



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT

Maggio 2025

Messaggio sulla modifica della legge sul traffico pesante (Ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni)

Rapporto sui risultati della consultazione concernente l'«Ulteriore sviluppo della TTPCP»

Indice

1	Situazione iniziale	3
1.1	Situazione iniziale e oggetto del progetto.....	3
1.2	Svolgimento della consultazione e destinatari.....	3
1.3	Panoramica dei partecipanti alla consultazione	3
2	Valutazione dei pareri sulla base del questionario	4
2.1	Valutazione della necessità di sviluppare ulteriormente la TTPCP	4
2.2	Valutazione della questione della copertura dei costi esterni del trasporto pesante e delle misure volte a migliorare il grado di copertura	4
2.3	Valutazione del potenziamento dell'effetto di trasferimento del traffico.....	5
2.4	Valutazione dell'ulteriore sviluppo della TTPCP nell'ambito dell'Accordo	5
2.5	Valutazione dell'interpretazione della classificazione dei veicoli elettrici secondo l'Accordo.....	6
2.6	Assoggettamento dei veicoli elettrici alla TTPCP	6
2.7	Valutazione dell'esatta categorizzazione dei veicoli nell'ordinanza del 27 marzo 2024 sul traffico pesante e aggiornamento regolare di tale categorizzazione.....	7
2.8	Declassamento dei veicoli EURO VI	7
2.9	Valutazione della classificazione dei veicoli EURO VII	8
2.10	Attribuzione alla categoria di tassa più onerosa in assenza della prova richiesta	8
2.11	Valutazione della procedura che prevede di comunicare con sette anni di anticipo i valori soglia per l'attribuzione dei veicoli alle rispettive categorie di tassa	9
2.12	Valutazione della variante	9
2.13	Motivazione della preferenza per la variante 1 o la variante 2	10
2.14	Stima della prestazione media di trasporto ai fini del calcolo dei contributi d'investimento.....	10
2.15	Valutazione del sostegno alle modifiche di legge proposte.....	10
3	Selezione di proposte di modifica al progetto.....	11
3.1	Esenzione di autocarri elettrici fino a 4,25 tonnellate (veicoli Bourgeois).....	11
3.2	Differenziazione della TTPCP in base alla gerarchia stradale	11
3.3	Mantenimento delle tariffe massime nella legge	11
3.4	Sostituzione delle formulazioni potestative con formulazioni imperative.....	11
3.5	Adeguamento automatico al rincaro.....	12
3.6	Obiettivi flotte UE.....	12
4	Anhang / Annexe / Allegato	13
4.1	Elenco dei partecipanti alla consultazione.....	13

1 Situazione iniziale

1.1 Situazione iniziale e oggetto del progetto

Per l'ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), il 14 febbraio 2024 il Consiglio federale ha avviato una procedura di consultazione con i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché gli ambienti interessati su una revisione parziale della legge del 19 dicembre 1997¹ sul traffico pesante (LTTP), con la quale la tassa dovrà essere adeguata alle esigenze future del traffico pesante.

1.2 Svolgimento della consultazione e destinatari

La consultazione si è svolta dal 14 febbraio 2024 al 23 maggio 2024. Sono stati invitati a esprimersi 151 destinatari. In totale sono pervenuti 87 pareri. Il presente rapporto riepiloga i punti principali dei pareri, senza pretese di essere esaustivo. In caso di divergenze o incertezze fanno fede esclusivamente i pareri pubblicati ufficialmente sul [sito Internet](#) della Cancelleria federale (CaF). Tra i destinatari della consultazione si annoverano i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, diverse imprese e numerose altre organizzazioni (associazioni, imprese di trasporto, ambienti interessati).

1.3 Panoramica dei partecipanti alla consultazione

Alla consultazione sono stati invitati 151 soggetti, 87 dei quali hanno inoltrato un parere.

	Destinatari	Pareri pervenuti
Cantoni, CdC, Liechtenstein	28	27
Partiti politici	10	8
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	4
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	4
Imprese	3	2
Organizzazioni	99	42
Totale	151	87

I pareri sono raccolti in un documento separato pubblicato sul [sito Internet](#) della CaF.

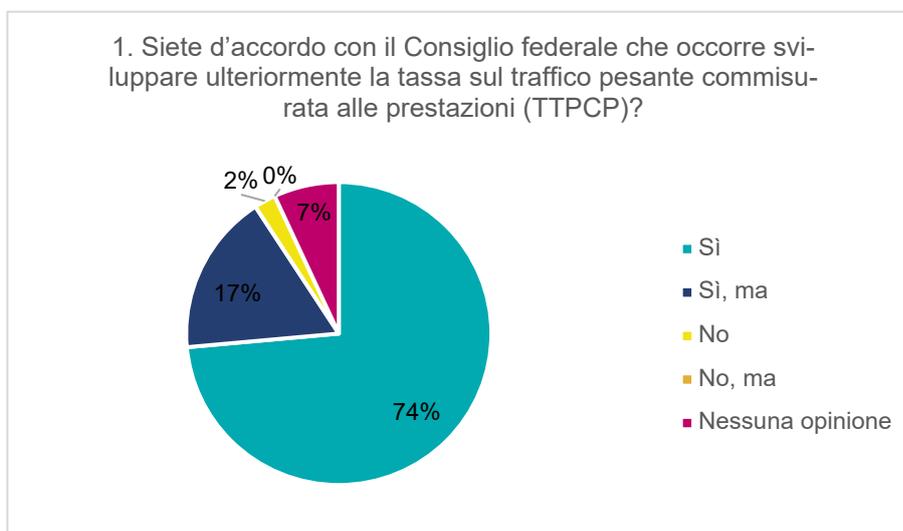
¹ RS 641.81

2 Valutazione dei pareri sulla base del questionario

- La necessità di un ulteriore sviluppo della TTPCP è stata sostenuta quasi all'unanimità.
- Alcuni partecipanti hanno respinto il progetto o ne hanno chiesto una rielaborazione.
- La maggior parte dei partecipanti ha sostenuto il progetto nella forma posta in consultazione. Da più parti sono giunte proposte per modificarlo.
- Tra le altre cose, sono stati più volte discussi il momento dell'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP, l'impostazione delle misure accompagnatorie e il declassamento dei veicoli EURO VI.

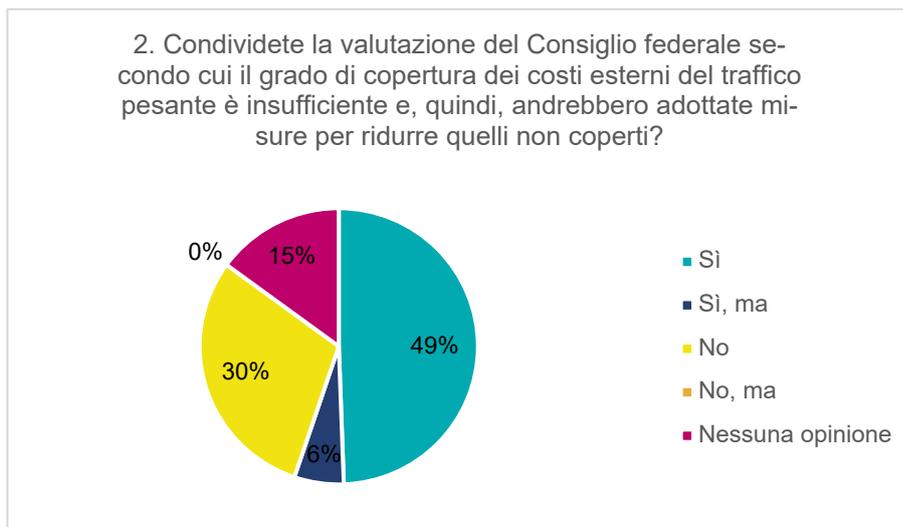
2.1 Valutazione della necessità di sviluppare ulteriormente la TTPCP

Gran parte dei partecipanti sostiene la necessità di intervenire nell'impostazione della tassa per adattarla alle esigenze del traffico pesante in Svizzera. Alcuni partecipanti la negano, mentre altri non si sono espressi esplicitamente. In generale, l'integrazione dei veicoli elettrici nella TTPCP è ritenuta indispensabile dalla maggior parte dei partecipanti.



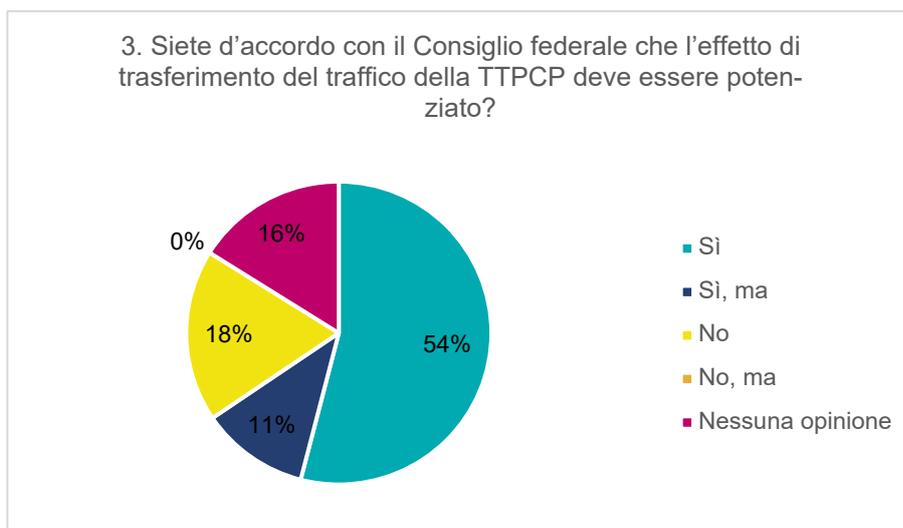
2.2 Valutazione della questione della copertura dei costi esterni del trasporto pesante e delle misure volte a migliorare il grado di copertura

La metà dei partecipanti ritiene che i costi esterni del trasporto pesante non siano sufficientemente coperti e che si dovrebbero adottare misure per migliorarne il grado di copertura. Circa il 30 per cento dei partecipanti giudica inadeguati la definizione e il metodo di calcolo proposti per la copertura. Coloro che si sono opposti non sono d'accordo con il metodo scelto per calcolare i costi esterni. Viene inoltre criticato il fatto che nel testo legislativo non sia ripreso il concetto di «utili esterni». Si sostiene che la società trae un vantaggio dal trasporto pesante che non è preso in considerazione nel metodo di calcolo del grado di copertura dei costi. Una piccola minoranza ritiene invece che le tariffe della TTPCP debbano essere adeguate in modo da raggiungere la migliore copertura possibile dei costi esterni del trasporto pesante.



2.3 Valutazione del potenziamento dell'effetto di trasferimento del traffico

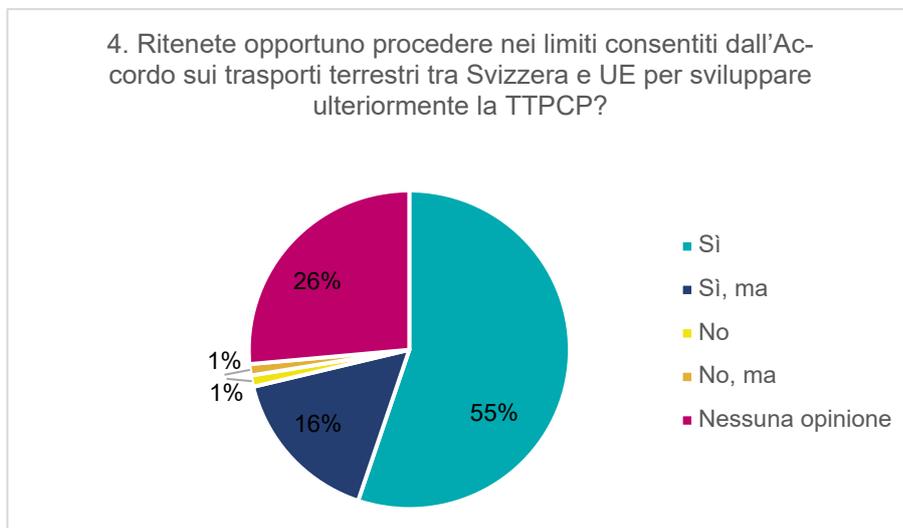
L'obiettivo della politica di trasferimento della Svizzera non è messo in discussione. I partecipanti che si sono espressi contro (circa un terzo) ritengono che la TTPCP non sia lo strumento più adatto per promuoverla. L'obiettivo del trasferimento riguarda principalmente il traffico di transito. Poiché la TTPCP si estende a tutto il Paese, interessa anche il traffico interno, per il quale non è necessario alcun effetto di trasferimento. Per promuovere la politica di trasferimento della Svizzera, un terzo dei partecipanti ritiene che occorra migliorare la capacità e l'affidabilità del traffico merci su rotaia.



2.4 Valutazione dell'ulteriore sviluppo della TTPCP nell'ambito dell'Accordo

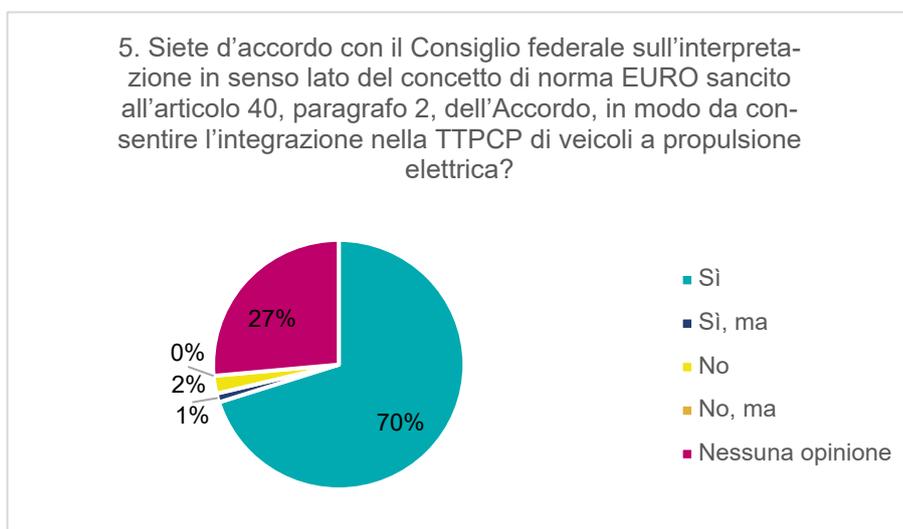
La maggior parte dei partecipanti concordano con la necessità di adeguamento della TTPCP nell'ambito dell'Accordo sui trasporti terrestri (Accordo). Si tratta in particolare di mantenere le disposizioni vigenti dell'Accordo, quali il divieto di circolazione di notte e di domenica, il divieto di cabotaggio e il divieto dei cosiddetti «gigaliner» nonché gli importi massimi della tassa. Alcune delle disposizioni proposte in sede di consultazione sono attualmente in contrasto con quelle dell'articolo 40 dell'Accordo. Un ulteriore sviluppo completo della TTPCP sarà possibile solo modificando quest'articolo. La consultazione non ha trattato questo punto, poiché le modifiche necessarie non hanno alcun effetto sul contenuto dell'Accordo. I partecipanti hanno potuto esprimersi alla domanda 15 in merito alla completa attuazione della LTTP.

Alcuni partecipanti si sono inoltre espressi a favore di una modifica dell'Accordo in un secondo momento, per consentire il pieno conseguimento degli obiettivi della TTPCP, vale a dire il trasferimento e la copertura dei costi esterni, ma anche la differenziazione dei veicoli nelle categorie di tassa sulla base delle emissioni di gas a effetto serra e dell'efficienza energetica.



2.5 Valutazione dell'interpretazione della classificazione dei veicoli elettrici secondo l'Accordo

L'interpretazione dell'articolo 40 capoverso 2 dell'Accordo, che consente di classificare i veicoli «non soggetti a una norma EURO» nella categoria di tassa più conveniente, è stata accolta molto positivamente dai partecipanti che hanno risposto. Alcuni riconoscono la necessità di integrare i veicoli elettrici nel sistema della TTPCP. Solo l'UDC respinge questa interpretazione. La maggior parte dei partecipanti non si è espressa in merito a questa domanda.

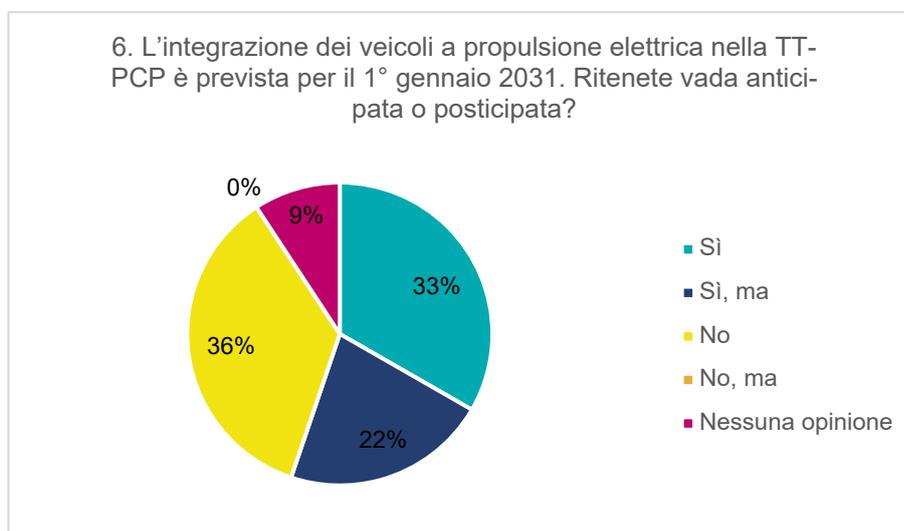


2.6 Assoggettamento dei veicoli elettrici alla TTPCP

Con la consultazione si mirava a raccogliere pareri sull'integrazione dei veicoli a propulsione elettrica nella TTPCP a partire dal 1° gennaio 2031. I partecipanti hanno potuto indicare se erano d'accordo con la proposta o se ritenessero che l'assoggettamento alla TTPCP dovesse avvenire prima o dopo tale data.

Il seguente grafico riassume le risposte alla domanda relativa al momento dal quale integrare i veicoli a propulsione elettrica nella TTPCP. Tale data è un elemento centrale del progetto di consultazione.

In generale, un terzo dei partecipanti è favorevole all'integrazione dei veicoli elettrici a partire dal 1° gennaio 2031; il 22 per cento ritiene che dovrebbe essere legata a un certo grado di penetrazione del mercato, mentre il resto dei partecipanti (36 %) considera che dovrebbe avvenire prima della data proposta.



Circa un terzo dei Cantoni così come la sinistra politica sono favorevoli a un'integrazione di questi veicoli nella TT-PCP prima del 2031. Le organizzazioni sono divise in merito al momento dell'integrazione, mentre pochissimi auspicano che avvenga dopo il 2031. Alcuni partecipanti ritengono che l'integrazione dovrebbe essere legata alla penetrazione di mercato dei veicoli elettrici.

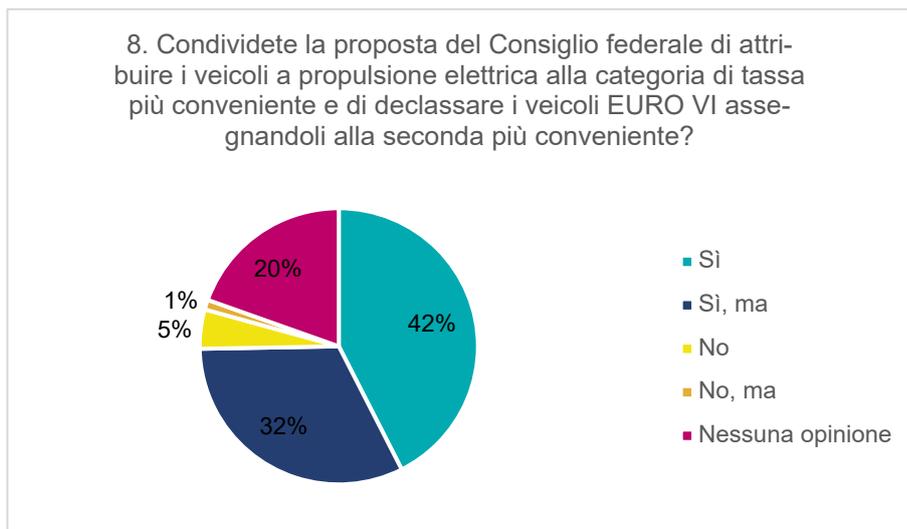
2.7 Valutazione dell'esatta categorizzazione dei veicoli nell'ordinanza del 27 marzo 2024² sul traffico pesante e aggiornamento regolare di tale categorizzazione

Due terzi dei partecipanti ritengono che la proposta del Consiglio federale sia adeguata, il restante terzo non si è espresso in merito a questa domanda.

2.8 Declassamento dei veicoli EURO VI

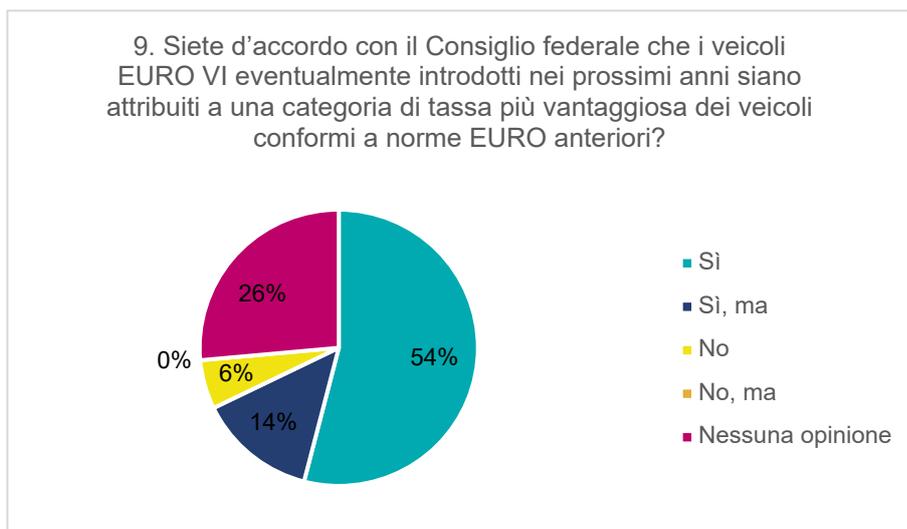
Il 42 per cento dei partecipanti concorda assolutamente che i veicoli elettrici debbano essere classificati nella categoria di tassa più conveniente. Allo stesso tempo, per consentire tale attribuzione, i veicoli EURO VI dovrebbero essere declassati nella seconda categoria più conveniente. Una piccola percentuale di partecipanti si è espressa contro la proposta del Consiglio federale, ritenendo che i veicoli a propulsione elettrica debbano rimanere esentati dalla TT-PCP o che si dovrebbe attendere l'introduzione della norma EURO VII per poterli assegnare alle categorie di tassa. Del terzo dei partecipanti che ha risposto di essere d'accordo con la procedura, alcuni ritengono che il declassamento dei veicoli EURO VI dovrebbe avvenire il più rapidamente possibile o addirittura che sia necessario un declassamento direttamente nella categoria di tassa più onerosa. Altri pensano che debba essere annunciato tempestivamente e di concerto con l'UE.

² RS 641.811



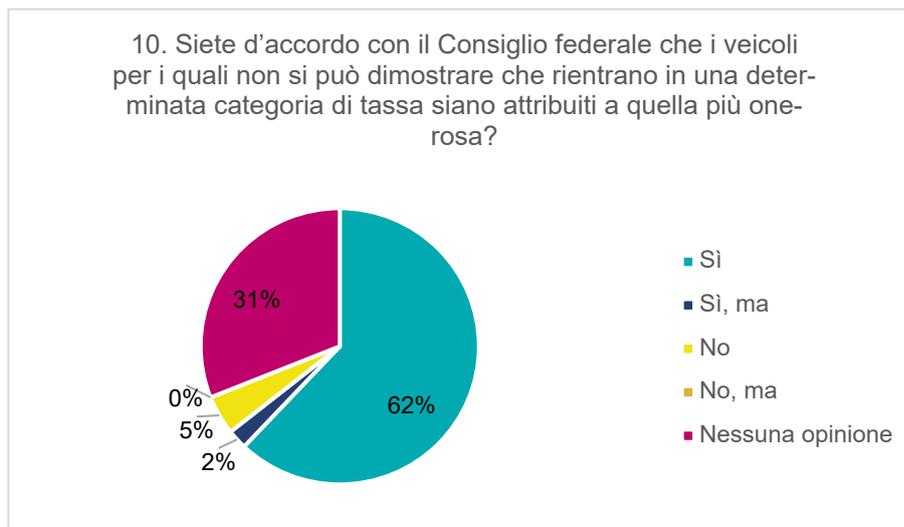
2.9 Valutazione della classificazione dei veicoli EURO VII

La metà dei partecipanti ritiene che i veicoli EURO VII dovrebbero essere attribuiti a una categoria di tassa più vantaggiosa dei veicoli conformi a norme EURO anteriori. Il sei per cento dei partecipanti è contrario a questa proposta. Alcuni ritengono che le norme EURO VII ed EURO VI siano molto simili per quanto riguarda gli inquinanti atmosferici e dovrebbero pertanto essere attribuite alla stessa categoria tariffaria.



2.10 Attribuzione alla categoria di tassa più onerosa in assenza della prova richiesta

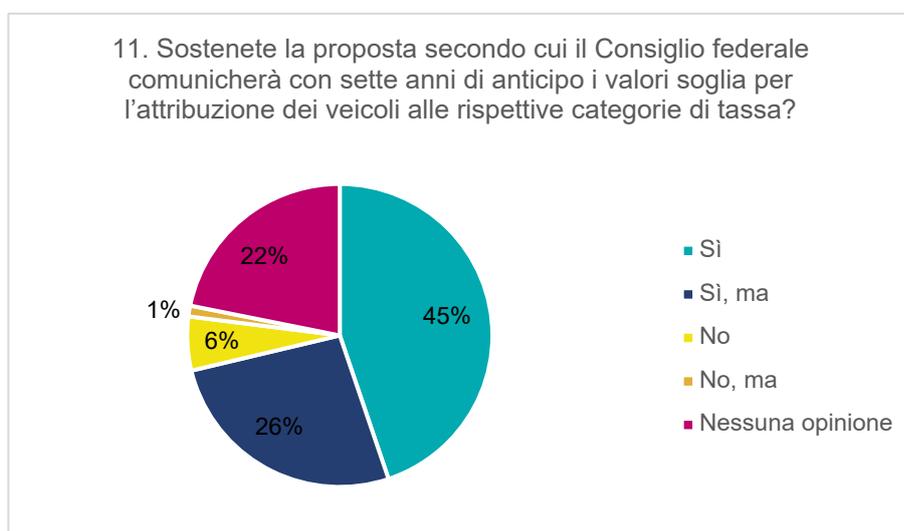
Due terzi dei partecipanti si sono dichiarati d'accordo con la procedura, un terzo non si è espresso in merito e il cinque per cento era contrario.



2.11 Valutazione della procedura che prevede di comunicare con sette anni di anticipo i valori soglia per l'attribuzione dei veicoli alle rispettive categorie di tassa

La metà dei partecipanti è favorevole alla procedura proposta dal Consiglio federale nel progetto in consultazione. Una buona parte è favorevole, ma chiede che questa garanzia della certezza dell'investimento sia sancita a livello di legge e non di ordinanza.

Mentre alcuni ritengono che il periodo di sette anni sia troppo lungo, dato che in quest'arco di tempo il progresso tecnologico può essere molto rapido, altri sostengono che la certezza dell'investimento debba essere ulteriormente rafforzata, in particolare garantendo che i veicoli rimangano nella stessa categoria tariffaria per un periodo più lungo. Pochi partecipanti si sono dichiarati totalmente contrari a questa proposta.



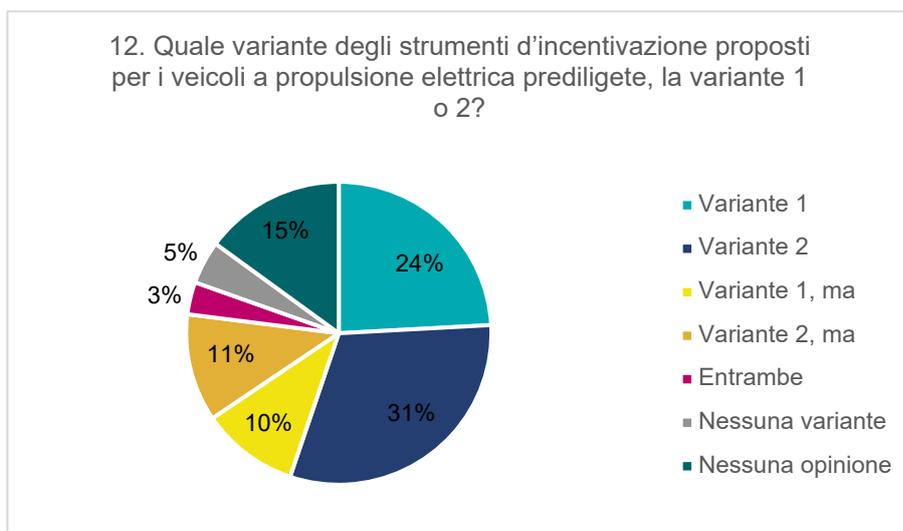
2.12 Valutazione della variante

Con questa domanda è stato chiesto ai partecipanti alla consultazione se preferirebbero la variante 1 delle misure accompagnatorie, ossia un sistema di sconti per tutti i veicoli, o la variante 2, in cui per i veicoli svizzeri è possibile scegliere tra un sistema di sconti e un contributo d'investimento e per i veicoli stranieri è previsto un sistema di sconti.

Un quarto degli interpellati preferisce l'opzione 1, in particolare con l'argomentazione che l'introduzione di un sistema di sconti è più semplice e comporta meno oneri amministrativi. Il 30 per cento ritiene invece che l'opzione 2 consentirà di tenere maggiormente conto degli interessi di tutte le imprese di

trasporto, indipendentemente dalle loro dimensioni. Inoltre, sono dell'opinione che questa variante favorisca maggiormente il passaggio a veicoli privi di emissioni di CO₂, agevolando l'acquisto di un autocarro elettrico (il prezzo d'acquisto è molto più elevato rispetto a quello di un autocarro diesel).

Alcuni partecipanti ritengono che le misure accompagnatorie proposte dovrebbero essere sostituite da prestiti statali per consentire l'acquisto di veicoli elettrici. Altri pensano che gli sconti dovrebbero essere più elevati o, al contrario, più bassi. Altri ancora sono dell'opinione che i contributi d'investimento dovrebbero essere utilizzati anche per la costruzione di stazioni di ricarica. C'è poi chi ritiene che, così come proposti nel progetto di consultazione, ovvero accoppiati alla prestazione media di trasporto, i contributi d'investimento non consentono alle piccole e medie imprese di investire in autocarri elettrici e sono favorevoli ad adeguarli, tenendo conto del fatto che la maggior parte dei veicoli elettrici sono adatti al trasporto urbano e che le loro prestazioni sono nettamente inferiori alla media. Una piccola percentuale reputa che non siano necessarie misure accompagnatorie.



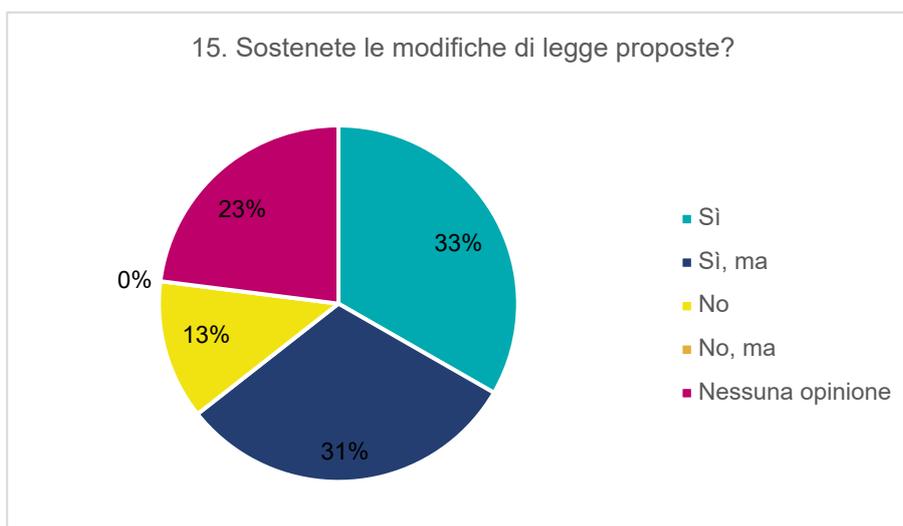
2.13 Motivazione della preferenza per la variante 1 o la variante 2

Vedere capitolo 2.12.

2.14 Stima della prestazione media di trasporto ai fini del calcolo dei contributi d'investimento

Solo pochissimi partecipanti hanno risposto a questa domanda, sostenendo che la prestazione media di trasporto non sia il metodo corretto per calcolare i contributi d'investimento proposti.

2.15 Valutazione del sostegno alle modifiche di legge proposte



Un terzo dei partecipanti ha approvato le modifiche di legge proposte. Un secondo terzo è favorevole al progetto, a condizione che ne vengano modificate alcune parti, tenendo conto delle sue richieste. Il 13 per cento ritiene che il progetto di modifica della legge non sia ottimale e dovrebbe essere migliorato. Un quarto degli interpellati non si è espresso.

3 Selezione di proposte di modifica al progetto

Le domande 16 e 17 del questionario sulla consultazione erano aperte e davano ai partecipanti la possibilità di esprimersi liberamente in merito alle modifiche da apportare al progetto. L'esatto contenuto dei pareri così come le proposte aggiuntive sul progetto e i relativi autori sono riportati sul [sito Internet](#) della CaF. La selezione delle proposte più citate riportata di seguito non ha pretese di esaustività.

3.1 Esenzione di autocarri elettrici fino a 4,25 tonnellate (veicoli Bourgeois)

Gli autofurgoni a propulsione elettrica il cui peso massimo ammesso supera le 3,5 tonnellate per via della batteria sono considerati veicoli pesanti e sono pertanto assoggettati alla TTPCP, mentre i loro omologhi a propulsione convenzionale sono classificati come veicoli commerciali leggeri e non sono soggetti alla tassa. Alcuni partecipanti chiedono che i veicoli il cui peso massimo ammesso non supera le 4,25 tonnellate a causa della batteria siano classificati come veicoli commerciali leggeri e quindi esentati dalla TTPCP.

Nello specifico, hanno sostenuto questa iniziativa BS, BE, BL, LU, SG, ASTAG, Hydros spider, IG Detailhandel Schweiz e Migros.

3.2 Differenziazione della TTPCP in base alla gerarchia stradale

Alcuni partecipanti hanno sollevato il tema della differenziazione della TTPCP in base al tipo di strade utilizzate in Svizzera. Sei partecipanti l'hanno chiesta per alleggerire in particolare le strade cantonali, che su determinati tratti rappresentano scorciatoie rispetto alle autostrade. Chiedono che i prezzi siano adeguati in modo da internalizzare meglio i costi esterni aggiuntivi generati su determinate strade.

Nello specifico, si sono pronunciati a favore di tale misura GR, UR, CTP e PS.

3.3 Mantenimento delle tariffe massime nella legge

Il progetto prevede che le tariffe massime non siano più fissate a livello di legge, bensì tramite rimandi a trattati internazionali. Alcuni partecipanti sono contrari a una nuova regolamentazione. Per garantire che il legislatore svizzero possa continuare a prendere decisioni motivate da aspetti politici, è necessario mantenere i valori massimi o medi (secondo le formulazioni attuali) nella LTTP.

Nello specifico, questa richiesta è sostenuta da ASTAG, Litra, VAP, UTP, Avenergy Suisse, economie-suisse, PLR, IG Detailhandel Schweiz, Migros, SSIC, Unione svizzera delle arti e mestieri, Strassenschweiz, VFAS e Wirtschaftskammer Baselland.

3.4 Sostituzione delle formulazioni potestative con formulazioni imperative

Alcuni partecipanti auspicano che le proposte contenute nel progetto in consultazione, in particolare l'introduzione di sconti e/o contributi d'investimento e l'annuncio con sette anni di anticipo delle modifiche alla classificazione dei veicoli nelle categorie di tassa, non siano soggette alla discrezione del Consiglio federale bensì inserite nella legge con carattere vincolante. Ciò significa che devono essere sostituite le formulazioni potestative, utilizzate più volte in questo contesto nei testi normativi del progetto.

Nello specifico, questa richiesta è sostenuta da ASTAG, Litra, UTP, VAP, Allianz Fossilfreie Logistik, Cargo Forum Schweiz, PLR, IG Detailhandel Schweiz, Infra, Lidl, Migros, FFS, USC, Unione svizzera delle arti e mestieri, Strassenschweiz, swisscleantech, VFAS e Wirtschaftskammer Baselland.

3.5 Adeguamento automatico al rincaro

Dodici di 87 partecipanti hanno espresso l'auspicio che le tariffe della TTPCP vengano adeguate retroattivamente per tenere conto del rincaro sin dall'entrata in vigore dell'Accordo, nel 2001. Chiedono inoltre che in futuro le tariffe siano adattate automaticamente all'inflazione.

Nello specifico, a favore di questa proposta si sono espressi PS, I Verdi, Iniziativa delle Alpi, SEV, BLS, FSE, UR, Pro Natura, Pro Velo, ATA, USS e WWF.

3.6 Obiettivi flotte UE

Degli 87 pareri pervenuti, 12 auspicano che gli obiettivi di CO₂ per le flotte di veicoli commerciali pesanti nuovi vengano inaspriti entro il 2030 allo stesso ritmo dell'UE e ritengono che nella legge sul CO₂ si debbano inserire obiettivi di riduzione delle emissioni più severi. L'UE ha adottato una strategia più rigorosa per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali pesanti. I partecipanti chiedono che questi obiettivi dell'UE siano recepiti anche nella legislazione nazionale.

Nello specifico, questa richiesta è sostenuta da SEV, PS, PEV, Iniziativa delle Alpi, FSE, I Verdi, Pro natura, Pro Velo, USS, swisscleantech, ATA e WWF.

4 Anhang / Annexe / Allegato

4.1 Elenco dei partecipanti alla consultazione

Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	GE
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	GL
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	SO
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	TI
Standeskanzlei des Kantons Uri	UR
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	VS
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	VD
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG
Staatskanzlei des Kantons Zürich	ZH
Conferenza dei governi cantonali	CdC

Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Alleanza del Centro
Partito evangelico svizzero PEV
PLR. I Liberali Radicali
I Verdi
Partito verde liberale svizzero PVL
Unione Democratica di Centro UDC
Partito socialista svizzero PSS
Partito socialista distretto di Laufenburg

Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Arbeitsgruppe Berggebiet
c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung

Associazione dei Comuni svizzeri
Unione delle città svizzere
Gruppo svizzero per le regioni di montagna

Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse
Federazione delle imprese svizzere
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Unione svizzera degli imprenditori
Unione sindacale svizzera (USS)

Imprese

BLS
FFS

Organisationen / organisations / organizzazioni

Nome

Allianz Fossilfreie Logistik
Iniziativa delle Alpi
ASTAG
auto schweiz
Avenergy Suisse
Biofuels Schweiz, Gaz Energie, Ökostrom Schweiz
Cargo Forum Schweiz
Centre patronal
Fédération des entreprises romandes FER
Sindacato del personale dei trasporti SEV
H2 Mobilität Schweiz
Handelskammer beider Basel
Hydrospider
Hyundai Hydrogen Mobility AG
IG Detailhandel Schweiz
Infra
CDDGP
Krummen Kerzers AG
Landtechnik Schweiz
Les routiers suisses
Lidl
Lohnunternehmer Schweiz
metalsuisse
Migros
Pro natura
Pro velo
Ralpin
Fondazione svizzera per l'energia FSE
La Posta svizzera

Società Svizzera degli Impresari-Costruttori SSIC
Strassenschweiz
Swiss eMobility
swisscleantech
Associazione traffico e ambiente ATA
Verband Lohnunternehmer
Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti VFAS
UTP
COMCO
Wirtschaftskammer Baselland
WWF