



23 giugno 2026

Scheda informativa

Esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per autofurgoni e trattori a sella leggeri 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.

Autofurgoni e trattori a sella leggeri di nuova immatricolazione e loro emissioni di CO₂ (termine collettivo: veicoli commerciali leggeri, VCL)

Nel 2025 circa 29 500 veicoli commerciali leggeri (VCL) immatricolati per la prima volta in Svizzera e nel Principato del Liechtenstein rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, valore corrispondente a un aumento di circa il 6,7 per cento rispetto all'anno precedente. La ragione di questo incremento risiede in particolare nel fatto che dal 1° maggio 2025 i VCL con un peso a vuoto superiore a 2585 kg, le cui emissioni di CO₂ sono rilevate secondo il metodo di misurazione per veicoli pesanti, rientrano nel campo di applicazione della normativa in materia di emissioni di CO₂.¹ Dei VCL rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni circa 27 800 erano veicoli nuovi. Il seguente grafico illustra l'evoluzione dei nuovi VCL dal 2017 al 2025 secondo il tipo di importatore.

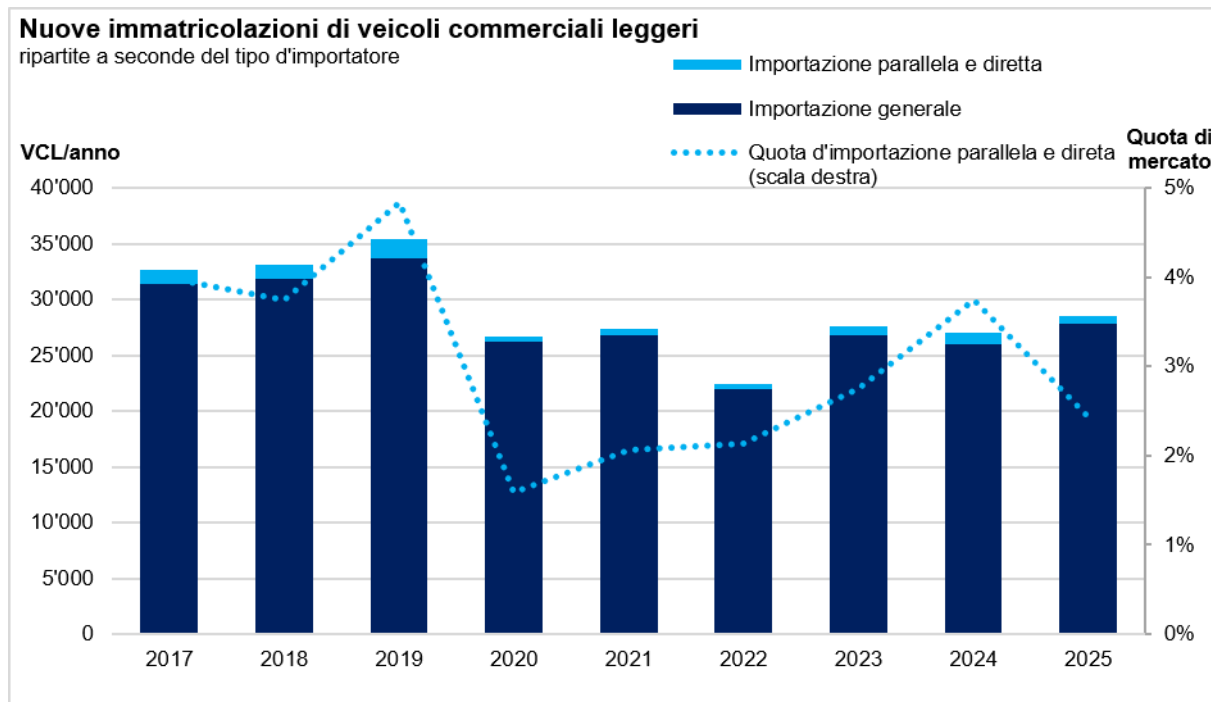


Figura 1: nuove immatricolazioni annue di VCL nuovi per tipo di importatore. Fonte dei dati: USTRA (IVZ)²

¹ Oltre ai VCL nuovi, le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ si applicano anche ai VCL messi in circolazione per la prima volta all'estero meno di 6 mesi prima di essere sdoganati in Svizzera, nonché a quelli immatricolati all'estero per la prima volta meno di un anno prima dello sdoganamento in Svizzera e che presentano un chilometraggio inferiore a 5000 km.

² Il grafico indica fino al 2019 tutte le automobili nuove, mentre a partire dal 2020 solo quelle che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.



Le forti fluttuazioni delle quote di mercato dei VCL importati direttamente e parallelamente sono riconducibili in particolare agli effetti di transizione legati alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (in vigore dal 1° gennaio 2020) e alle crisi provocate dalla pandemia da coronavirus e dalla guerra in Ucraina. Mentre nel 2024 si era quasi raggiunto nuovamente il livello precedente l'introduzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, nel 2025 la quota di mercato degli importatori paralleli e di quelli diretti è scesa a circa il 2,5 per cento (2024: circa 3,7 %). Questa contrazione è stata parzialmente compensata da un aumento delle vendite di veicoli d'occasione nuovi nell'ambito delle importazioni parallele e dirette. Considerando tutti i veicoli rientranti nel campo di applicazione della normativa in materia di emissioni di CO₂, la quota di mercato degli importatori paralleli e diretti si attesta circa al 5,3 per cento (2024: 6 %). Per quanto riguarda le prescrizioni sulle emissioni di CO₂, va notato che si applicano le stesse disposizioni legali a tutti gli importatori. Gli importi delle sanzioni per veicolo sono più di quattro volte superiori per gli importatori generici rispetto agli importatori paralleli (v. Tabella 2).

Inasprito il valore obiettivo per le emissioni di CO₂ nel 2025

Le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli mirano alla continua riduzione delle emissioni medie di CO₂ per i VCL. A tal fine, il valore obiettivo per le emissioni di CO₂ sarà inasprito ogni cinque anni. Questo inasprimento è entrato in vigore per la prima volta nel 2025, portando il valore obiettivo da 186 a 153,9 g CO₂/km. Il valore obiettivo funge da 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. A partire dal 2025, la retta del valore limite è divisa in due in analogia a quanto previsto dalla normativa UE. Per i veicoli o i parchi veicoli eccezionalmente pesanti (> peso a vuoto di riferimento) si applica un coefficiente leggermente più ripido rispetto ai veicoli o ai parchi veicoli più leggeri (≤ peso a vuoto di riferimento). In tal modo, sia i veicoli o i parchi veicoli molto leggeri che quelli molto pesanti avranno un obiettivo leggermente più vantaggioso rispetto a una retta del valore limite con coefficiente medio.

Il seguente grafico illustra l'evoluzione mensile delle emissioni di CO₂ dei VCL nuovi negli anni 2017–2025. Con il passaggio dalla procedura di misurazione NEDC a quella WLTP sono aumentate le emissioni medie di CO₂ dei VCL nuovi. Per evitare un inasprimento repentino della misura, nell'ambito di questo passaggio è stato adeguato anche l'obiettivo.



Emissioni medie mensili di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri

2017 - 2025

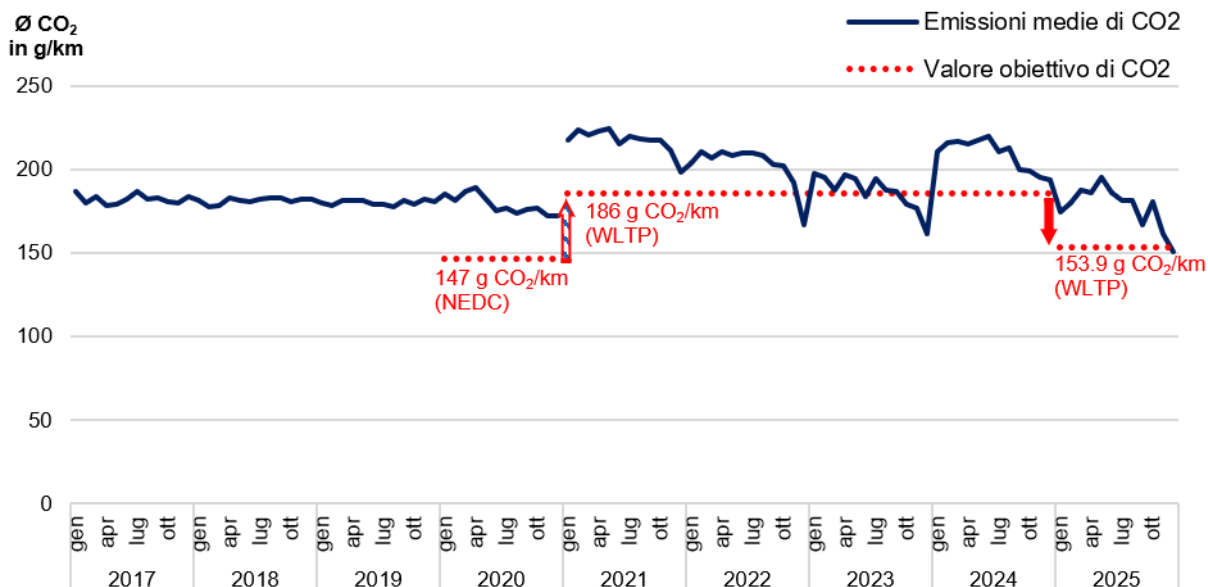


Figura 2: Emissioni mensili di CO₂. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati relativi all'attuazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂).

Nel 2025 le emissioni medie di CO₂ di tutti i VCL nuovi che rientravano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ erano pari a circa 174,9 g CO₂/km (2024: 192,4). Pari a 17,5 g, la riduzione assoluta rappresenta il più forte calo dall'inizio della rilevazione dei dati, nel 2008. Ciononostante, nel 2025 le emissioni medie di CO₂ restano nettamente al di sopra del valore obiettivo di 153,9 g.

Emissioni medie annue di CO₂ e tassi di diminuzione dei VCL

2008 - 2025

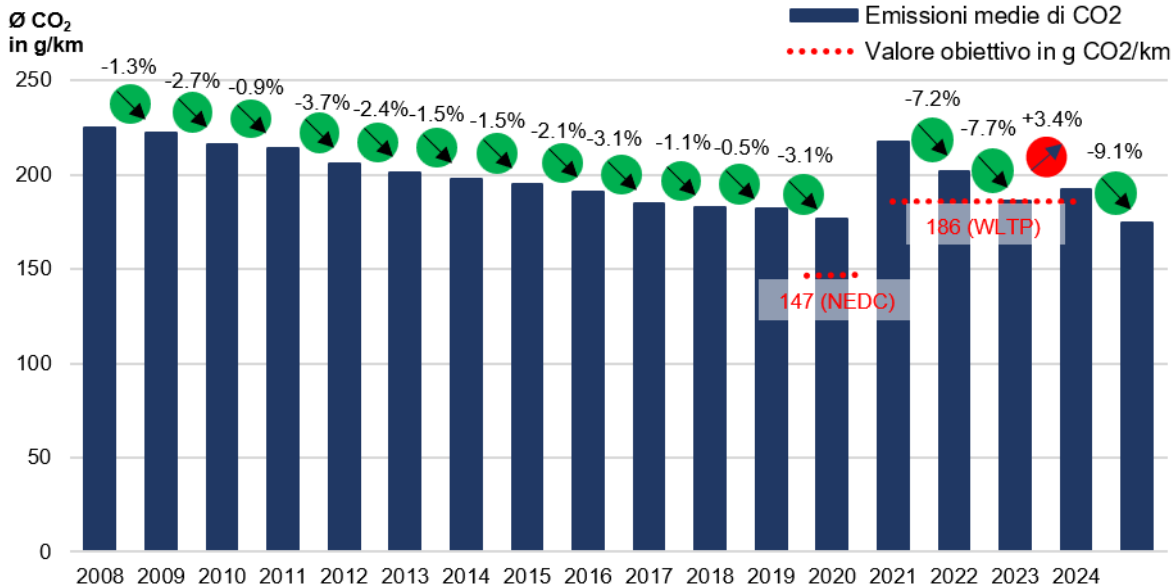


Figura 3: Media annua delle emissioni di CO₂ e tassi di diminuzione. Fonte dei dati: USTRA (IVZ/TARGA), UFE (dati sull'esecuzione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂)



Nel 2025, il peso a vuoto medio di tutti i veicoli commerciali leggeri che sottostanno alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ è stato pari a circa 2162 kg, ossia 55 kg in più rispetto al valore dell'anno scorso e 52 kg in più rispetto al peso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'obiettivo (M_{t-2}). Una ragione di questo incremento è il fatto che dal 1° maggio 2025 i VCL con un peso a vuoto superiore a 2585 kg, le cui emissioni di CO₂ sono rilevate secondo il metodo di misurazione per veicoli pesanti, rientrano nel campo di applicazione della normativa in materia di emissioni di CO₂.

Data la 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 64 per cento circa dei veicoli rientranti nel campo di applicazione. Di questi, per circa un terzo 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 il 29 per cento del parco veicoli e consentono una riduzione media delle emissioni pari a 1,2 g per veicolo, portando le emissioni medie di CO₂ dell'intero parco veicoli da 174,9 a 174,5 g CO₂/km (-0,4 g).

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 153,9 g CO₂/km. Secondo i calcoli dell'UFE, nonostante la significativa diminuzione delle emissioni medie di CO₂ nel 2025, il valore del parco veicoli definito dalla norma è stato superato di circa 21 g CO₂/km. Nel 2025, l'elettrificazione del parco veicoli nuovi ha avuto un andamento positivo: la quota dei veicoli con spina si è infatti attestata al 20 per cento (2024: 10,4 %). Di questi, circa il 17,9 per cento erano vetture totalmente elettriche (2024: 10 %). L'aumento dei veicoli con spina ha comportato una riduzione significativa delle emissioni di CO₂, pur se non in misura sufficiente per il raggiungimento del valore obiettivo. Inoltre, gli importatori non sono riusciti a ridurre a sufficienza le emissioni medie di CO₂ dei veicoli con motore a combustione.

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 VCL 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 dei veicoli a basse emissioni (con emissioni di CO₂ inferiori ai 50 g) di un parco veicoli nuovi di un grande importatore supera la soglia dell'8 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 5,4 g CO₂/km.

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 per l'emissione di CO₂ vengono impiegati il peso a vuoto minimo e il valore massimo delle emissioni di CO₂ di un determinato tipo di veicolo, ricavati dai dati dell'approvazione del tipo. I dati specifici dei singoli veicoli mostrano di norma un peso a vuoto superiore ed emissioni di CO₂ più basse.



Importatori di autofurgoni e trattori a sella leggeri

Tutti gli importatori che intendono far conteggiare l'insieme dei propri veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione come parco veicoli devono essere registrati presso l'UFE come grandi importatori. Nel 2025 risultavano registrati presso l'UFE 33 grandi importatori, di cui 4 raggruppamenti di emissioni. I 33 grandi importatori si suddividono in 11 importatori generali e 22 importatori paralleli.

I 10 maggiori grandi importatori hanno conteggiato complessivamente circa il 96 per cento dei VCL (2024: 94 %). In generale, quasi più della metà dei grandi importatori registrati ha raggiunto il proprio obiettivo individuale (17 su 33) per il parco veicoli immatricolato nel 2025 e pertanto non ha dovuto pagare alcuna sanzione. Le emissioni medie di CO₂ di 13 grandi importatori hanno superato l'obiettivo individuale.⁴ Inoltre, 15 importatori si sono registrati presso l'UFE come grandi importatori provvisori e non hanno raggiunto il numero minimo di veicoli previsto (6 VCL) (totale: 13 veicoli).

Entrate dalle sanzioni

Nel 2025 sono stati immatricolati circa 29 500 nuovi VCL che rientrano nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂.⁵

2025	Grandi importatori	Piccoli importatori	Totale
Autofurgoni controllati	28 200	100	28 300
Entrate	CHF 25 291 000	CHF 596 000	CHF 25 887 000

Tabella 1: entrate dalle sanzioni 2025

La seguente tabella mostra gli importi delle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori ⁵:

2025	Tutti	Importazioni generali	Importazioni parallele	Piccoli importatori
Sanzione/VCL	CHF 914	CHF 943	CHF 229	CHF 5848

Tabella 2: importi delle sanzioni per veicolo secondo il gruppo di importatori (arrotondato 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, i VCL 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 sono attribuiti al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Al momento non è ancora possibile indicare il valore dell'allocazione, poiché gli esiti definitivi 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.

⁴ Per tre grandi importatori il calcolo delle sanzioni per il 2025 non è ancora stato completato.

⁵ Per tre grandi importatori di VCL il conteggio per il 2025 non è ancora stato concluso, pertanto non sono stati considerati nel prospetto presentato qui. I grandi importatori provvisori con meno di 6 veicoli vengono conteggiati come piccoli importatori.