



14 ottobre 2009

Ordinanza
sulla contrassegnazione delle automobili nuove
con l'etichetta ambientale
Risultati dell'indagine conoscitiva

- 1 Progetto sottoposto a indagine conoscitiva
- 2 Pareri pervenuti
- 3 Valutazione generale del progetto
- 4 Valutazione dettagliata del progetto

1 Progetto sottoposto a indagine conoscitiva

Il 2 luglio 2009, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha sottoposto a indagine conoscitiva il disegno di ordinanza sulla contrassegnazione delle automobili nuove con l'etichetta ambientale (Ordinanza sull'etichetta ambientale, OEA).

A dare il via all'elaborazione dell'etichetta ambientale e della base giuridica corrispondente sotto forma di ordinanza del Consiglio federale è stata la decisione presa dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) nel 2007 di sviluppare ulteriormente l'attuale etichetta Energia trasformandola in un'etichetta ambientale, che servisse in primo luogo da strumento d'informazione dei consumatori e potesse essere utilizzata anche quale base per differenziare le imposte sui veicoli. A partire dal 2011, l'etichetta ambientale dovrà consentire una valutazione ecologica completa delle automobili, che tenga conto sia dell'efficienza energetica che dell'impatto ambientale. Il completamento dell'efficienza energetica con informazioni ecologiche supplementari, e segnatamente con informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici e le emissioni foniche, si basa sui criteri per i veicoli ad alta efficienza energetica e a bassa emissione di inquinanti (KeeF). I lavori di trasformazione dell'etichetta Energia in un'etichetta ambientale sono coordinati dagli Uffici federali dell'ambiente (UFAM) e dell'energia (UFE), in collaborazione con l'Ufficio federale delle strade (USTRA). I Cantoni, le Città e le associazioni interessate sono stati coinvolti nei lavori di sviluppo attraverso un gruppo di accompagnamento.

L'etichetta ambientale mira a promuovere i veicoli ad alta efficienza energetica e a bassa emissione di inquinanti attraverso i seguenti elementi fondamentali:

- obbligo di contrassegnare le automobili nuove messe in vendita con l'etichetta ambientale (al posto dell'attuale etichetta Energia);
- rappresentazione sull'etichetta dell'impatto ambientale sotto forma di punti di impatto ambientale (PIA), emissioni di CO₂, consumo di carburante e categorie dell'etichetta ambientale. Le categorie dell'etichetta ambientale tengono conto sia dell'efficienza energetica che dell'impatto ambientale dell'automobile;
- prescrizioni concernenti la rappresentazione dei dati principali dell'etichetta ambientale in elenchi e scritti pubblicitari concernenti le automobili nuove;
- adeguamento annuale della distribuzione uniforme dei tipi di veicoli offerti nelle categorie A-G dell'etichetta ambientale nonché dei valori medi dei PIA, delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante in base ai veicoli nuovi immatricolati nel corso dell'anno precedente.

2 Pareri pervenuti

Nella presente analisi sono stati inclusi complessivamente 80 pareri: 75 sono pervenuti entro il termine dell'indagine conoscitiva (4 settembre 2009) e altri cinque entro il 17 settembre 2009.

- Cantoni e Semicantoni:	26 pareri
- partiti:	6 pareri
- associazioni economiche e associazioni specializzate:	23 pareri
- sindacati:	2 pareri
- associazioni della sanità, dei consumatori e di protezione dell'ambiente:	14 pareri
- altri:	9 pareri

3 Valutazione generale del progetto

La maggior parte dei pareri si apre con una presa di posizione generale sulla trasformazione dell'attuale etichetta Energia in un'etichetta ambientale. Il progetto è accolto favorevolmente da una netta maggioranza dei partecipanti all'indagine conoscitiva. Contemporaneamente, però, su contenuti concreti del progetto una maggioranza dei partecipanti all'indagine conoscitiva formula proposte di modifica differenti e in parte contrastanti.

Tabella: Sintesi della valutazione generale dei partecipanti all'indagine conoscitiva

	Pervenuti	Sì	Sì, ma	No, ma	No	Astenzione
Cantoni	26		26			-
Partiti politici	6	1	2	1	2	-
Associazioni economiche e associazioni specializzate	23		1	2	15	5
Sindacati	2	1	1			-
Associazioni della sanità, dei consumatori e di protezione dell'ambiente	14		12		2	-
Altri	9		8		0	1
Totale	80	2	50	3	19	6

3.1 Cantoni e Semicantoni

Tutti i Cantoni accolgono favorevolmente la trasformazione dell'etichetta Energia in un'etichetta ambientale. Suscitano consensi soprattutto il mantenimento delle categorie A-G già note dall'etichetta Energia e il completamento dell'efficienza energetica con l'aspetto dell'impatto ambientale quale criterio per la formazione delle categorie. Una maggioranza dei Cantoni considera importanti l'inclusione e la rappresentazione dei PIA assoluti e indipendenti dal peso. Malgrado l'adesione generale, circa un terzo dei Cantoni dubita però che il sistema con i punti di impatto ambientale (PIA), pur sempre relativamen-

te oneroso, avrà senso anche alle condizioni quadro più severe della norma Euro 5. Singoli Cantoni chiedono invece di dare maggior peso ai PIA nella categorizzazione.

Buona parte dei Cantoni critica la grafica dell'etichetta, troppo complicata, e chiede una rappresentazione più chiara, segnalando che l'effetto di riconoscimento dell'etichetta Energia, ben nota, non è sfruttato appieno dall'etichetta ambientale proposta. Questi Cantoni chiedono che sia messa maggiormente in risalto l'attuale rappresentazione a colori delle categorie dei veicoli secondo l'efficienza energetica e ambientale. Alcuni Cantoni ammoniscono che la complessa procedura di formazione delle categorie dell'etichetta ambientale ostacola la comunicazione del nuovo sistema. Anche i calcoli del coefficiente relativo di valutazione dell'efficienza energetica e dei PIA assoluti sono considerati troppo complessi e incomprensibili. Questi Cantoni esortano la Confederazione a stanziare le risorse finanziarie necessarie per una campagna pubblicitaria su scala nazionale, dal momento che la comprensione e la credibilità sono fattori chiave per il successo dell'etichetta ambientale.

Alcuni Cantoni, inoltre, ritengono che le prescrizioni concernenti la rappresentazione dei dati dell'etichetta ambientale negli scritti pubblicitari sono formulate in modo troppo restrittivo e auspicano che si prescriva più in generale l'obbligo di integrare i dati necessari nella pubblicità in modo chiaro e inequivocabile.

3.2 Partiti

Le opinioni dei partiti politici sul disegno di ordinanza sull'etichetta ambientale sono molto divergenti. Il PPD accoglie favorevolmente l'introduzione dell'etichetta ambientale, che tiene conto sia dell'efficienza energetica che dell'impatto ambientale dei veicoli, e chiede che tutti i lavori legati a una differenziazione delle imposte in base a criteri ecologici siano attuati in modo coordinato al più presto. Anche il PCS accoglie favorevolmente la sostituzione dell'etichetta Energia con un'etichetta ambientale più completa e chiede che quest'ultima sia estesa rapidamente ad altre categorie di veicoli, come gli autoveicoli. Chiede inoltre che nel calcolo dei PIA confluiscono anche aspetti legati alla produzione e al riciclaggio.

Il PS e i Verdi sono sostanzialmente favorevoli all'idea che l'etichetta ambientale fornisca informazioni su altri criteri ambientali. Sono tuttavia critici o contrari al progetto nella sua forma attuale. Chiedono una valutazione delle automobili assoluta e indipendente dal peso, che tenga conto delle emissioni assolute di CO₂. L'inclusione della produzione del carburante nella valutazione è condivisa, benché siano in parte messe in dubbio le modalità di tale inclusione. È contestato il fatto che si consideri il carburante migliore dal punto di vista ecologico, senza avere la certezza che sarà effettivamente quello il carburante utilizzato. Il PS e i Verdi chiedono inoltre che sia avviata l'etichettatura ambientale di altre categorie di veicoli, come gli autoveicoli, e che sia previsto l'obbligo di contrassegnare con l'etichetta ambientale anche i veicoli d'occasione.

Il PLR e l'UDC sono contrari all'etichetta ambientale. Il PLR si dice convinto che la presente etichetta ambientale non migliori l'informazione degli acquirenti. Dubita inoltre dei vantaggi rispetto all'etichetta Energia. Il PLR dubita per principio anche dei PIA: si chiede criticamente se sia necessario combinare in un numero di PIA le emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici. L'UDC respinge il progetto di etichetta ambientale in modo ancora

più deciso. Critica anche l'onere burocratico sproporzionato e i maggiori costi senza veri maggiori benefici. Fa inoltre notare che non si dovrebbe emanare disposizioni che vanno oltre le prescrizioni UE ed equivalgono a un notevole svantaggio per la piazza economica.

3.3 Associazioni economiche e associazioni specializzate

Le associazioni economiche e le associazioni specializzate si schierano contro il disegno di ordinanza sull'etichetta ambientale, con un'eccezione. Qualche associazione sostiene l'orientamento del disegno di ordinanza, ma respinge chiaramente determinati dettagli concernenti il calcolo dei PIA.

Le associazioni dell'industria automobilistica, i principali destinatari dell'oggetto principale dell'ordinanza sull'etichetta ambientale, come pure le associazioni mantello dell'economia sono molto critiche nei confronti del disegno di ordinanza. Contestano il bisogno di sostituire l'etichetta Energia, generalmente accettata, con l'etichetta ambientale. Suscita aspre critiche soprattutto l'introduzione dei PIA. La valutazione dei veicoli con i PIA è considerata troppo complicata, non trasparente e incentrata unilateralmente sugli aspetti ecologici. Si deplora inoltre il fatto che non si intravedono vantaggi supplementari per i consumatori, per contro sono generate elevate spese amministrative.

Le associazioni dei commercianti di carburanti e dei produttori di energia difendono opinioni divergenti sul disegno di ordinanza sull'etichetta ambientale. Sia l'Unione petrolifera che l'organizzazione delle imprese elettriche interconnesse (swisselectric) criticano fortemente il metodo di calcolo dei PIA. Swisselectric mette in dubbio soprattutto il calcolo dei PIA per i veicoli elettrici. L'associazione dell'industria del gas sostiene la proposta di formare le categorie considerando sia l'efficienza energetica che aspetti ambientali, ma chiede che siano verificati e corretti alcuni dettagli della valutazione dei carburanti gassosi.

3.4 Sindacati

I sindacati sono sostanzialmente favorevoli all'intenzione di introdurre un'etichetta ambientale per le automobili, ma contestano il fatto che la formazione delle categorie dell'etichetta ambientale continua a privilegiare i veicoli più pesanti, come fa l'attuale etichetta Energia, e chiedono pertanto che il progetto di etichetta ambientale sia riveduto radicalmente a favore della protezione dell'ambiente.

3.5 Associazioni della sanità, dei consumatori e di protezione dell'ambiente

In generale, le associazioni della sanità, dei consumatori e di protezione dell'ambiente, salvo il TCS, accolgono favorevolmente la trasformazione dell'etichetta Energia in un'etichetta ambientale. Sottolineano che è importante integrare nell'etichetta ambientale aspetti ambientali non contemplati dall'etichetta Energia, come gli inquinanti atmosferici e le emissioni foniche. Criticano però il fatto che le categorie dell'etichetta ambientale non corrispondano alle ripercussioni ambientali effettive.

Suscita aspre critiche l'inclusione del peso del veicolo nella suddivisione in categorie dell'etichetta ambientale. Tale suddivisione comporta solo un indebolimento minimo della relatività già criticata nell'etichetta Energia. Si chiede di basare la formazione delle categorie esclusivamente sui PIA o almeno di dare maggior peso agli aspetti ambientali.

Le associazioni ambientaliste accolgono favorevolmente l'intenzione di rappresentare graficamente sull'etichetta ambientale le emissioni di CO₂, i PIA e il consumo di carburante del veicolo. Criticano però la rappresentazione scelta, che fa sì che otticamente anche i veicoli piuttosto scarsi sono ben piazzati sulla scala scelta. Chiedono anche di pubblicare da subito i PIA per tutti i tipi di veicoli omologati. I dati disponibili devono essere resi accessibili al pubblico e ai Cantoni innovativi.

Le organizzazioni sanitarie contestano il fatto che il disegno di ordinanza sull'etichetta ambientale non tiene conto dell'impatto ambientale della fabbricazione del veicolo nel calcolo dei PIA. Fanno inoltre notare che il confronto dei PIA, delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico di un'automobile con la media di tutte le automobili nuove immatricolate nel corso dell'anno precedente non ha senso dal punto di vista sanitario. Questi valori medi rispecchiano unicamente le abitudini di acquisto dei consumatori, ma non forniscono nessuna informazione sull'impatto effettivo del veicolo per la salute o per l'atmosfera.

3.6 Altri

Altri pareri sono stati presentati dalla Città di Zurigo, dall'Unione delle città svizzere, dalla Conferenza dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia (CDDGP), dalla Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), dall'Associazione dei servizi della circolazione (asa), dalla Conferenza dei capi dei servizi cantonali per la protezione dell'ambiente (CCA), da Cercl'Air, dalla Commissione federale d'igiene dell'aria e dalla Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio nazionale (CAPTE-N).

In linea di massima, la maggioranza di questi partecipanti accoglie favorevolmente il disegno di ordinanza sull'etichetta ambientale. Suscitano consensi soprattutto il mantenimento delle categorie A-G e l'inclusione sia dell'efficienza energetica che degli aspetti ambientali nella procedura di formazione delle categorie. Si chiede di impostare l'etichetta ambientale in modo più chiaro, orientandosi maggiormente al layout dell'etichetta Energia per gli elettrodomestici. L'Unione delle città, la Città di Zurigo e Cercl'Air auspicano che si tenga maggiormente conto degli aspetti ambientali nel formare le categorie e che si estenda al più presto l'etichetta ambientale ad altre categorie di veicoli nonché ai veicoli d'occasione.

La CDDGP approva la soluzione scelta, che tiene conto delle sue esigenze fondamentali. Rileva che l'etichetta ambientale proposta, che s'ispira alla suddivisione dell'attuale etichetta Energia, è semplice e pratica. Il sistema scelto può inoltre essere combinato con i modelli bonus/malus per differenziare le imposte cantonali sui veicoli a motore. Pur aggiungendo che il disegno dell'ordinanza è equilibrato, soprattutto se si tiene conto degli interessi divergenti in questo settore, l'asa solleva il seguente interrogativo: il sistema con i PIA avrà ancora senso anche dopo l'introduzione della norma Euro 5?

La CAPTE-N informa che durante la deliberazione in commissione l'etichetta ambientale ha dato adito a discussioni controverse. Si critica il fatto che la rappresentazione dell'eti-

chetta è troppo complicata. Si teme inoltre che il sistema proposto non sia compatibile con eventuali modelli dell'UE e comporti un onere amministrativo sproporzionato.

4 Valutazione dettagliata del progetto

4.1 Parte generale

Sia i Cantoni che alcune organizzazioni non governative chiedono di estendere l'etichetta ambientale ad altre categorie di veicoli: l'etichetta ambientale va applicata non solo alle automobili, bensì anche ai motoveicoli e agli autofurgoni, compresi i veicoli commerciali leggeri. Si auspica inoltre che l'etichetta ambientale sia disponibile anche per il mercato dei veicoli d'occasione. Numerosi Cantoni chiedono inoltre di aggiungere sull'etichetta ambientale la data di creazione e la data di validità delle categorie, dal momento che sono aggiornate annualmente.

Vari Cantoni e le associazioni dell'industria automobilistica criticano il fatto che la prescrizione concernente la rappresentazione delle principali informazioni dell'etichetta ambientale sul 10 per cento della superficie pubblicitaria nelle inserzioni per le automobili è troppo restrittiva. In proposito, le associazioni dell'automobile fanno notare che gli scritti pubblicitari per le automobili sono creati dai fabbricanti per il mercato internazionale e non appositamente per la Svizzera. I Cantoni chiedono un obbligo più generale di integrare i dati necessari nella pubblicità in modo chiaro e inequivocabile.

Le associazioni dell'industria automobilistica confermano che è tecnicamente corretto esprimere il consumo di carburante in benzina equivalente. Attirano però l'attenzione sul fatto che ciò può creare confusione tra i consumatori: per i consumatori fa stato il consumo effettivo di benzina, diesel o gas naturale dell'automobile. Le associazioni considerano inoltre inutile il requisito di menzionare sull'etichetta ambientale il numero di approvazione del tipo, un dato capito solo dagli specialisti.

Vari Cantoni nonché le associazioni ambientaliste esigono un diritto d'accesso completo ai PIA dettagliati delle singole emissioni sia per i Cantoni che per i proprietari di flotte private. Sarebbe così possibile documentare e controllare semplicemente l'ottimizzazione dell'efficienza ambientale di intere flotte di veicoli. Le corrispondenti basi per il calcolo dei PIA sono disponibili da tempo con i KeeF e andrebbero rese finalmente accessibili al pubblico.

Alcuni Cantoni come pure le associazioni dell'industria automobilistica chiedono di sopprimere la prescrizione concernente i dati sulla presenza di un filtro antiparticolato. Per soddisfare le norme future sui gas di scarico, praticamente tutti i fornitori offriranno solo veicoli diesel con filtri antiparticolato chiusi. Alcuni Cantoni fanno notare che con la banca dati MOFIS la Confederazione dispone già di tutti i dati cantonali rilevanti per compilare l'etichetta ambientale. Chiedono quindi di esonerare i Cantoni dall'obbligo di mettere a disposizione i dati necessari.

4.2 Allegato 1

L'allegato 1 disciplina la composizione dettagliata e il calcolo dei punti di impatto ambientale (PIA). Le prescrizioni dell'allegato 1 sono state oggetto di varie proposte di modifica, riguardanti sia dettagli tecnici che questioni di principio. Vari Cantoni chiedono di includere nel calcolo dei PIA anche l'apporto energetico e l'impatto ambientale della produzione e del riciclaggio dei veicoli – non appena disponibili. Alcuni Cantoni chiedono inoltre di formulare una definizione orientata alle emissioni e indipendente dal sistema per distinguere i sistemi di filtri antiparticolato al posto dell'espressione "filtro antiparticolato regolato", non chiara.

Le associazioni automobilistiche nonché alcune altre associazioni economiche e singoli Cantoni si chiedono in che misura il sistema relativamente oneroso dei PIA avrà ancora senso dopo l'introduzione della norma Euro 5. L'inclusione delle emissioni foniche è inoltre considerata inadeguata: per le emissioni foniche assumono più rilievo i pneumatici e la struttura della carreggiata rispetto al valore dell'esame del tipo per il rumore del motore.

In molti pareri si deplora che i dettagli del calcolo dei PIA non sono trasparenti né comprensibili neanche per gli specialisti. Le ipotesi e le delimitazioni alla base dei calcoli vanno stabilite solo dopo ampie ricerche. Da più parti si contesta inoltre il fatto che il calcolo dei PIA per la produzione dei vari carburanti non si riferisce alle stesse unità e i dati non sono quindi paragonabili. È inoltre segnalata l'assenza delle basi di calcolo per i veicoli a bioetanolo e a GPL. Sia e'mobile che swisselectric rifiutano il valore PIA per la produzione di un chilowattora di energia elettrica, poiché è troppo alto.

L'ATA fa notare che la proposta di tener conto del carburante più vantaggioso dal profilo ecologico per i veicoli bivalenti è discutibile. Non è chiaro il carburante che utilizzerà effettivamente il proprietario del veicolo.

4.3 Allegato 2

Nell'allegato 2 è stabilita la procedura per il calcolo delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico. Vari Cantoni criticano l'introduzione del benzina equivalente. L'adozione di un valore di consumo "normalizzato" per poter confrontare i carburanti è tecnicamente corretta, ma può creare confusione tra i consumatori e presuppone un lavoro d'informazione.

L'associazione dell'industria del gas approva il fatto che si tenga conto della quota di bio-carburante contenuta nella miscela di gas naturale, ma critica il valore prescritto poiché la quota di biogas del gas naturale è nettamente superiore al 10 per cento del volume e chiede adeguamenti corrispondenti. Suggerisce inoltre di rivedere il calcolo del benzina equivalente per il gas naturale.

Swisselectric critica il fatto che è unilaterale basarsi sul mix di consumo svizzero per determinare le emissioni di CO₂ della produzione di energia elettrica. Inoltre, la quantità di CO₂ stabilita per la produzione dell'energia elettrica svizzera e il valore dell'energia equivalente per l'energia primaria di un veicolo elettrico sono troppo alti. Questa opinione è condivisa anche da e'mobile e dal Centre patronal. Per swisselectric, inoltre, la valutazione dell'energia nucleare secondo il metodo della scarsità ecologica impiegato per calcolare i PIA è in contraddizione con la posizione ufficiale del Consiglio federale.

4.4 Allegato 3

Il calcolo dell'efficienza energetica è stabilito nell'allegato 3 dell'ordinanza. Le prescrizioni dell'allegato 3 sono criticate dalle associazioni ambientaliste e da singoli Cantoni. Suscita forti dubbi l'inclusione del peso del veicolo nel calcolo dell'efficienza energetica. Se il peso del veicolo dovesse restare incluso, il Cantone di Basilea Campagna propone di calcolare il coefficiente di valutazione per l'efficienza energetica in base ai nuovi veicoli immatricolati nel corso dell'anno precedente al posto della flotta in offerta.

4.5 Allegato 4

L'allegato 4 disciplina la classificazione delle automobili nelle categorie dell'etichetta ambientale. Alcuni Cantoni chiedono che si tenga maggiormente conto dei PIA nell'ambito di tale classificazione delle automobili. Le associazioni ambientaliste propongono addirittura di procedere alla suddivisione in categorie esclusivamente in base ai PIA assoluti. Singoli Cantoni fanno inoltre notare che la procedura descritta per la classificazione è in parte incomprendibile e illogica.

4.6 Allegato 5

I dettagli concernenti la rappresentazione dell'etichetta ambientale sono illustrati nell'allegato 5. Vari Cantoni fanno notare che l'effetto di riconoscimento dell'etichetta Energia non è sfruttato appieno dall'etichetta ambientale proposta. Propongono di evidenziare la rappresentazione delle categorie e di adeguare i colori, in modo da avvicinarsi il più possibile all'immagine dell'etichetta Energia per gli elettrodomestici. Chiedono inoltre di scrivere l'espressione etichetta ambientale sempre allo stesso modo. Alcuni Cantoni chiedono anche di agevolare il collocamento dell'etichetta ambientale nei vettori pubblicitari mettendo a disposizione vari formati, verticale e orizzontale. Vari Cantoni raccomandano infine di indicare il consumo energetico e le emissioni di CO₂ sotto uno stesso titolo all'inizio.

5 Elenco dei partecipanti all'indagine conoscitiva

5.1 Cantoni

Cantone di Argovia
Cantone di Appenzello Interno
Cantone di Appenzello Esterno
Cantone di Berna
Cantone di Basilea Campagna
Cantone di Basilea Città
Cantone di Friburgo
Cantone di Ginevra
Cantone di Glarona
Cantone dei Grigioni
Cantone del Giura

Cantone di Lucerna
Cantone di Neuchâtel
Cantone di Nidvaldo
Cantone di Obvaldo
Cantone di San Gallo
Cantone di Sciaffusa
Cantone di Soletta
Cantone di Svitto
Cantone di Turgovia
Cantone del Ticino
Cantone di Uri
Cantone di Vaud
Cantone del Vallese
Cantone di Zugo
Cantone di Zurigo

5.2 Partiti

Partito popolare democratico (PPD)
Partito cristiano sociale (PCS)
Partito liberale-radical (PLR)
Partito ecologista svizzero (I Verdi)
Unione Democratica di Centro (UDC)
Partito socialista svizzero (PS)

5.3 Associazioni economiche e associazioni specializzate

Automobile Club Svizzero (ACS)
Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)
Centre Patronal
Unione petrolifera (UP)
Fédération des Entreprises Romandes
Società svizzera degli impiegati di commercio (sic Svizzera)
Handelskammer beider Basel
Protoscar
Unione svizzera degli imprenditori
Unione svizzera dei contadini (USC)
Unione svizzera dei carrozzieri (USIC)
Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)
Funivie svizzere
swisselectric
Associazione svizzera dei veicoli stradali elettrici ed efficienti (e'mobile)
Federazione delle imprese svizzere (economiesuisse)
Federazione stradale svizzera (stradasvizzera)
Associazione svizzera dell'industria del gas (ASIG)
Unione dei trasporti pubblici

Associazione delle aziende elettriche svizzere

Associazione degli importatori svizzeri di moto e scooter (motosuisse)

Associazione degli importatori svizzeri di automobili (autosuisse)

5.4 Sindacati

Unione sindacale svizzera (USS)

Travail Suisse

5.5 Associazioni della sanità, dei consumatori e di protezione dell'ambiente

Aqua Nostra Svizzera

Medici per l'ambiente

écologie liberale

Greenpeace

Konsumentenforum (kf)

Lega contro il cancro

Lega polmonare

Fondazione svizzera dell'energia (FSE)

Lega svizzera per la protezione della natura (pro natura)

Stiftung für Konsumentenschutz

Fondazione per la pratica della protezione dell'ambiente in Svizzera (PUSCH)

Touring Club Svizzero (TCS)

World Wild Life Fund Svizzera (WWF)

Associazione traffico e ambiente (ATA)

5.6 Altri

Commissione federale d'igiene dell'aria (CFIAR)

Conferenza dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia (CDDGP)

Conferenza dei capi dei servizi cantonali per la protezione dell'ambiente (CCA)

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)

Società svizzera dei responsabili della protezione dell'aria (Cercl'Air)

Unione delle città svizzere (UCS)

Città di Zurigo

CAPTE-N

Associazione dei servizi della circolazione (asa)