da poter restare in contatto e scambiare qualche parola anche in un periodo durante il quale, il distanziamento è ancora prioritario. Inoltre, qualsiasi sia il vostro interesse, troverete una nicchia di persone, che come voi è appassionata a un determinato argomento. Vi piace viaggiare, cucinare, camminare o fare uno sport in particolare? Bene, su Facebook potete iscrivervi a

«gruppi» dedicati. Digitando il vostro interesse nella barra di ricerca, troverete persone che raccontano le proprie esperienze, condividono idee e si scambiano consigli. Desiderate percorrere un nuovo sentiero in montagna o trovare una nuova ricetta per sorprendere i vostri parenti? Facebook è un ottimo strumento per la condivisione. Le «pagine» offrono invece un interessante mezzo di comunicazione per avvicinare le aziende ai propri clienti e viceversa, o nel nostro caso, del Club ai Soci. Ciò significa, che oltre a rimanere informati sulle novità del TCS, potrete conversare con noi in tempo reale, proprio come nella realtà. È sufficiente scrivere dalla propria tastiera «TCS Sezione Ticino» nella barra di ricerca e cliccare sul tasto «messaggi». Cosa ne pensate? Vi aspettiamo.

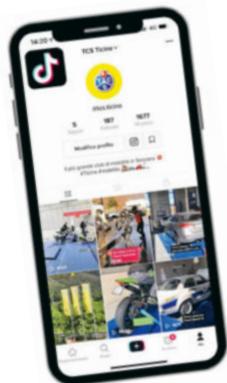


Instagram, adatto ai giovani ma non solo

Instagram è un social network che ha vissuto un'importante crescita negli ultimi anni, anche grazie all'acquisizione da parte di Facebook, che nel 2012, l'ha rilevata per 1 miliardo di dollari. Secondo uno studio della

multinazionale Bloomberg, oggi il suo valore si attesterebbe addirittura attorno ai 100 miliardi, mentre l'utenza, secondo altre statistiche, sarebbe di circa 1 miliardo in tutto il mondo. Qual è la differenza con Facebook? Instagram, oltre a essere frequentato da un pubblico in media più giovane, è nato come strumento per la condivisione di foto in formato 1:1 (quadrato), salvo poi, grazie al grande apprezzamento dei suoi utenti, essere stato sviluppato con altre importanti funzioni, che hanno di fatto, rivoluzionato il modo di comunicare in rete. Con grande probabilità ci troverete i vostri figli e nipoti. Oggi, tra le sue più importanti funzioni troviamo: i «post»

e le «stories». Il «post» è la definizione che viene data a quando carichiamo su Instagram una o più foto con una descrizione. Le «stories» sono invece foto o brevi video temporanei che si cancellano dopo sole 24 ore. Questa funzione consente di comunicare in maniera più costante e diretta con i propri interlocutori. Noi ad esempio, lo scorso dicembre, abbiamo organizzato il «Calendario dell'Avvento TCS», un concorso che prevedeva l'estrazione di un premio giornaliero tra i Soci che vi partecipavano. Interessante, vero? Ci trovate su Instagram digitando «tcs.ticino», saremo contenti di rispondervi anche lì.



TikTok, intrattenimento e video divertenti

TikTok è il più recente tra i social

network citati, nato nel 2016 (in precedenza con il nome di «Musical.ly»), è ad oggi lo strumento più amato dalla «generazione Z», i ragazzi nati dal secondo millennio in poi. Su internet, le più recenti statistiche, indicano oltre 800 milioni di utenti attivi ogni mese. Su questo portale troverete tanti brevi video divertenti, tra i più popolari: balli, sfide di ogni genere, registrazioni con simpatici animali domestici ma anche

tanto altro. Il vantaggio è che non è necessario registrarsi, così, qualora voleste dare solo un'occhiata e capire di cosa si tratta, o semplicemente conoscere meglio la «generazione del futuro», potete farlo senza lasciare i vostri dati. Una realtà che non si è ancora consolidata e che sta vivendo ancora una fase di transizione ed evoluzione. Noi vi aspettiamo, ci trovate anche qui digitando il nome «tcs.ticino».

I nostri controlli in un colpo d'occhio!



Al Centro tecnico TCS di Rivera effettuiamo controlli tecnici che permettono di gestire meglio la manutenzione della propria auto ed evitare costosi interventi che possono, a volte, rivelarsi anche inutili. La garanzia sta per scadere e vuole conoscere lo stato dell'auto? Ha ricevuto la convocazione al collaudo e vuole sapere lo stato della sua auto? Con quali costi? Sta valutando l'acquisto di un veicolo e desidera sapere se si tratta di una vera occasione? Ecco che un controllo, con la consulenza e l'esperienza di esperti, permette di avere risposte chiare.

Standard (60 min.)

Controllo della fanaleria, freni, e ammortizzatori, organi direzionali, motore (accensione, alimentazione, livelli).
Prezzo: 160 fr.
Prezzo Socio TCS 80 fr.

Pre-collaudo auto (40 min.)

Si valuta tutto lo stato dell'auto che deve essere presentata al collaudo ufficiale. È rilasciata una lista di interventi necessari da presentare al proprio garagista di fiducia.
Prezzo: 120 fr.
Prezzo Socio TCS: 60 fr.

Se durante il pre-collaudo l'auto risulta già a norma, si potrà usufruire del Pacchetto SOLO PER SOCI TCS: l'auto viene collaudata subito ricevendo uno sconto sulla tariffa del controllo TCS.
Sconto: 30 fr. sul pre-collaudo

Pre-collaudo furgoni e camper (50 min.)

Si valuta lo stato del furgone o del camper che deve essere presentato al collaudo ufficiale. Per i Camper non è incluso il controllo circuito gas della zona abitata.
Prezzo: 160 fr.
Prezzo Socio TCS: 80 fr.

Test occasione (100 min.)

Controllo della fanaleria, freni, ammortizzatori, organi direzionali, motore (accensione, alimentazione, livelli), verifica carrozzeria (incidentata).
Prezzo: 240 fr.
Prezzo Socio TCS: 120 fr.

Novità

Test occasione con potenza motore* (140 min.)

Controllo della fanaleria, freni, ammortizzatori, organi direzionali, motore (accensione, alimentazione, livelli), verifica carrozzeria (incidentata) e con il controllo della potenza motore.
Prezzo: 300 fr.
Prezzo Socio TCS: 170 fr.

Potenza motore auto (80 min.)

Controllo della potenza del motore di automobili
Prezzo: 240 fr.
Prezzo Socio TCS: 120 fr.

Potenza motore moto (50 min.)

Controllo della potenza del motore per motociclette
Prezzo: 160 fr.
Prezzo Socio TCS: 80 fr.

Test garanzia (100 min.)

Controllo della parti coperte dalla garanzia prima che questa scada.
Prezzo: 240 fr.
Prezzo Socio TCS: 120 fr.

Sicurezza (30 min.)

Controllo fanaleria, freni, ammortizzatori, organi direzionali.
Prezzo: 100 fr.
Prezzo Socio TCS: 50 fr.

Tachimetro (50 min.)

Controllo per la coerenza della velocità indicata.
Prezzo: 160 fr.
Prezzo Socio TCS: 80 fr.

Controllo specifico (10 minuti)

Controlli dedicati alla ricerca di specifici difetti secondo il tempo (per ogni 10 min.).
Prezzo: 30 fr.
Prezzo Socio TCS: 15 fr.

Check-up vacanze (60 min.)

Partire senza problemi! Un controllo per evitare delle «panne» che possono rovinare le vacanze.
Prezzo: 160 fr.
Prezzo Socio TCS: 80 fr.

Vendita auto

Vendiamo la sua auto senza preoccupazioni e senza sforzo in maniera professionale e neutrale al prezzo corrente di mercato. Ci contatti per maggiori informazioni oppure tcs.ch/vendita-auto

Velocità 100km/h roulotte e rimorchi (60 min.)

Omologazione per la Germania che permette di viaggiare a 100 km/h in autostrada trainando una roulotte o un rimorchio.
Prezzo: 160 fr.
Prezzo Socio TCS: 80 fr.

Novità

*Per effettuare la potenza del motore si consigliano pneumatici di controllo forniti dal garagista. È sconsigliato effettuarla con pneumatici invernali, da corsa, nuovi o rigommati. Inoltre la potenza motore sarà spinta fino alla velocità massima indicata dagli pneumatici.



Luogo e orari

Centro tecnico TCS
Via alla Chiesa 10, 6802 Rivera.
Orari d'apertura:
lun-gio 07.30-18.00
ven 07.30-16.30
sab 08.00-12.00

Appuntamenti

Telefono: 091 935 91 35
Internet: tcs-ticino.ch
e-mail: sezioneTI@tcs.ch



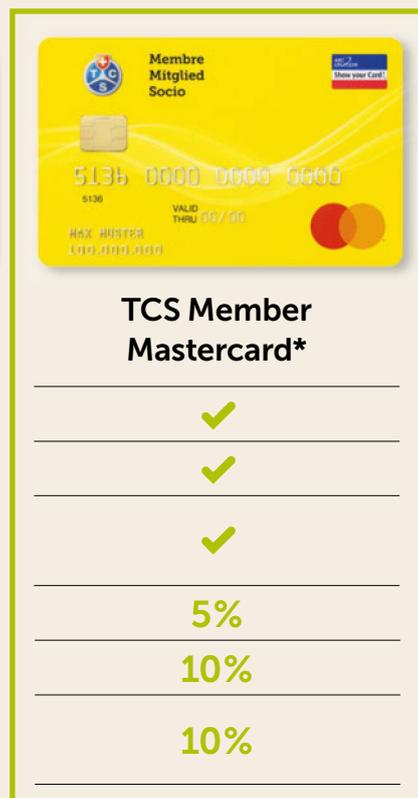
125 ANNI
JAHRE

Sostituisca ora la Sua tessera di socio TCS con la TCS Member Mastercard®

La TCS Member Mastercard® gratuita
Le offre molti più vantaggi rispetto alla
Sua attuale tessera di socio:



La Sua carta attuale



TCS Member
Mastercard*

Tessera di socio TCS



Carta di credito senza tassa annua



Carta carburante con sconto
di 4–5 centesimi al litro



Sconto sulle ricariche di veicoli elettrici



Sconto su TCS autonoleggio

5%

Sconto per la nuova sottoscrizione
di una TCS Assicurazione auto**



5%

10%

10%

I vantaggi in dettaglio su: tcs.ch/sostituire

Passi ora alla TCS Member Mastercard:
tcs.ch/sostituire

* La TCS Member Mastercard è una carta di credito senza quota annua emessa da Cembra Money Bank SA, Zurigo. Questa offerta è riservata ai soci del TCS domiciliati in Svizzera che non sono ancora in possesso di una TCS Member Mastercard.

** Le sottoscrizioni online sono escluse dallo sconto.



Diametro corona inclusa: 4,5 cm

Cinturino regolabile fino ad un massimo di 22 cm

Prezzo: Fr. 229.80
o 3 rate mensili di Fr. 76.60
(+ Fr. 11.90 spedizione e servizio)
Numero del prodotto: 503-FA141.01

AC/DC

BACK IN BLACK

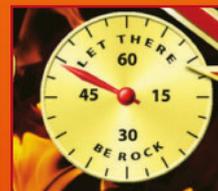
OROLOGIO TRIBUTO

- Cassa in acciaio inox realizzata a mano
- Placcatura nera a ioni
- Preciso meccanismo al quarzo
- Funzione cronometro inclusa
- Raffinato astuccio in ottica pelle

LIMITAZIONE MONDIALE

1,973

Prima prenoti, più piccolo è il numero di emissione



Decorato da una molteplicità di simboli degli AC/DC – compresa la silhouette di Angus Young



Ciascun orologio è numerato singolarmente. Tiratura limitata: 1.973 pezzi – quantitativo corrispondente all'anno di formazione del gruppo

Garanzia di resa valida 120 giorni

BUONO D'ORDINE ESCLUSIVO

Termine di ordinazione: 1 marzo 2021

No. di riferimento: 64559 / 503-FA141.01

Sì, ordino l'orologio „Back in Black“

Desidero fattura unica rate mensili

Nome/Cognome Per cortesia, scrivere in stampatello

Via/N.

Cap/Città

E-mail

Firma

Telefono

Trattamento dei dati personali: Trova informazioni dettagliate sulla protezione dei dati alla pagina www.bradford.ch/datenschutz. La società The Bradford Exchange non Le invierà alcuna offerta per e-mail, telefono o sms. Può modificare sempre, in ogni momento, le Sue preferenze di contatto, mettendosi in comunicazione con noi all'indirizzo o al numero di telefono indicati a lato. Qualora non volesse più ricevere le nostre proposte neanche per lettera, La invitiamo a comunicarcelo via telefono, e-mail o tramite lettera.

Il 25 luglio 1980 uscì l'album „Back in Black“ del gruppo musicale australiano hard rock AC/DC. La raccolta contiene brani leggendari come „Hells Bells“ o „You Shook Me All Night Long“. Per omaggiare questa band hard rock della „Hall of Fame“, The Bradford Exchange presenta un orologio da polso unico nel suo genere. Realizzato a mano con il miglior acciaio inossidabile, saranno disponibili sole 1.973 copie. Il rivestimento nero a ioni dell'articolo ne sottolinea non solo l'aspetto esteriore marcato e deciso, bensì garantisce anche maggiore resistenza e durata. Il quadrante, anch'esso nero, presenta il caratteristico logo del gruppo, verso il quale si alzano roventi lingue di fuoco. Il retro è decorato dalla silhouette iconica di Angus Young, la scritta Hells Bells e il Suo personalissimo numero seriale. Il movimento al quarzo con funzione cronometro integrata garantisce una misurazione del tempo precisa ed affidabile.

In esclusiva da The Bradford Exchange

Questo articolo ed omaggio al celebre gruppo è distribuito unicamente da The Bradford Exchange e non è disponibile nei negozi. Sia uno dei primi ad acquisire questa edizione speciale a tiratura molto limitata. Ordini il Suo inconfondibile orologio tributo agli AC/DC al meglio oggi stesso!



Elegante scatola di presentazione e certificato di autenticità inclusi



www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Per ordinare online
no. di riferimento: **64559**



Spedire subito a: The Bradford Exchange, Ltd. Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch