



Scheda informativa

Presentazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili nel 2025

Nota: le sanzioni dell'anno di riferimento 2025 calcolate dall'Ufficio federale dell'energia (UFE) e indicate nel presente documento non sono ancora passate in giudicato.

Automobili di nuova immatricolazione e loro emissioni di CO₂

Nel 2025 sono state immatricolate per la prima volta in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein circa 245 500 automobili che sottostanno alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂¹, vale a dire l'1,1 per cento in meno rispetto all'anno precedente. Delle automobili rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni circa 231 000 erano veicoli nuovi. Il seguente grafico illustra l'evoluzione delle nuove automobili dal 2011 al 2025 secondo il tipo di importatore.

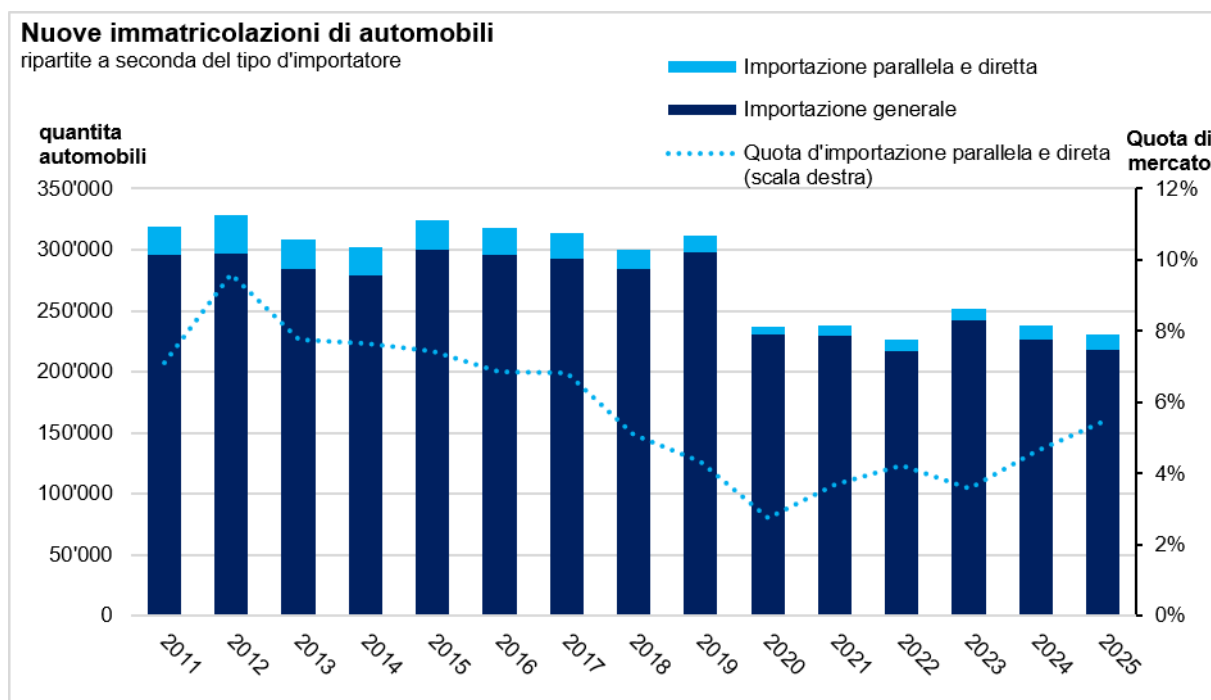


Figura 1: immatricolazioni annue di automobili nuove per tipo di importatore. Fonte dei dati: USTRA (IVZ)

Dal 2021 si registra una tendenza verso l'alto (riconfermatasi nel 2025) delle quote di mercato delle importazioni parallele e dirette, che, con circa il 5,5 per cento, sono superiori dell'1 per cento rispetto all'anno precedente².

¹ Oltre che ai veicoli nuovi, le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ si applicano anche alle automobili messe in circolazione per la prima volta all'estero meno di 6 mesi prima di essere sdoganate in Svizzera. Rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni anche i veicoli immatricolati all'estero per la prima volta meno di 12 mesi prima dello sdoganamento in Svizzera e che presentano un chilometraggio inferiore a 5000 km.

² Tuttavia, a causa del cambio del metodo di valutazione avvenuto nel 2024, il confronto con le quote di mercato fino al 2023 è possibile solo in misura limitata.



Non è possibile stabilire una correlazione diretta tra la regolamentazione in materia di emissioni di CO₂ e l'evoluzione delle quote di mercato. Da un lato, per tutti i grandi importatori valgono le stesse prescrizioni legali; dall'altro, negli ultimi anni è emerso che l'importo medio delle sanzioni pagate per veicolo dagli importatori paralleli e generali è aumentato indipendentemente dalla quota di mercato. Nel 2025, l'importo medio delle sanzioni pagate per veicolo dagli importatori paralleli è stato inferiore di un fattore 10 rispetto a quello pagato dagli importatori generali (in media circa 45 franchi per ciascun veicolo, v. Tabella 2).

Inasprito il valore obiettivo per le emissioni di CO₂ nel 2025: evoluzione delle emissioni di CO₂

Le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili mirano alla continua riduzione delle emissioni medie di CO₂ del trasporto individuale motorizzato. A tal fine, il valore obiettivo per le emissioni di CO₂ sarà inasprito ogni cinque anni. Questo inasprimento è stato introdotto nel 2025, portando il valore obiettivo da 118 a 93,6 g CO₂/km. Il valore obiettivo funge da valore di base per il calcolo degli obiettivi individuali: per i grandi importatori viene calcolato un obiettivo di CO₂ individuale in funzione del peso a vuoto medio del loro parco veicoli nuovi (nel caso dei piccoli importatori e degli importatori singoli viene considerato l'obiettivo individuale specifico per i veicoli). Il peso a vuoto medio del parco veicoli nuovi di ciascun grande importatore viene confrontato con un peso a vuoto di riferimento. In funzione del peso a vuoto specifico, l'obiettivo individuale può essere superiore o inferiore al valore obiettivo di CO₂. Considerato il coefficiente angolare negativo della retta del valore limite, dal 2025 alle automobili pesanti e ai parchi di automobili è associato un obiettivo più basso e quindi più ambizioso, a differenza delle disposizioni vigenti fino al 2024. In tal modo si tiene conto del peso a vuoto tendenzialmente maggiore dei veicoli a propulsione elettrica.

Il seguente grafico illustra l'evoluzione mensile delle emissioni di CO₂ delle automobili nuove negli anni 2021–2025. Il passaggio dalla procedura NEDC alla più realistica WLTP ha comportato un aumento delle emissioni medie di CO₂ misurate per le automobili nuove a partire dal 2021. Per evitare un inasprimento repentino, si è proceduto a un adeguamento dell'obiettivo relativo alle emissioni di CO₂, analogamente a quanto fatto nell'UE.

Emissioni medie mensili di CO₂

2012 - 2025

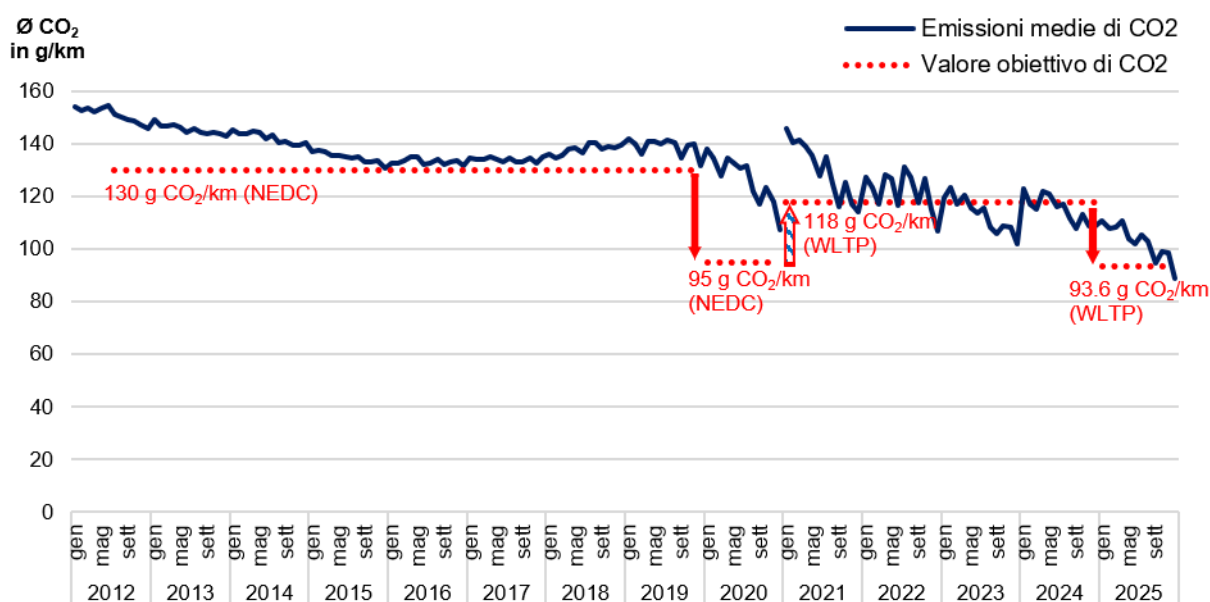


Figura 2: Emissioni mensili di CO₂. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati sull'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂)



Nel 2025 le emissioni medie di CO₂ di tutte le automobili erano pari a circa 101,6 g CO₂/km, ossia circa 12,3 grammi in più rispetto all'anno precedente (2024: 113,9 g CO₂/km). In assoluto, ciò corrisponde alla più importante riduzione delle emissioni medie di CO₂ dal 2020, ultimo anno in cui il valore obiettivo è stato inasprito (meno 14,6 g CO₂/km rispetto al 2019). Ciononostante, le emissioni medie di CO₂ restano nettamente al di sopra del valore obiettivo di 93,6 g.

Emissioni medie annue di CO₂ e tassi di diminuzione

2008 - 2025

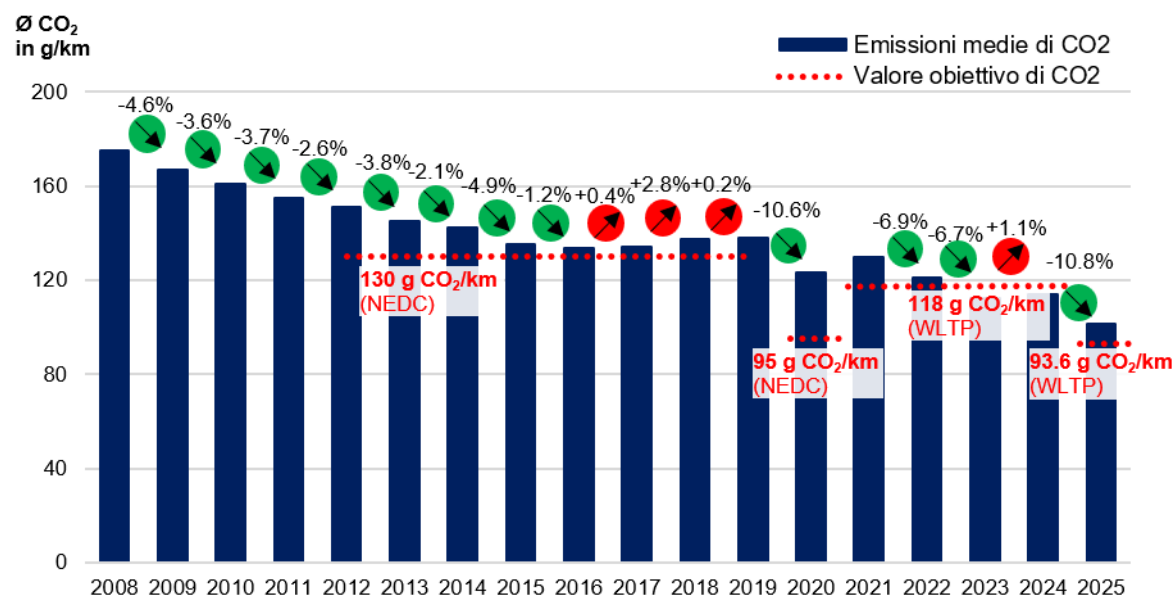


Figura 3: media annua delle emissioni di CO₂ e tassi di diminuzione. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati sull'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂)

Nel 2025, il peso a vuoto medio di tutte le automobili rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ è stato pari a 1804 kg, il che corrisponde a un aumento di 25 kg rispetto all'anno precedente, ancora superiore al peso a vuoto di riferimento utilizzato per il calcolo dell'obiettivo (1767 kg).

In ragione della transizione in corso verso un nuovo sistema (dall'immatricolazione tramite approvazione del tipo all'immatricolazione mediante certificato di conformità elettronico [Certificate of Conformity; immatricolazione basata sull'e-CoC specifico del veicolo]), una maggioranza dei veicoli viene già conteggiata in base ai dati CoC. Nel 2025, i dati basati sull'e-CoC sono stati utilizzati per il conteggio del 90 per cento circa dei veicoli rientranti nel campo di applicazione. Di questi, per circa un quarto sono stati presentati esplicitamente dati CoC dai grandi importatori, i quali sono stati impiegati ai fini del conteggio al posto dei dati dell'approvazione del tipo³. Con l'utilizzo dei dati dei singoli veicoli vengono considerate anche eventuali ecoinnovazioni (tecnologie innovative) dei veicoli. Le ecoinnovazioni sono presenti in circa la metà del parco veicoli e consentono una riduzione media delle emissioni di 1,5 g, portando le emissioni medie di CO₂ del parco totale da 101,6 a 100,9 g CO₂/km (-0,7 g).

³ Conformemente all'ordinanza sul CO₂, gli importatori possono presentare su base volontaria dati del veicolo tratti dal certificato di conformità CE (CoC). Questi dati vengono utilizzati per il calcolo delle emissioni medie di CO₂ e dell'obiettivo relativo alle emissioni di CO₂ al posto dei dati contenuti nell'approvazione del tipo. Ai fini del calcolo della sanzione vengono impiegati il peso a vuoto minimo e l'obiettivo massimo di emissione di CO₂ di un tipo di veicolo, ricavati dai dati contenuti nell'approvazione del tipo. I dati specifici dei singoli veicoli mostrano di norma un peso a vuoto superiore ed emissioni di CO₂ più basse.



Raggiungimento dell'obiettivo per il parco veicoli e rispetto dell'obiettivo individuale

Dal 2025 è in vigore un obiettivo inasprito per le emissioni di CO₂, pari a 93,6 g CO₂/km. Secondo i calcoli dell'UFE, nonostante la significativa diminuzione delle emissioni medie di CO₂ nel 2025, il valore del parco veicoli è stato superato di circa 7,3 g CO₂/km. Nel 2025, l'elettrificazione del parco veicoli nuovi ha avuto un andamento positivo: il 34,4 per cento dei veicoli rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ erano veicoli con spina (2024: 27,8 %), e di questi circa il 23 per cento erano vetture totalmente elettriche (2024: 19,1 %). L'aumento dei veicoli con spina ha comportato una riduzione significativa delle emissioni di CO₂, ma non ha potuto compensare le emissioni dei veicoli con motore a combustione, ancora elevate.

Per quanto concerne l'introduzione del nuovo obiettivo, per il biennio 2025–2027 si applicano disposizioni di introduzione agevolate. Per le cosiddette quote di mercato target, questa agevolazione è correlata alla quota di automobili a emissioni zero e a basse emissioni del parco veicoli nuovi e intende pertanto fornire un ulteriore incentivo all'immatricolazione di più veicoli a basse emissioni di CO₂. Se nel 2025 la quota di veicoli a basse emissioni (con emissioni di CO₂ inferiori ai 71,4 g) di un parco veicoli nuovi di un grande importatore supera la soglia del 23 per cento, le emissioni medie di CO₂ del parco veicoli nuovi subiscono una riduzione (non superiore al 7 %) in percentuale calcolata in funzione dell'eccedenza. Senza tale agevolazione, le sanzioni inflitte ai grandi importatori nel 2025 sarebbero state circa il doppio.

Tenendo conto di tutte le modalità di calcolo (peso a vuoto, quota di mercato target ecc.), gli importatori hanno mancato il proprio obiettivo individuale di circa 3,5 g CO₂/km.

Importatori di automobili

Tutti gli importatori che intendono far conteggiare l'insieme delle proprie automobili di nuova immatricolazione come parco veicoli devono essere registrati presso l'UFE come grandi importatori. Nel 2025 risultavano registrati presso l'UFE 56 grandi importatori, di cui 6 raggruppamenti di emissioni. Dei 56 grandi importatori, 22 erano importatori generali e 34 importatori paralleli.

Come nell'anno precedente, i 10 maggiori grandi importatori hanno conteggiato complessivamente circa l'89 per cento delle automobili. In generale, 42 dei 56 grandi importatori registrati (ossia il 75 %) hanno raggiunto il proprio obiettivo individuale per il parco automobili immatricolato nel 2025 e pertanto non hanno dovuto pagare alcuna sanzione. Le emissioni medie di CO₂ di 14 grandi importatori erano superiori all'obiettivo individuale. Inoltre, 33 importatori si sono registrati presso l'UFE come grandi importatori provvisori e non hanno raggiunto il numero minimo di veicoli (50 automobili) (totale: 154 veicoli).

Entrate dalle sanzioni

Nel 2025 sono state immatricolate circa 245 500 automobili rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, per le quali è stato quindi verificato il rispetto degli obiettivi di emissione. Le seguenti tabelle forniscono una panoramica in cifre.

	Grandi importatori	Piccoli importatori	Totale
Automobili controllate	244 900	600	245 500
Entrate	CHF 95 397 000	CHF 2 266 000	CHF 97 663 000

Tabella 1: entrate dalle sanzioni 2025

Per tale motivo le sanzioni sono diminuite di circa il 26 per cento rispetto al 2020, anno in cui il valore obiettivo è stato inasprito per l'ultima volta.



La seguente tabella mostra gli importi delle sanzioni per veicolo, per categoria di importatori:

2025	Tutti	Importazioni generali	Importazioni parallele	Piccoli importatori
Sanzione per automobile	CHF 398	CHF 437	CHF 45	CHF 3597

Tabella 2: entrate dalle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori (arrotondate in franchi)

La sanzione pagata per veicolo dai piccoli importatori supera di gran lunga quella dei grandi importatori (importazione generale e parallela). Ciò è dovuto al fatto che i piccoli importatori conteggiano ogni veicolo individualmente e quindi non possono compensare i veicoli ad alte emissioni di CO₂ con quelli a basse emissioni. Cedendo il veicolo a un grande importatore (ad es. una borsa del CO₂), anche i piccoli importatori hanno accesso al conteggio per l'intero parco veicoli e possono così ridurre o evitare le loro sanzioni.

I costi e le entrate derivanti dall'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per le automobili, gli autofurgoni, i trattori a sella leggeri e i veicoli pesanti sono ripartiti tra la Svizzera e il Principato del Liechtenstein sulla base del numero totale di veicoli immatricolati nei due Stati. I ricavi netti conseguiti in Svizzera confluiranno nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Attualmente non è ancora possibile riportare l'allocazione, poiché gli esiti dell'esecuzione delle prescrizioni sul CO₂ per i veicoli pesanti per il 2025 non sono ancora disponibili. Saranno pubblicati nel resoconto informativo sui veicoli pesanti.