

Dossier UPSA

L'impegno politico dell'UPSA

Stato: giugno 2022



INDICE

1. Introduzione	3
2. Situazione di partenza (importanza dell'impegno politico dell'UPSA)	4
3. Principi dell'UPSA in materia di politica dei trasporti	5
4. Principi di politica della formazione dell'UPSA	9
5. Principi dell'UPSA nella politica dell'artigianato	13
6. Approcci d'azione per l'associazione, le sezioni e i singoli soci	15
7. Riepilogo delle principali constatazioni e misure	16

1. INTRODUZIONE

Il presente documento tratta un altro tema molto importante per l'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), ovvero l'impegno politico dell'associazione. Il dossier del 2017 è stato completamente rielaborato. La base è costituita dall'intento espresso nel 2016 nell'ambito della strategia UPSA rielaborata: «Per rappresentare efficacemente gli interessi e le richieste dei suoi soci, l'UPSA cura la sua solida rete politica a livello regionale e nazionale. Le sezioni si impegnano nella politica locale.» Ora il dossier è stato integrato da un sondaggio preliminare tra i soci con l'obiettivo di definire i temi più importanti nei diversi ambiti del lavoro politico.

L'UPSA si concentra sulla politica dei trasporti, della formazione e dell'artigianato. Inoltre, intende sensibilizzare i singoli soci sulla necessità dell'impegno politico dell'associazione e mostrare quanto l'UPSA persegue l'approccio imprenditoriale anche a livello politico.

2. SITUAZIONE DI PARTENZA (IMPORTANZA DELL'IMPEGNO POLITICO DELL'UPSA)

Per comprendere il ruolo dell'UPSA nel panorama politico è utile dare uno sguardo al passato. L'Unione è stata fondata nel 1927 come semplice associazione professionale. Gli obiettivi principali erano (e sono) la formazione di base e continua, i servizi ai soci e, in generale, il mantenimento di condizioni quadro favorevoli per i garagisti svizzeri.

2.1. Un posto di lavoro su otto è connesso all'auto

Sulle strade svizzere circolano oggi circa 4,6 milioni di autovetture. La Svizzera è quindi uno dei paesi più motorizzati d'Europa. Con l'aumento del numero di veicoli, anche il relativo settore si è sviluppato e ampliato. Nell'UPSA sono organizzati 3'866 garage con circa 39'700 collaboratori. In Svizzera un posto di lavoro su otto è direttamente o indirettamente connesso all'auto. Complessivamente l'economia automobilistica svizzera comprende poco più di 15'000 aziende e dà lavoro a 84'000 collaboratori con un fatturato complessivo di 90 miliardi di franchi. Circa 34 miliardi di franchi vengono generati dai soli garage svizzeri. Di conseguenza, il settore dell'auto è di grande importanza a livello economico (cfr. strasseschweiz.ch/app/uploads/2020/02/vademecum_2020_d.pdf, consultato il 29.12.2021).

2.2 L'UPSA fa sentire la voce della ragione

In un panorama politico sempre più complesso, l'UPSA si occupa di un ampio ventaglio di temi nell'interesse dei suoi soci: la strada, i trasporti, la formazione e anche le questioni imprenditoriali generali. In quanto associazione di categoria leader e responsabile, si posiziona come «voce della ragione» nelle questioni legate al traffico. L'Unione non cerca lo scontro con l'avversario politico bensì la collaborazione con i suoi partner. Spesso, infatti, gli obiettivi politici possono essere raggiunti solo insieme. Tuttavia, l'UPSA è anche in grado di creare un consenso maggioritario da sola con azioni mirate. La decisione spetta al Comitato centrale caso per caso. Inoltre, l'UPSA si impegna strenuamente ovunque i suoi soci subiscano pressioni politiche.

2.3. La solidarietà crea consensi maggioritari

All'interno delle associazioni connesse al traffico su strada, l'UPSA svolge un ruolo fondamentale. Insieme a Stradasvizzera, all'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) e ad associazioni affini, si batte per gli interessi del trasporto motorizzato.

I processi politici in Svizzera sono strutturati in modo tale da rendere difficile la vittoria di chi si batte da solo. Poiché gli interessi delle varie associazioni variano a seconda del tema, l'UPSA si impegna stringendo alleanze che possono cambiare a seconda dell'oggetto.

3. PRINCIPI DELL'UPSA IN MATERIA DI POLITICA DEI TRASPORTI

3.1 Sfide

L'UPSA e i suoi soci vedono soprattutto nei settori

- del mobility pricing (3.2)
- del finanziamento delle strade (3.3)
- della riduzione della velocità a 30 km/h (3.4)
- della decarbonizzazione del traffico stradale (3.5) e
- della Legge sul CO₂ (3.6)

i principali campi d'azione. Qui di seguito vengono approfonditi i singoli temi nei rispettivi capitoli.

3.2 Mobility pricing

La Costituzione garantisce l'uso gratuito delle strade pubbliche in Svizzera ma l'Assemblea federale può decidere delle eccezioni a questo principio generale. Il principio dell'accesso gratuito è stato esplicitamente inserito nella Costituzione federale nel 1958, elemento fondamentale del nostro Stato federale.

L'UPSA è disposta a discuterne, come affermato a chiare lettere nel suo parere sui progetti pilota sul «Mobility pricing», a condizione che i principi quadro definiti dalla Confederazione stessa siano pienamente rispettati:

- Pay as you use: chi consuma mobilità deve essere incentivato a fare attenzione ai costi.
- Compensazione: con il mobility pricing non si dovrà pagare di più in totale bensì in modo diverso. I costi che ne derivano non dovranno aggiungersi alle imposte esistenti.
- Effetto distributivo/sociopolitico: il mobility pricing dovrà essere organizzato in modo tale che la mobilità continui a essere accessibile a tutti gli utenti.
- Intermodalità: il mobility pricing dovrà perseguire un approccio multimodale e comprende strade e ferrovie.
- Struttura modulare: dovranno essere possibili una graduale creazione di misure e il loro ampliamento, nonché la coesistenza di sistemi vecchi e nuovi.
- Protezione dei dati: la raccolta, l'utilizzo e la conservazione dei dati nonché la loro cancellazione dovranno poggiare su una base giuridica chiara.
- Trasparenza: il finanziamento, il funzionamento, il raggiungimento degli obiettivi, la formazione dei prezzi e l'utilizzo degli introiti dovranno essere trasparenti e comprensibili.

L'UPSA respinge un sistema di prezzi unilaterale, come ad esempio il road pricing. Nel prossimo futuro i compiti dei garagisti cambieranno appena per effetto del mobility pricing. Non è ancora possibile prevedere con esattezza quali saranno gli effetti sulle loro attività in caso di introduzione definitiva di questo sistema.

3.3 Finanziamento delle strade

Un tema importante per l'UPSA e i suoi soci è la preservazione a lungo termine dell'infrastruttura stradale e del bilancio federale. Le entrate derivanti dall'imposta sugli oli minerali diminuiscono, fenomeno questo accelerato dalla quota sempre maggiore di veicoli elettrici immessi sul mercato.

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha elaborato un importante documento di base per la Confederazione, i Cantoni e i Comuni: le Prospettive di traffico 2050. In esso l'ARE afferma che: «Il traffico continuerà a crescere anche in futuro. Tuttavia, a causa di tendenze sociali ed economiche come l'aumento dell'home office, la crescente urbanizzazione e l'invecchiamento della popolazione, il traffico sta crescendo meno della popolazione.

È quanto emerge dalle Prospettive di traffico 2050 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).»

(<https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/prospettive-traffico.html>, consultato il 28.12.2021)

Le Prospettive di trasporto 2050 presentano quattro scenari che illustrano il possibile sviluppo del traffico viaggiatori e merci. Lo scenario «Base» ipotizza uno sviluppo dei trasporti orientato agli obiettivi di mobilità della Confederazione. Gli altri tre scenari sono percorsi di sviluppo alternativi. Tutti e quattro gli scenari si basano su ipotesi diverse, ad esempio per quanto concerne il momento in cui la politica adotta misure per raggiungere gli obiettivi dell'Accordo di Parigi sul clima, la velocità con cui prendono piede tecnologie rispettose dell'ambiente o ancora l'importanza che ognuno attribuisce al possesso e alla sostenibilità.

(Cfr. <https://www.are.admin.ch/are/it/home/mobilita/basi-e-dati/prospettive-traffico.html>, consultato il 28.12.2021)

Secondo l'UPSA, i risultati dello scenario «Base» vanno visti con grande scetticismo. Esso si basa, tra l'altro, sull'ipotesi che vengano introdotte misure di politica dei trasporti: la quota dei trasporti pubblici crescerà, aumenterà l'uso delle biciclette e il traffico motorizzato individuale diminuirà, pur rimanendo significativo.

Per l'UPSA una cosa è fondamentale: che il finanziamento dell'infrastruttura stradale sia garantito a lungo termine, consentendo così di pianificare. Nell'ottica di garantire a medio e lungo termine le finanze dell'infrastruttura stradale nazionale, l'UPSA persegue i seguenti obiettivi:

- Libertà di scelta del mezzo di trasporto, senza mettere in concorrenza tra di loro i vettori.
- Messa a disposizione dell'infrastruttura mediante ampliamenti mirati o riduzioni mirate del carico. Le strozzature in termini di capacità devono essere risolte principalmente sviluppando l'infrastruttura di trasporto in funzione della domanda.
- La garanzia a lungo termine del finanziamento dell'infrastruttura stradale (obiettivo principale). Gli importi mancanti nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) devono essere compensati in modo da garantire la pianificabilità delle entrate.
- Lo sfruttamento delle innovazioni tecnologiche (automazione, collegamento in rete) per migliorare l'efficienza.
- La diffusione delle propulsioni alternative deve avvenire sulla spinta del mercato e non essere prescritta dallo Stato.
- Se le attuali imposte e tasse dovranno essere sostituite nel lungo periodo, devono essere soddisfatte le condizioni di cui al punto 3.2.

3.4 Riduzioni della velocità (30 km/h)

L'UPSA chiede che venga garantito il flusso del traffico sulle principali arterie di circolazione e respinge il limite di velocità a 30 km/h per i seguenti motivi:

- Una riduzione forzata della velocità generale a 30 km/h sull'intera rete stradale interurbana rappresenterebbe un'ingerenza nella competenza dei Cantoni e dei Comuni, poiché tali strade non rientrano nella competenza della Confederazione.
- L'introduzione di un limite generale di velocità a 30 km/h renderebbe meno attraenti le strade principali e si prevede che una parte del traffico torni ad attraversare le zone residenziali, aumentando così la rumorosità e il rischio di incidenti in quelle aree.
- La riduzione della velocità massima generale a 30 km/h si applicherebbe a tutti i veicoli, compresi il trasporto su strada e quello pubblico. Per garantire l'accessibilità delle città sia al trasporto di merci che agli autobus, è importante mantenere la velocità massima generale a 50 km/h. Una riduzione della velocità di trasporto comporta costose perdite di tempo, che possono persino richiedere l'acquisto di veicoli aggiuntivi per garantire lo stesso servizio di trasporto.

3.5 Decarbonizzazione del traffico stradale

Per l'UPSA è fondamentale garantire l'obiettività tecnologica. Ciò che conta è il modo in cui si utilizzano i vettori e la situazione specifica di utilizzo. È importante trovare la soluzione di propulsione ideale per i singoli casi e svilupparla ulteriormente.

La Svizzera ha la possibilità di far progredire le tecnologie di decarbonizzazione e di affermarle sul mercato. È qui che entra in gioco la politica. Queste innovazioni non devono essere ostacolate da un'attenzione unilaterale a una data forma di propulsione. L'UPSA si impegna affinché le condizioni quadro per le innovazioni siano ottimali. È poco utile discutere di tecnologie «buone» o «cattive».

Per avere un sistema di trasporto funzionante e forme di mobilità efficienti, l'economia e il settore dei veicoli necessitano di condizioni quadro chiare, senza divieti ideologici o misure di sostegno unilaterali. Occorre combinare opportunamente i vari vettori di trasporto. La pianificabilità e la sicurezza degli investimenti sono estremamente importanti, soprattutto in un contesto in cui il comportamento in fatto di mobilità è in fase di evoluzione. I proprietari di veicoli hanno bisogno di pianificabilità e sicurezza degli investimenti. In particolare, nel settore delle flotte di veicoli gestite a livello professionale, i cambiamenti di rotta politica possono avere gravi ripercussioni se non vengono affiancati da una regolamentazione transitoria ben ponderata. Di conseguenza l'UPSA considera suo compito partecipare attivamente, insieme alle organizzazioni a essa vicine, agli sviluppi nel settore dei trasporti nell'interesse dei suoi soci.

3.6 Legge sul CO₂

Dopo che l'UPSA si è impegnata con successo nella lotta contro la Legge sul CO₂ nel giugno 2021, si parla già di un nuovo progetto di legge.

L'UPSA riconosce e sostiene gli sforzi volti a ridurre le emissioni nocive per il clima anche nel traffico stradale. Ma c'è bisogno di una legge con meno divieti e più incentivi – sempre con l'obiettivo di promuovere l'innovazione nelle energie rinnovabili. Deve esserci una discussione obiettiva rispetto alle tecnologie.

Oltre al rapido potenziamento dell'infrastruttura pubblica di ricarica per i veicoli elettrici, l'UPSA chiede anche un sostegno mirato alle stazioni di ricarica private. Inoltre, una nuova Legge sul CO₂ dovrebbe promuovere le possibilità di rifornimento di idrogeno e gli investimenti nella produzione di carburanti sintetici, che possono anch'essi dare un contributo importante alla protezione del clima. Il tema dell'approvvigionamento elettrico deve essere assolutamente al centro di tutte le discussioni. La Confederazione prevede infatti una carenza di elettricità di lungo periodo.

Anche senza Legge sul CO₂, l'UPSA sostiene una mobilità rispettosa del clima con diversi programmi per l'efficienza, come il «CheckEnergeticaAuto» in collaborazione con «SvizzeraEnergia», un programma dell'Ufficio federale dell'energia (UFE), e il «Programma di ottimizzazione pneumatici» (POP). Infatti, non solo le auto nuove possono e devono contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra, ma anche il parco veicoli esistente.

L'UPSA si impegnerà anche nella futura discussione sul riassetto della Legge sul CO₂ e si impegnerà per questi temi importanti per i suoi soci.

4. PRINCIPI DI POLITICA DELLA FORMAZIONE DELL'UPSA

4.1 Campi d'azione

L'UPSA e i suoi soci vedono soprattutto nei settori

- della digitalizzazione (4.2)
 - dell'idoneità al mercato del lavoro (4.3)
 - del rafforzamento della formazione professionale in quanto parte integrante del sistema formativo (4.4)
 - del riconoscimento dell'equipollenza (4.5)
 - della creazione di buone condizioni quadro (4.6)
- i principali campi d'azione. Qui di seguito vengono approfonditi i singoli temi nei rispettivi capitoli.

4.2 Digitalizzazione

L'UPSA si impegna in vari modi nell'ambito della digitalizzazione. Dal 2018 gli apprendisti delle professioni tecniche legate all'auto utilizzano il materiale didattico elettronico sia nella scuola professionale sia nei corsi interaziendali.

Inoltre, a partire dal 2022, nelle professioni del commercio al dettaglio verrà introdotta una piattaforma di apprendimento elettronica con materiale didattico integrato. Dall'inizio del 2021 l'UPSA mette a disposizione sul proprio sito professioneauto.ch uno strumento didattico pubblico sul tema «Propulsioni alternative», che viene costantemente ampliato. Per sostenere la promozione delle nuove leve verrà sviluppata un'app per la scelta del mestiere, che potrà essere utilizzata su computer e tablet. In futuro verrà vagliata la possibilità di svolgere anche online la procedura di qualificazione scritta dei circa 2'700 apprendisti all'anno.

L'UPSA è anche membro dell'organizzazione promotrice «Gruppo d'interesse per la cooperazione elettronica tra i luoghi di formazione» insieme alle associazioni Swissmem, Swissmechanic Svizzera, ICT Formazione Professionale Svizzera, Suissetec, Società Svizzera degli Impresari-Costruttori e Viscom.

Il Gruppo d'interesse per la cooperazione elettronica tra i luoghi di formazione

- promuove la standardizzazione a livello nazionale e l'identificazione univoca dei dati elettronici relativi alla formazione professionale di base, promuove lo scambio elettronico aperto e senza intoppi dei dati tra i diversi sistemi dei Cantoni e delle organizzazioni del mondo del lavoro (Oml),
- invita i Cantoni e le scuole professionali a mettere a disposizione i dati necessari e chiede l'elaborazione delle interfacce che consentano la comunicazione e l'interazione tra i sistemi dei tre luoghi di formazione (corsi interaziendali (CI) /scuole professionali/aziende),
- promuove lo scambio di esperienze su diversi temi della digitalizzazione tra le associazioni professionali,
- cerca la collaborazione nei progetti per la Formazione professionale 2030. I feedback derivanti dalla collaborazione nei progetti confluiscono nel GI e servono allo scambio di esperienze all'interno della comunità di interessi.
- è il referente nei confronti delle associazioni partner per quanto riguarda i temi legati alla digitalizzazione.

L'UPSA si impegna per la promozione della cooperazione elettronica tra i luoghi di formazione per i seguenti motivi: una cooperazione ottimizzata tra i partner della formazione, ovvero Cantoni e Ufficio federale di statistica (UST), i corsi interaziendali e le aziende consente ai coinvolti, se necessario, di consultarsi per tempo e di adottare misure, ad esempio se le prestazioni di una persona in formazione peggiorano, contribuendo così anche a garantire la qualità della formazione. Inoltre, i processi amministrativi nelle aziende e nei corsi interaziendali vengono ottimizzati grazie alla cooperazione elettronica tra i luoghi di formazione, il che produce un aumento dell'efficienza.

4.3 L'obiettivo principale della formazione professionale è l'idoneità al mercato del lavoro

Circa il 70% di tutti gli apprendisti viene formato in piccole e medie imprese (PMI). Ciò dimostra quanto siano importanti le PMI, e quindi molti soci UPSA, per la formazione professionale.

L'UPSA si impegna insieme all'USAM a livello cantonale e federale affinché la strutturazione e lo sviluppo delle professioni restino di competenza delle associazioni professionali in quanto Oml. In questo modo l'UPSA può opporsi alle proposte indesiderate di modifica o adeguamento avanzate dalle autorità nell'interesse dei suoi soci. L'obiettivo è illustrare le eccellenti opportunità di carriera offerte dal nostro settore, con tutti i loro numerosi titoli di studio riconosciuti.

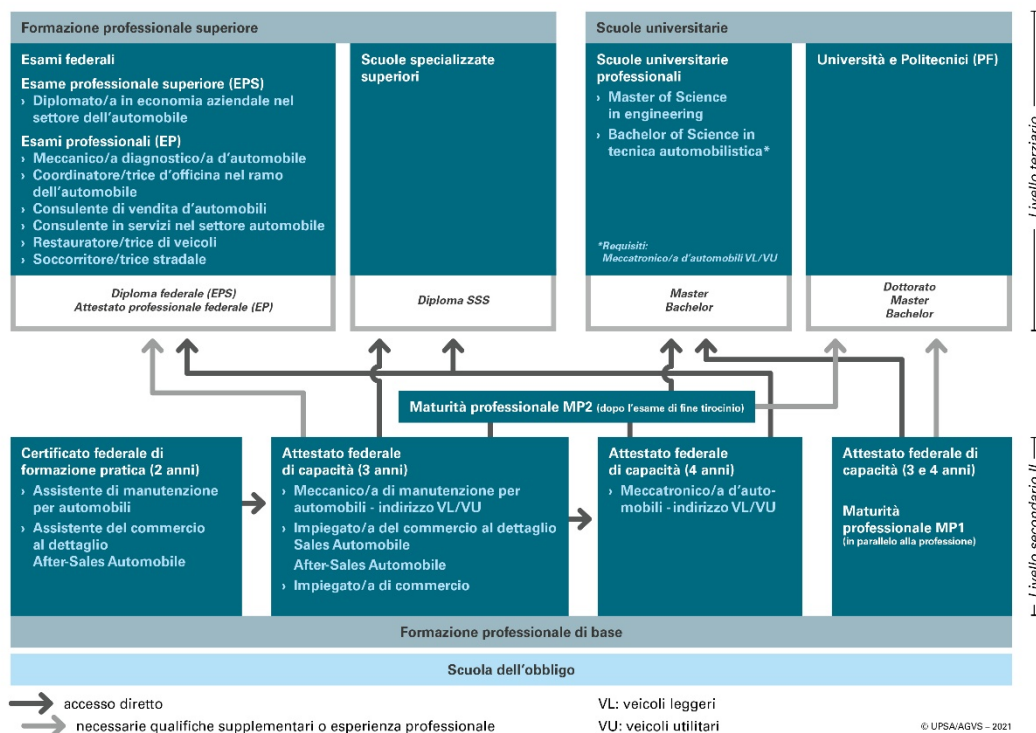
Poiché i veicoli elettrici svolgono un ruolo chiave per una mobilità moderna e futuribile, l'UPSA deve impegnarsi anche in questo ambito. Solo così è possibile garantire un futuro alle professioni del ramo dei professionisti dell'auto. Per promuovere la mobilità elettrica in Svizzera è stata creata la «Roadmap mobilità elettrica 2022». Si tratta di un'opera comune: vi partecipano oltre 50 organizzazioni e aziende di diversi settori, nonché rappresentanti della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni. Il loro obiettivo è promuovere la mobilità elettrica attuando misure nella loro sfera d'influenza.

L'UPSA si impegna attualmente e anche in futuro con le seguenti misure del settore «Formazione e sicurezza sul lavoro» per realizzare la Roadmap mobilità elettrica 2022:

- aumento delle competenze di vendita e consulenza per i veicoli elettrici e della relativa infrastruttura di ricarica
- definizione di chiare disposizioni legali per i lavori sui veicoli elettrici e ibridi
- modulo di formazione per i lavori su componenti di veicoli sotto tensione
- Queste misure sono state presentate dall'UPSA per la roadmap.

4.4 Rafforzamento della formazione professionale in quanto parte integrante del sistema formativo svizzero

Va dato maggior risalto al percorso che passa dalla formazione professionale superiore e conduce all'imprenditorialità nonché alla permeabilità del nostro sistema di formazione.



Nello sviluppo dei corsi di formazione di base e continua UPSA viene data grande importanza alla permeabilità del sistema.

Ciò consente a un apprendista di iniziare, ad esempio, con una formazione biennale di base (CFP) per diventare assistente di manutenzione per automobili o con una formazione di base triennale (AFC) per meccanici di manutenzione per automobili e di completare in tempi brevi la formazione di base AFC di livello superiore. Un meccanico di manutenzione per automobili, ad esempio, può così diventare meccatronico d'automobili con due anni in più.

L'ammissione ai corsi di formazione professionale superiore con attestato federale professionale è possibile a coloro che hanno conseguito una formazione di base UPSA di tre o quattro anni. Con i sei corsi di perfezionamento nel settore tecnico, della consulenza, delle vendite e della gestione e il perfezionamento manageriale a livello dell'esame professionale superiore (EPS) i professionisti possono, da un lato, crescere sviluppando i loro punti di forza e le loro inclinazioni e, dall'altro, contribuire a creare un equilibrio, a livello qualitativo e quantitativo, del personale qualificato a vantaggio delle aziende.

Nell'ambito della formazione professionale superiore l'UPSA si impegna inoltre a sfruttare le sinergie con altre associazioni (ad es. carrosserie suisses) per sviluppare offerte comuni. Inoltre, l'associazione dà importanza a una stretta collaborazione con l'offerta di perfezionamento professionale di costruttori e importatori, per garantire, con i loro corsi, una maggiore facilità di accesso alla formazione professionale superiore dell'UPSA.

Le organizzazioni del mondo del lavoro responsabili della formazione e del perfezionamento professionale devono essere rispettate e rafforzate nel loro lavoro in quanto partner di pari diritti. A tal fine l'UPSA si impegna in gruppi di lavoro dedicati a diversi temi nell'ambito di progetti con altre organizzazioni del mondo del lavoro e con le associazioni mantello dei datori di lavoro, l'USAM e l'Unione svizzera degli imprenditori (USI).

4.5 Riconoscimento dell'equipollenza e della parità di trattamento della formazione professionale superiore e di quella universitaria

Qui l'UPSA si impegna insieme all'USAM. Quest'ultima si impegna a livello terziario per il riconoscimento dell'equipollenza della formazione professionale superiore e di quella universitaria. Nel quadro dell'iniziativa «Formazione professionale 2030», l'UPSA sostiene le associazioni mantello USAM e USI nel progetto «Conferenza delle Oml sul posizionamento SSS/FPS».

Anche per quanto riguarda la valorizzazione dei titoli della formazione professionale superiore, l'UPSA si impegna con l'USAM per l'introduzione delle denominazioni «Professional Bachelor» e «Professional Master». La formazione professionale superiore non deve essere considerata una concorrente rispetto alla formazione universitaria. L'UPSA si impegna in questo senso mostrando agli apprendisti e ai giovani professionisti le numerose possibilità di perfezionamento, compresa la permeabilità nel terziario. I vari profili sono complementari e devono essere rafforzati.

Un'offerta ampia e aggiornata di formazione professionale superiore è per l'UPSA un presupposto per garantire anche in futuro l'idoneità dei professionisti al mercato e offrire loro opportunità di sviluppo e carriera, il che a sua volta favorisce la fidelizzazione dei collaboratori rispetto al settore. Ciononostante, l'UPSA continuerà a verificare cooperazioni con le scuole universitarie per trasmettere competenze economico-aziendali e imprenditoriali.

Da parte sua, il Consiglio federale intende orientare il sistema formativo in modo più dinamico e più forte alle esigenze del mercato. Per l'UPSA si tratta di un segnale positivo, ma deve essere perseguito con coerenza dal Consiglio federale e comunicato meglio.

4.6 Creare buone condizioni quadro per migliorare la situazione del personale qualificato

«Formazione professionale 2030» è un'iniziativa sostenuta da vari partner che anticipa i cambiamenti nel mercato del lavoro e nella società e prepara la formazione professionale al futuro.

Nell'ambito della formazione professionale 2030, l'UPSA partecipa attivamente alle varie direttrici d'attacco, in particolare al gruppo tematico «Consulenza alle professioni/allo studio e alla carriera» e, in qualità di membro del Gruppo d'interesse per la cooperazione elettronica tra i luoghi di formazione, l'UPSA rappresenta anche il gruppo tematico «Cambiamento digitale».

In particolare, nell'attuazione dei progetti nell'ambito dell'iniziativa «Formazione professionale 2030», la previa concertazione tra le associazioni dei datori di lavoro e la successiva presa di posizione comune nei confronti della Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione (SEFRI) e dei Cantoni si sono rivelate molto efficaci per rappresentare gli interessi delle Oml. Per questo motivo l'UPSA sostiene la promozione dell'ulteriore collaborazione tra le associazioni dei datori di lavoro.

Per l'UPSA sarà molto importante anche in futuro far sentire la propria voce alle autorità insieme alle associazioni partner.

5. PRINCIPI DELL'UPSA NELLA POLITICA DELL'ARTIGIANATO

5.1 Campi d'azione

L'UPSA e i suoi soci vedono soprattutto nei settori

- dei costi di regolamentazione (5.2)
- dei sistemi di distribuzione delle aziende di marca (5.3)
- della Legge sulla protezione dei dati (5.4)

i principali campi d'azione. Qui di seguito vengono approfonditi i singoli temi nei rispettivi capitoli.

5.2 Costi di regolamentazione

La regolamentazione aumenta a tutti i livelli, il che comporta oneri amministrativi notevolmente più elevati per le PMI e quindi per la gran parte dei soci UPSA.

La riduzione dei costi di regolamentazione esistenti e il controllo rigoroso di quelli futuri consentono alle aziende di svincolare risorse, il che produrrebbe effetti simili a quelli di un programma di crescita economica.

L'UPSA collabora con l'USAM per ridurre i costi inutili delle regolamentazioni esistenti. Inoltre, vanno evitati futuri costi di regolamentazione derivanti da nuove proposte di legge. Infine, occorre arginare anche i fattori che determinano tali costi.

L'UPSA si impegna a favore di un'economia liberale e punta su una politica economica basata sulla concorrenza e sulla responsabilità individuale. Tutelare la libertà imprenditoriale è uno degli obiettivi principali dell'associazione. Infatti, in questo modo è possibile, tra le varie cose, aumentare l'efficienza e promuovere l'innovazione.

I costi di regolamentazione, invece, incidono su quelli fissi delle imprese e si sottraggono quindi al controllo delle aziende stesse, e, se non si ricorre a tagli in altri settori, tali costi sono difficili da compensare. L'UPSA continuerà a battersi contro inutili costi di regolamentazione, consentendo ai suoi soci di svincolare risorse da investire in modo produttivo.

5.3 Sistemi di distribuzione delle aziende di marca

Con l'avvento delle nuove tecnologie e delle propulsioni alternative cambia anche il ruolo dei soci UPSA. Le loro attività dipendono, tra l'altro, dall'accesso ai dati tecnici necessari alle riparazioni, dalla necessità di migliorare i margini, ecc.

I garagisti svizzeri si devono confrontare sempre più con costruttori e importatori internazionali che cercano di legarli a sé con contratti estremamente unilaterali, il che limita fortemente la libera concorrenza. L'UPSA ha inserito nella sua vision la tutela della libera impresa e quindi anche della libera concorrenza.

L'attuale sistema di distribuzione sta cambiando. Molti costruttori cercano un filo diretto con gli acquirenti di automobili, per cui i costruttori di diversi paesi stanno trasformando le loro reti di concessionari in agenzie. Il concessionario diventa così un semplice intermediario tra l'automobilista e il costruttore.

In base a questo modello, i garagisti si occupano dell'acquisizione, della consulenza, dei giri di prova, della gestione amministrativa e della consegna del veicolo. In cambio, ricevono dal costruttore una commissione e un bonus.

L'UPSA si sta occupando intensamente di questo tema e si adopera affinché i concessionari siano adeguatamente indennizzati per tutte le loro spese nell'ambito dei modelli di agenzia e non debbano sostenere alcun prefinanziamento dei veicoli. Anche i costi di magazzinaggio e dei veicoli in esposizione non dovrebbero più essere scaricati sui concessionari. Deve quindi trattarsi di un vero e proprio modello di agenzia.

Inoltre, l'UPSA è impegnata a livello internazionale e collabora soprattutto con la Germania e l'Austria per sfruttare le sinergie esistenti a vantaggio dei suoi soci.

5.4 Legge sulla protezione dei dati

Dopo un lungo tira e molla e dopo aver appianato le ultime divergenze, il Parlamento svizzero ha approvato il 25 settembre 2020 la revisione totale della Legge federale sulla protezione dei dati (LPD) nella sua votazione finale.

Con la revisione totale l'ormai obsoleta legge svizzera sulla protezione dei dati (risalente al 1992) è stata adeguata all'attuale realtà sociale e tecnologica e avvicinata ai regolamenti europei più recenti e moderni nell'ambito della protezione dei dati.

Fondamentali erano e rimangono tuttora i quattro aspetti seguenti:

- accrescere la trasparenza e rafforzare i diritti degli interessati;
- promuovere la prevenzione e la responsabilità individuale di chi si occupa del trattamento dei dati;
- rafforzare la sorveglianza in materia di protezione dei dati;
- rafforzare le disposizioni penali.

Il messaggio e l'avamprogetto del Consiglio federale facevano presagire alcuni inasprimenti legislativi che avrebbero generato incertezza giuridica per molti garagisti e notevoli oneri aggiuntivi nel trattamento dei dati personali.

Per questo motivo l'UPSA, insieme all'Associazione svizzera delle società di leasing (ASSL), si è impegnata per un'attuazione liberale e praticabile della revisione della Legge che, da un lato, non mette a repentaglio la decisione di adeguatezza dell'UE e quindi il trasferimento dei dati dall'UE alla Svizzera e, dall'altro, rinuncia a regole inutilmente severe che vanno oltre quelle dell'Unione europea (UE) (i cosiddetti «Swiss Finish»). Tale intento si riscontra per ampia parte nella Legge.

Il progetto dell'ordinanza della Legge sulla protezione dei dati (P-OLPD), con la quale viene attuata concretamente la Legge, non adempie tuttavia a questo mandato legislativo. Contiene infatti numerose disposizioni che vanno ben oltre quelle del RGPD. Sono stati inoltre inseriti punti che erano stati rimossi dal progetto di legge durante i dibattiti.

Nel suo parere, l'UPSA ha pertanto chiesto al Consiglio federale di rielaborare il progetto d'ordinanza. L'obiettivo è eliminare tutti gli «Swiss Finish» e le contraddizioni rispetto alla revisione della Legge sulla protezione dei dati.

La Legge sulla protezione dei dati rappresenta un grosso onere amministrativo per molte aziende. Per questo motivo l'UPSA metterà a disposizione dei propri soci documenti, modelli e informazioni importanti affinché la nuova Legge possa essere attuata correttamente e nel modo più semplice possibile.

6. APPROCCI D'AZIONE PER L'ASSOCIAZIONE, LE SEZIONI E I SINGOLI SOCI

Tra i vettori strada, ferrovia, aria e acqua, la strada è la più importante per le aziende artigianali. Oltre due terzi del traffico merci e più di tre quarti del traffico passeggeri si appoggiano infatti alle strade. L'artigianato ha costantemente bisogno di un'infrastruttura stradale funzionante per poter garantire la distribuzione capillare delle merci. Le PMI saranno in grado di mantenere la loro performance economica e continuare a operare solo se riusciranno a soddisfare le esigenze di mobilità e di raggiungibilità oggi richieste, cioè 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno.

Oggi il singolo garagista non è quasi mai attivo a livello politico. Il timore di irritare e perdere i clienti con il proprio impegno politico rende i garagisti restii a spendersi. Inoltre, dal sondaggio condotto tra i soci è emerso chiaramente che manca il tempo per un ulteriore impegno.

6.1 Impegno di ogni singolo individuo

Tuttavia, deve essere nell'interesse dell'UPSA e delle sue sezioni motivare i garagisti a influire sull'opinione politica. Ogni garagista è sempre anche un imprenditore e dovrebbe comportarsi in quanto tale. La Svizzera, con il suo assetto federale basato sulla democrazia diretta, funziona soprattutto grazie al lavoro dei militanti. Chi in Svizzera sceglie la strada della politica non lo fa perché lo ha pianificato, ma perché vuole contribuire a plasmare la società e assumersi responsabilità nella propria e per la propria comunità

(cfr. [chgemeinden.ch/milizsystem-wAssets/docs/Schauplatz_11_Heft_2_RZ.pdf](https://www.chgemeinden.ch/milizsystem-wAssets/docs/Schauplatz_11_Heft_2_RZ.pdf), consultato il 25.01.2022).

Il garagista, quindi, non deve necessariamente essere già attivo a livello politico o aspirare a una carica pubblica. Ciò che conta è il suo impegno nelle sezioni e nelle associazioni comunali, regionali o cantonali. Inoltre, va ricordato che la politica inizia dalle piccole cose: dalle associazioni sportive o da occasioni informali di incontro e scambio. Anche e soprattutto in questi casi il garagista può sensibilizzare il suo contesto verso le esigenze del ramo dei professionisti dell'auto.

6.2 Impegno delle sezioni

L'impegno delle sezioni si concentra sugli ambiti tematici «Formazione professionale» e «Collaborazione con l'Ufficio della circolazione stradale». Nelle votazioni cantonali le sezioni UPSA rappresentano gli interessi dei propri soci.

In questi casi, l'UPSA Svizzera le affianca in qualsiasi momento in quanto associazione mantello. L'obiettivo è far sì che le sezioni, così come l'associazione mantello, abbiano lo stesso orientamento nei temi trattati nel dossier. L'associazione è forte solo se tutte le parti coinvolte si muovono nella stessa direzione.

6.3 Impegno dell'UPSA

L'UPSA è attiva a livello federale, dove persegue i suoi obiettivi con i partner più adatti. Il presidente eletto nel 2021, il Consigliere nazionale Thomas Hurter, è il portavoce politico dell'Unione ed è latore dei messaggi UPSA presso i decisori del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati. Per aumentare la notorietà dell'UPSA anche tra i politici, le posizioni su questioni politiche vengono inviate direttamente alle segreterie dei vari partiti. In questo modo si intende promuovere uno scambio. La collaborazione con le autorità proseguirà e, se necessario, verrà intensificata. La già buona rete internazionale verrà ampliata.

7. RIEPILOGO DELLE PRINCIPALI COSTATAZIONI E MISURE

- **Complessità crescente:** in un contesto politico sempre più complesso, l'UPSA ha rafforzato il proprio impegno e intende potenziarlo ulteriormente in futuro. L'associazione si esprime soprattutto nei settori «Strade e traffico», «Formazione» e in questioni che riguardano il garagista in quanto imprenditore.
- **Sezioni a livello locale, associazione mantello a livello nazionale:** per rappresentare efficacemente i propri soci, l'UPSA cura la sua forte rete politica a livello regionale e nazionale. Le sezioni si inseriscono nella politica locale.
- **Voce della ragione:** in qualità di associazione di categoria leader e responsabile, l'UPSA agisce in modo paritetico e in accordo con le altre associazioni del traffico stradale. L'UPSA si posiziona come «voce della ragione».
- **Partner della coalizione:** è difficile creare consensi maggioritari quando ci si batte da soli. Per raggiungere i propri obiettivi, l'UPSA forma alleanze con altre organizzazioni.
- **Successi:** negli ultimi anni l'immagine del settore è peggiorata. L'associazione deve riuscire a mostrare quali progressi ha già fatto il ramo.
- **Impegnarsi significa sensibilizzare:** anche il singolo garagista può influire sui processi politici. Non deve necessariamente aspirare a una carica politica, ma può cercare di sensibilizzare il suo contesto (famiglia, amici, clienti) verso le esigenze del ramo dei professionisti svizzeri dell'auto. Sono tante le sfide che attendono i garagisti svizzeri.

Editore:

Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)

Autore:

Olivia Solari, servizio giuridico (Master of Law)

Wölflistrasse 5, 3006 Berna

Telefono 031 307 15 34