

**Dossier UPSA**

**Tutela degli interessi e politica**

Edizione: 4 gennaio 2017 / Viva

INDICE

	Pagina
Indice .....	2
1. Introduzione .....	3
2. Contesto.....	4
3. Analisi delle ultime votazioni in materia di politica dei trasporti e dell'attuale ambiente politico .....	6
4. Conseguenze dell'impegno politico dell'UPSA .....	7
5. Linee di azione per l'Unione, le sezioni e i singoli soci .....	11
6. Panoramica delle principali conoscenze .....	12

## 1. INTRODUZIONE

Questo nuovo numero della serie di dossier UPSA si occupa di un ulteriore argomento che assume un'importanza sempre crescente per l'UPSA: la tutela degli interessi e la politica. Questo nuovo dossier prende le mosse dal proposito specificato nel 2016 nel quadro della strategia rielaborata dell'UPSA: «Per tutelare in modo credibile ed efficace gli interessi dei soci, l'UPSA sfrutta la sua estesa rete politica a livello regionale e nazionale. L'impegno politico delle sezioni si estende su scala locale».

L'impegno politico delle associazioni a favore dei propri soci diventa sempre più importante. L'interesse dell'UPSA è rivolto soprattutto alla politica dei trasporti e a quella commerciale. Negli ultimi tempi, l'UPSA ha mostrato il suo impegno forte e credibile in varie campagne elettorali concluse con successo, come ad es. la votazione per il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo (2° tubo) o quella ancora prima sul rincarare della vignetta autostradale. Per quanto riguarda l'iniziativa «Vacca da mungere», al cui lancio aveva contribuito in maniera sostanziale anche l'UPSA, e la revisione parziale della legge sulla radiotelevisione (LRTV), che di fatto introduceva una nuova imposta e contro la quale l'UPSA aveva lottato, l'Unione si è invece trovata dalla parte degli sconfitti.

Come il dossier precedente, intitolato «Acquisto di un'auto dai garagisti dell'UPSA», anche quello dedicato alla politica si presenta con uno spiccato orientamento pratico e un'alta utilità per il socio e il lettore. Importante è anche il suo duplice obiettivo: sensibilizzare i soci sulla necessità di un impegno politico da parte della loro associazione e dimostrare la relativa utilità per il singolo socio dell'UPSA. Inoltre deve dimostrare con quale impegno l'UPSA cerca un sostegno imprenditoriale anche nel mondo politico.

## 2. CONTESTO

Per poter comprendere il ruolo dell'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) nella politica dei trasporti, occorre fare un passo indietro nel tempo. L'UPSA fu fondata nel 1927 come associazione professionale pura e semplice. I suoi obiettivi principali erano (e sono ancora) le questioni che riguardano la formazione e formazione continua, i servizi per i soci e, in generale, l'impegno per garantire buone condizioni generali per i garagisti svizzeri.

### 2.1 Un posto di lavoro su otto dipende dall'auto

Oggi sulle strade svizzere viaggiano 4,5 milioni di veicoli leggeri. La Svizzera risulta così essere uno dei paesi più motorizzati d'Europa. Con l'aumento del parco veicoli si è sviluppato ed è cresciuto anche il settore dell'automobile, che attualmente conta 5200 garage. Di questi, circa 4000 (con 39'000 dipendenti) sono iscritti all'Unione professionale svizzera dell'automobile. In Svizzera, un posto di lavoro su otto dipende direttamente o indirettamente dall'automobile. Complessivamente, il settore svizzero dell'automobile è formato da oltre 15'000 aziende che danno lavoro a 84'000 persone e che producono un fatturato totale di 90 miliardi di franchi. Di questi, circa 34 miliardi vengono realizzati solo dalle autofficine svizzere. Altrettanto rilevante è l'importanza economica che riveste il settore dell'automobile.

### 2.2 L'UPSA è la voce della ragione

In un paesaggio politico che diventa progressivamente sempre più complesso, l'UPSA si muove nell'interesse dei propri soci su più fronti: strada, traffico, formazione, questioni imprenditoriali generali. In qualità di associazione di categoria leader e responsabile, nelle questioni relative al traffico si posiziona come la «voce della ragione». Non cerca lo scontro con l'avversario politico, ma in prima linea la cooperazione con i suoi partner. Punta a un ruolo di mediazione al fine di creare maggioranze. Solo insieme ai partner è infatti possibile raggiungere gli obiettivi politici. L'UPSA si impegna con veemenza laddove i suoi soci si sentono politicamente sotto pressione. Esempi del recente passato sono i dibattiti sull'abolizione o la deduzione delle spese di trasporto dei pendolari o anche sulla crescente criminalizzazione delle automobiliste e degli automobilisti colpevoli di reati minori nel quadro del programma «Via Sicura».

### 2.3. La solidarietà crea maggioranza

All'interno delle associazioni di categoria, l'UPSA assume un ruolo portante. Insieme ad «auto-svizzera», ASTAG (Associazione svizzera dei trasportatori stradali) e stradasvizzera, si occupa di tutelare gli interessi del traffico motorizzato. L'UPSA non vuole però essere una guida sistematica né un altoparlante, ma lottare a fianco dei partner per tutelare i suoi interessi.

In Svizzera i processi politici sono strutturati in modo che chi lotta da solo non riesca a ottenere nulla. Senza una coalizione, l'UPSA, «auto-svizzera», ASTAG e stradasvizzera non sono in grado di creare nessuna maggioranza. Inoltre, spesso gli interessi di questi partner non vanno sempre nella stessa direzione. Mentre «auto-svizzera» si impegna in primo luogo per gli interessi delle case costruttrici, l'attenzione dell'ASTAG è rivolta soprattutto al settore dei veicoli utilitari. L'UPSA si occupa invece di tutelare gli interessi imprenditoriali del settore dei garage. E lo fa stringendo alleanze che possono variare a seconda dell'obiettivo: spesso con l'Unione svizzera delle arti e mestieri (usam), di volta in volta ad esempio anche con il Touring Club Svizzero (TCS) o l'Automobile Club della Svizzera (ACS) e con economiesuisse.

Nella sua veste di «fucina di alleanze», nella maggior parte dei casi l'UPSA agisce in modo più silenzioso rispetto ad altre associazioni o altri rappresentanti di interessi, senza per questo risultare meno efficace. I rappresentanti dell'UPSA operano ad es. all'interno di istituzioni come l'usam, il

Consiglio svizzero della sicurezza stradale (CSS), il centro svizzero di competenza per la prevenzione degli infortuni (upi) o stradasvizzera.

### 3. ANALISI DELLE ULTIME VOTAZIONI IN MATERIA DI POLITICA DEI TRASPORTI E DELL'ATTUALE AMBIENTE POLITICO

#### 3.1 Dall'«Iniziativa delle Alpi» al secondo tubo del San Gottardo

Negli ultimi 30 anni, l'immagine dell'auto è nettamente migliorata. Considerata negli anni '80 e '90 ancora un'apestatrice d'aria e l'unica responsabile del «deperimento delle foreste», oggi l'auto – grazie anche all'impiego di tecnologie moderne – ha riconquistato un certo prestigio. Questo cambio di immagine si esprime anche a livello politico. Per illustrare questo nuovo spirito del tempo, basti pensare che nel 1994 la popolazione svizzera aveva approvato, ignorando la raccomandazione del Consiglio federale e delle due camere parlamentari di Berna, la cosiddetta «Iniziativa delle Alpi», e nel 2016 ha votato a favore della costruzione di un secondo tubo nel quadro del risanamento della galleria autostradale del San Gottardo. Il 57% degli aventi diritto di voto ha detto sì a questo progetto.

L'UPSA si era dichiarata favorevole alla costruzione di un secondo tubo (senza aumento della capacità) già nel 2013 nel quadro della consultazione, impegnandosi anche in campagna elettorale per questo importante progetto di politica regionale dei trasporti. Durante la campagna è stato infatti possibile convincere i cittadini non solo che un secondo tubo avrebbe aumentato la sicurezza del traffico, ma che il Canton Ticino – in caso di un risanamento della galleria senza un vero percorso alternativo – sarebbe stato di fatto tagliato fuori dal resto della Svizzera.

#### 3.2 «Economia verde» dannosa

Un successo è stata la lotta dell'UPSA condotta nel 2016 contro l'antieconomica iniziativa popolare federale «Per un'economia sostenibile ed efficiente in materia di gestione delle risorse (Economia verde)». Solo il 36,6% della popolazione ha votato Sì, mentre tra i Cantoni solo quello di Ginevra si è espresso a favore dell'iniziativa.

#### 3.3 La vignetta autostradale continua a costare 40 franchi

Un successo è stato festeggiato dai partiti amici dell'auto anche nel 2013 con il referendum contro la revisione della legge federale concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (Legge sul contrassegno stradale, LUSN), che voleva aumentare il prezzo della vignetta autostradale da 40 a 100 franchi. Solo il 39,5 % del popolo svizzero ha votato Sì. Anche qui si può riconoscere il cambio di immagine che ha subito il traffico motorizzato nel corso degli ultimi 30 anni: quando nel 1984 si era votato per l'introduzione della vignetta, il 53% aveva votato Sì.

#### 3.4 Iniziativa «Vacca da mungere» senza scampo

L'unica sconfitta è stata quella dell'iniziativa a favore di una distribuzione equa degli introiti provenienti dalla strada, la cosiddetta iniziativa «Vacca da mungere». L'UPSA e i suoi partner non sono riusciti a rendere comprensibili i loro argomenti. D'altronde, gli oppositori dell'iniziativa hanno sempre rilanciato con successo il fatto che non ci sarebbero stati progetti a sufficienza per impiegare in modo opportuno i mezzi resi disponibili, dando l'impressione (distorta) di una cassa dello Stato vuota. Con il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, sul quale sarà chiamato a votare il popolo svizzero il 12 febbraio 2017, il finanziamento a lungo termine e sicuro di un'infrastruttura stradale di alta qualità avrà una seconda occasione.

**Conclusioni:** l'UPSA può vantare gli argomenti migliori quando economia ed ecologia non si escludono a vicenda.

#### 4. CONSEGUENZE DELL'IMPEGNO POLITICO DELL'UPSA

Nel suo lavoro politico, l'UPSA deve tenere conto di due direttrici strategiche: da un lato deve impegnarsi a favore di un libero mercato, dall'altro puntare su una chiara tutela degli interessi dei propri soci.

Segue una panoramica delle principali questioni che impegnano l'UPSA con la relativa posizione.

##### 4.1 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

**Di cosa si tratta?** Analogamente al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) già esistente, verrà creato un fondo a tempo indeterminato per il finanziamento delle strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Il fondo verrà finanziato con l'imposta sugli autoveicoli, il supplemento fiscale sugli oli minerali, il 10% dell'imposta sugli oli minerali, le entrate della vignetta autostradale e, dal 2020, da una tassa sulle auto elettriche. A tal fine, il supplemento fiscale sugli oli minerali verrà aumentato di 4 centesimi al litro. Il FOSTRA disporrà ogni anno di oltre 3 miliardi di franchi. Con questi mezzi verrà completata la rete di strade nazionali e saranno eliminati tutti i problemi di capacità. Ogni anno si renderanno inoltre disponibili 390 milioni per i programmi d'agglomerato.

**Quali sono i vantaggi del FOSTRA?** Dopo il netto no del 5 giugno 2016 all'iniziativa "Vacca da mungere", il FOSTRA non sarà così vantaggioso per il traffico motorizzato come lo era l'iniziativa. Ma nelle attuali condizioni si tratta del meglio che si poteva ottenere. In ogni caso il FOSTRA ha un vantaggio non irrilevante, cioè quello di permettere sostenibilità e certezza degli investimenti. Con l'inclusione del decreto federale del 2012 concernente la rete delle strade nazionali e del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN), l'intenzione è quella di eliminare finalmente la carenza di pianificazioni e investimenti destinati all'eliminazione dei problemi di capacità.

**La posizione dell'UPSA:** dal momento che nel caso del FOSTRA è in ballo un articolo costituzionale, deve essere sottoposto alla votazione di popolo e Cantoni. La votazione si terrà il 12 febbraio 2017. L'UPSA si impegna a favore del Sì.

##### 4.2 Riforma III dell'imposizione delle imprese (RI imprese III)

**Di cosa si tratta?** Da diversi anni la Svizzera si trova sotto pressione da parte della comunità internazionale a causa dei suoi regimi fiscali cantonali per le società holding, le società di domicilio e le società miste. Una simile imposizione agevolata per queste cosiddette società a statuto speciale non viene più accettata a livello internazionale, cioè dall'OCSE e dall'UE. Affinché il nostro paese continui a rimanere una piazza imprenditoriale attrattiva, è indispensabile una riforma dell'imposizione delle imprese.

**Quali sono i vantaggi della RI imprese III?** Nel quadro della RI imprese III si prevede di abolire i regimi fiscali cantonali e di sostituirli con misure competitive e accettate a livello internazionale. La riforma è un equilibrato pacchetto completo. In futuro le vecchie società a statuto speciale verseranno più imposte. In cambio, disporranno della necessaria certezza del diritto e potranno pianificare meglio. Queste società con statuto speciale impiegano in Svizzera circa 150'000 persone. Esse generano quasi il 50% delle imposte versate dalle persone giuridiche alla Confederazione e circa il 20% di quelle versate ai Cantoni. Tutte le altre imprese beneficeranno delle nuove misure, inclusa la riduzione delle imposte sugli utili nei Cantoni.

Dopo l'approvazione da parte di entrambe le Camere della riforma III dell'imposizione delle imprese nella votazione finale, gli ambienti della sinistra hanno palesato la loro opposizione. Il PS ha attaccato il referendum, con il sostegno tra gli altri dei Verdi e dell'Unione sindacale. I socialdemocratici temono perdite di imposta di 1,3 miliardi di franchi all'anno solo per la Confederazione. Le stesse perdite si avrebbero anche a livello di Cantoni, città e comuni. Oltre al PS, si è dichiarata contraria alla RI

imprese III nella sua forma attuale anche la Conferenza delle direttrici e dei direttori di finanza delle città. Anche se non ha ancora deciso una parola d'ordine, ha stabilito che la proposta attuale è squilibrata e sovraccarica. Inoltre teme notevoli perdite a livello di entrate. L'Unione delle città svizzere, che si trova sopra alla Conferenza delle direttrici e dei direttori di finanza delle città, ha deciso per la libertà di voto. La Conferenza delle direttrici e dei direttori cantonali delle finanze sostiene invece la RI imprese III.

**La posizione dell'UPSA:** la riforma dovrebbe avere effetti positivi sui garagisti, visto che i cantoni si impegneranno a ridurre nettamente il tasso di imposta sugli utili. Il Cantone di Vaud l'ha già fatto, altri hanno manifestato l'intenzione di farlo in futuro.

### 4.3 Mobility Pricing

**Di cosa si tratta?** L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE ha calcolato insieme ad altri uffici federali – tra cui quello dei trasporti (UFT), delle strade (USTRA), dell'energia (UFE) e dell'ambiente (UFAM) – gli sviluppi della circolazione sino al 2040 elaborando diversi scenari. Questi fungono da base per la pianificazione dei programmi infrastrutturali di strada e ferrovia così come per le decisioni in materia di politica dei trasporti e sviluppo territoriale. Secondo lo scenario di riferimento, sino al 2040 le prestazioni annue nel settore del trasporto di persone aumenteranno del 25%, in quello del trasporto di merci del 37%. Nel settore del trasporto di persone, le persone-km che utilizzeranno il trasporto pubblico (TP) registreranno un aumento superiore alla media (51%).

Per le strade e il trasporto pubblico sono quindi necessari ulteriori ampliamenti. Tuttavia, nelle zone densamente popolate simili ampliamenti arrivano naturalmente ai loro limiti, hanno bisogno di tempo e sono costosi. Il Consiglio federale persegue l'obiettivo a lungo termine di ripartire meglio sulla giornata la domanda di mobilità attraverso una tassa commisurata all'uso, spezzando così le ore di punta e distribuendo il carico in modo equilibrato su strada e ferrovia. A questo proposito, il Consiglio federale sottolinea che il Mobility Pricing è in primo luogo uno strumento per risolvere i problemi di capacità e non per finanziare l'infrastruttura dei trasporti. Di conseguenza, per la mobilità non si dovrà pagare di più, ma in modo diverso.

**Esperimento pilota nel 2017:** entro la fine di giugno 2017, insieme ai Cantoni Ginevra, Ticino e Zugo, così come alla città di Rapperswil-Jona e alla macro-regione di Berna, la Confederazione valuterà quale aspetto avranno gli esperimenti pilota di Mobility Pricing. Sono previsti esperimenti pilota per entrambi i vettori di trasporto. Il Consiglio federale sottolinea che il Mobility Pricing è un programma a lungo termine che non verrà introdotto dall'oggi al domani.

**La posizione dell'UPSA:** per i garagisti non cambierà nulla in un prossimo futuro. Gli effetti esercitati sui garagisti dall'introduzione definitiva del programma Mobility Pricing non possono essere ancora previsti oggi. In caso di un forte aumento del prezzo per il traffico motorizzato, potrebbe aumentare la tendenza a passare al TP, con un conseguente calo delle compravendite di auto e dei servizi di assistenza. D'altro canto, con il previsto aumento del volume di traffico si prevede un incremento del parco circolante di veicoli a motore e quindi delle compravendite di auto.

### 4.4 Legge sul CO<sub>2</sub>

**Di cosa si tratta?** La legge sul CO<sub>2</sub> (Legge federale sulla riduzione delle emissioni dei gas serra) deve essere rivista. Per l'anno 2030 il Consiglio federale punta a dimezzare le emissioni di gas serra rispetto al 1990. Alla base c'è l'accordo di Parigi, con l'obiettivo di mantenere il riscaldamento globale al di sotto dei due gradi.

In riferimento al traffico, la proposta del Consiglio federale sembra moderata. Uno dei principali strumenti di politica climatica è e rimane la tassa CO<sub>2</sub> sui carburanti, che viene aumentata quando le emissioni di CO<sub>2</sub> non scendono al di sotto dei limiti richiesti. Il Consiglio federale propone di aumentare la tassa massima da 120 a 240 franchi per tonnellata. Positivo è il fatto che il Consiglio federale non preveda nessuna tassa sui carburanti, ma continui a puntare sui progressi tecnici. Ai



sensi dell'art. 10 di questa legge, le emissioni di CO<sub>2</sub> delle automobili immatricolate per la prima volta devono essere ridotte ogni anno a una media di 95 g CO<sub>2</sub>/km dal 2021 al 2024 (compreso).

Durante la consultazione sono state sollevate critiche da tutte le parti: per la Sinistra e i Verdi la revisione è troppo limitata, mentre i borghesi e le associazioni economiche temono danni all'economia.

**La posizione dell'UPSA:** in primo luogo questi obiettivi sono una grande sfida per le case automobilistiche. È prevedibile che per determinati modelli di singole marche essi non saranno raggiungibili, cosa che comporterebbe una riduzione dei modelli presenti sul mercato e alla fine colpirebbe anche i garagisti. Ecco perché l'UPSA si dichiara contro la riduzione prevista.

#### 4.5 Strategia energetica 2050

**Di cosa si tratta?** Dopo la catastrofe nucleare di Fukushima, nel 2011 il Consiglio federale e il Parlamento hanno deciso, in linea di principio, l'abbandono graduale dell'energia nucleare. Le cinque centrali nucleari esistenti dovranno essere disattivate al termine del loro ciclo di vita senza essere sostituite con nuovi impianti. Un primo pacchetto di misure approvato dal Parlamento il 30 settembre 2016 contiene provvedimenti per incrementare l'efficienza energetica e aumentare la quota di energia da fonti rinnovabili. Il tutto verrà sostenuto da un sistema di promozione. In una seconda tappa, il Consiglio federale intende sostituire l'attuale sistema di promozione con un sistema di incentivazione.

**La posizione dell'UPSA:** anche se l'UPSA non intende chiudere gli occhi davanti alle idee nuove e innovative, respinge tuttavia le misure orientate unilateralmente al rincaro o alla redistribuzione tramite tasse d'incentivazione. Tra queste rientrano le richieste della strategia energetica 2050 orientate a un rincaro della mobilità. In questo caso l'UPSA è infastidita soprattutto dall'obiettivo delle emissioni di 95 g di CO<sub>2</sub>/km e di 147 g CO<sub>2</sub>/km per i veicoli utilitari leggeri (VUL) entro la fine del 2020. Nel segmento dei VL, l'UPSA chiede che l'obiettivo venga introdotto solo quando sia prevedibile che questo valore possa effettivamente essere raggiunto nell'UE. Nel segmento VUL, l'UPSA richiede invece di rinunciare completamente all'introduzione di un obiettivo di emissioni di CO<sub>2</sub>.

#### 4.6 Iniziativa No Billag

**Di cosa si tratta?** L'iniziativa No Billag è stata depositata presso la Cancelleria federale nel dicembre del 2015. Il suo obiettivo è quello di abolire l'attuale canone radiotelevisivo (canone Billag). Il Consiglio federale è dell'idea che un'accettazione dell'iniziativa popolare avrebbe radicali ripercussioni sul paesaggio svizzero dei mezzi di comunicazione e causerebbe un indebolimento della piazza mediatica svizzera. Senza il canone radiotelevisivo, verrebbe fortemente minata la qualità del servizio pubblico. Il Consiglio federale ha quindi consigliato il Parlamento di respingere l'iniziativa senza controproposta.

**Chi paga? E quanto?** A giugno 2015 i cittadini aventi diritto di voto avevano accettato di misura la revisione della Legge federale sulla radiotelevisione (LRTV) e con essa anche un nuovo sistema di riscossione. Quest'ultimo riduce la pressione sulla maggior parte delle economie domestiche, che ora per la radio e la TV pagano solo 400 franchi circa all'anno invece di 462.

**La posizione dell'UPSA:** per le aziende, l'ammontare del canone dipende dal fatturato, considerando che le aziende con un fatturato inferiore a 500'000 franchi non devono pagare nessun canone. La maggior parte dei garage non beneficia di questo limite di esenzione. Insieme all'usam, l'UPSA si occuperà di effettuare una ponderazione degli interessi prima della votazione. Solo a partire da un fatturato di 500'000 franchi viene infatti applicata una tariffa scalare.

#### 4.7 Iniziativa per la bici

**Di cosa si tratta?** L'iniziativa popolare federale «Per la promozione delle vie ciclabili e dei sentieri e percorsi pedonali», depositata a marzo 2016, chiede che l'articolo costituzionale esistente sui sentieri

e i percorsi pedonali (art. 88 della Costituzione federale) sia integrato con disposizioni riguardanti le vie ciclabili. Nella sua controproposta, il Consiglio federale sostiene l'equiparazione del traffico ciclistico a quello pedonale ed escursionistico a livello di politica dei trasporti, ma respinge tutti quegli elementi che vanno al di là della semplice integrazione dell'attuale articolo costituzionale.

**La posizione dell'UPSA:** sussiste il pericolo che l'ampliamento delle vie ciclabili si ripercuota sullo sviluppo delle strade per il traffico motorizzato. L'accettazione dell'iniziativa per la bici potrebbe pertanto colpire l'intero traffico motorizzato e di conseguenza in fin dei conti anche i garagisti.

## 5. LINEE DI AZIONE PER L'UNIONE, LE SEZIONI E I SINGOLI SOCI

Tra i vettori di trasporto strada, ferrovia, aria e acqua, la strada è quello più importante per l'Unione. Oltre i due terzi del trasporto di merci e oltre i tre quarti del trasporto di persone avvengono oggi su strada. Il settore deve poter contare su un'infrastruttura stradale che funzioni per garantire la distribuzione capillare delle merci. Solo le PMI che riescono a rispondere ai requisiti di mobilità e disponibilità ininterrotti (24 ore su 24) e permanenti (365 giorni all'anno), riusciranno a sopravvivere economicamente.

Insieme all'Unione svizzera delle arti e mestieri (usam), l'UPSA si impegna per ottenere condizioni quadro economiche ottimali e un ambiente favorevole alle imprese. In questo contesto, l'Unione pretende:

- una parità di trattamento del trasporto privato e del trasporto pubblico;
- uno sviluppo commisurato alle esigenze dell'infrastruttura stradale interregionale e l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete di strade nazionali;
- la riduzione dei finanziamenti trasversali dalla strada alla ferrovia e l'aumento del livello di autofinanziamento del trasporto pubblico;
- a livello costituzionale, un fondo a tempo indeterminato per garantire il finanziamento delle strade; inoltre, un articolo costituzionale per far sì che la Confederazione e i Cantoni garantiscano una sufficiente infrastruttura stradale in tutte le parti del paese.

Oggigiorno il singolo garagista è praticamente inattivo a livello politico. Il timore di irritare e perdere i clienti a causa di un impegno politico frena la disponibilità ad attivarsi in questo senso. Si preferisce invece restare al coperto, lasciando che sia l'associazione di categoria a occuparsene.

### 5.1 Impegno di ogni singolo

Ciononostante, deve essere nell'interesse dell'UPSA e delle sue sezioni fare in modo che il garagista si interessi alla formazione di un'opinione politica. Ciascun garagista è anche un imprenditore e in questa veste deve presentarsi. Ciò non significa essere attivo in un partito politico o addirittura puntare a una carica. Si tratta piuttosto di fare in modo che il garagista si impegni nelle sue sezioni e nelle associazioni di categoria comunali, regionali o cantonali. Inoltre, la politica inizia dalle piccole cose: al club sportivo, alle riunioni... Anche e soprattutto in queste sedi il garagista può sensibilizzare l'ambiente che lo circonda sulle questioni che riguardano il settore dell'automobile. E per dirlo con le parole del Consigliere nazionale Jean-François Rime alla «Giornata dei garagisti svizzeri» 2017 a Berna: «Se non faccio io politica, la fanno altri al posto mio».

### 5.2 Impegno delle sezioni

L'impegno delle sezioni si concentra sulla formazione professionale e la collaborazione con gli uffici della circolazione. Nelle votazioni cantonali, la sezione dell'UPSA tutela gli interessi dei propri soci.

### 5.3 Impegno dell'UPSA

L'unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) opera a livello federale, dove persegue i suoi obiettivi in coalizione con partner di volta in volta diversi. Politicamente, la cosiddetta «Serata del parlamentari vicini all'auto» è uno strumento di provata efficacia per veicolare i messaggi dell'UPSA direttamente ai responsabili delle decisioni che siedono nel Consiglio nazionale e nel Consiglio degli Stati. Attraverso un'apertura sotto il profilo tematico, in questa sede occorre tentare di andare al di là della «comfort zone» rappresentata da partiti storicamente amici come PLR e UDC, stabilendo un contatto anche con i parlamentari del centro e del centrosinistra.

La collaborazione con le autorità viene portata avanti e all'occorrenza consolidata, la rete di contatti internazionali mantenuta.

## 6. PANORAMICA DELLE PRINCIPALI CONOSCENZE

- **Complessità crescente:** in un ambiente politico che diventa sempre più complesso, l'UPSA ha consolidato il proprio impegno politico. L'Unione fa sentire la propria voce soprattutto sulle questioni relative alla strada e ai trasporti, alla formazione così come ai temi che riguardano il garagista in quanto imprenditore.
- **Questioni locali a livello locale, questioni globali a livello nazionale:** per rappresentare in modo credibile ed efficace i suoi soci, l'UPSA sfrutta la sua estesa rete politica a livello regionale e nazionale. L'impegno politico delle sezioni si estende su scala locale.
- **Voce della ragione:** in qualità di associazione di categoria leader e responsabile, l'UPSA opera allo stesso livello con le altre associazioni di categoria, senza però assumere il ruolo di guida sistematica né di altoparlante. L'UPSA si posiziona piuttosto come voce della ragione.
- **Partner di coalizione:** chi combatte da solo non riuscirà mai a fare maggioranza. Per raggiungere i propri obiettivi, l'UPSA forma coalizioni con altre associazioni. Queste ultime variano in funzione delle questioni politiche da affrontare.
- **Successi:** negli ultimi 30 anni, l'immagine dell'automobile è costantemente migliorata. Lo dimostrano anche gli ultimi successi elettorali.
- **La lotta prosegue:** il secondo tubo nella galleria stradale del San Gottardo sta per essere costruito, la cosiddetta economia verde è stata evitata, così come un massiccio rincaro della vignetta autostradale. Ma le prossime votazioni con effetti sui garagisti svizzeri sono già alle porte: FOSTRA, RI imprese III, iniziativa No Billag, iniziativa per la bici...
- **Impegnarsi significa sensibilizzare:** anche il singolo garagista può influire sui processi politici. Per farlo, non deve puntare a un incarico politico, ma può tentare di sensibilizzare l'ambiente a lui vicino (famiglia, amici, clienti) sulle questioni che riguardano il settore svizzero dell'automobile. Sono molte le sfide che attendono i garagisti svizzeri.

Editore:

Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)

Wölflistrasse 50, casella postale 64, 3000 Berna 22

Telefono 031 307 15 15

Concetto e redazione:

UPSA, settore Rappresentanza di categoria, in collaborazione con Viva AG für Kommunikation, Zurigo