

Il Consiglio di Stato

Signor
Erik Pinchetti
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione n. 77.26 del 6 maggio 2026 Prezzi dei carburanti: perché il Ticino paga mediamente di più?

Signore deputate e signori deputati,

a titolo di premessa, ricordiamo che in materia di prezzi la competenza appartiene alla Confederazione, così come stabilito dalla dall'art. 96 Cost. e dalla Legge federale sulla sorveglianza dei prezzi (LSPr, RS 942.20). Come interlocutori federali si segnalano la Sorveglianza dei prezzi¹ e la Commissione della concorrenza (Comco)².

Segnaliamo che, sul tema dei prezzi dei carburanti, la sorveglianza dei prezzi si è espressa sia nel rapporto annuale 2023³ (PDF, pag. 6) sia con un'analisi dell'evoluzione dei margini delle raffinerie e delle stazioni di servizio a seguito dell'aumento dei prezzi dell'energia nel primo semestre del 2022 (pubblicato il 27 aprile 2023)⁴.

Nel rapporto del 2023 si rileva quanto segue *“il rialzo dei prezzi del carburante osservato nel 2022 non è riconducibile unicamente al rincaro del greggio, bensì anche a maggiori margini, in particolare per le raffinerie. Basandosi sui dati a disposizione, il Sorvegliante dei prezzi non ha invece rilevato un aumento sistematico dei margini nelle stazioni di servizio, pur riscontrando alcuni indizi relativi a una dinamica dei prezzi asimmetrica, con ripercussioni negative sui consumatori (cosiddetto fenomeno rockets and feathers: i prezzi al dettaglio schizzano come razzi quando i prezzi dei fattori di produzione aumentano, mentre scendono lenti come piume quando questi ultimi diminuiscono).”* L'ambito rimane monitorato sia dalla sorveglianza dei prezzi che dalla Comco.

¹ <https://www.preisueberwacher.admin.ch/pue/it/home.html>

² <https://www.weko.admin.ch/it>

³

https://www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/it/dokumente/jahresberichte/jahresbericht_2023.pdf.download.pdf/Rapporto%20annuale%202023.pdf

⁴

https://www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/it/dokumente/studien/treibstoffmargen_bericht_27042023.pdf.download.pdf/Bericht%20Treibstoffmargen.pdf

Nel merito delle domande poste, si risponde come segue:

- 1. In che misura il Consiglio di Stato ritiene che l'attuale contesto internazionale, segnatamente la crisi legata alla guerra in Iran, alle tensioni nello Stretto di Hormuz e all'aumento del prezzo del petrolio, influisca in modo differenziato sui prezzi praticati in Ticino rispetto ad altri Cantoni come Nidvaldo? A prescindere dalla situazione internazionale quali sono i motivi che giustificano questa situazione?**
- 2. Quali elementi specifici (logistici, di approvvigionamento, fiscali) possono spiegare una differenza sistematica di prezzo per benzina e diesel tra Bellinzona e Stans, considerato che si tratta in entrambi i casi di realtà regionali di dimensioni contenute e comparabili nel contesto svizzero, senza caratteristiche tali da giustificare scarti di prezzo così marcati, anche alla luce del fatto che per numerosi altri beni si osserva generalmente una dinamica opposta?**

Il Consiglio di Stato non dispone di elementi, oltre alle fonti citate nella premessa, che mostrano come il tema sia monitorato dalle competenti autorità federali.

- 3. Quali interventi politici rispettivamente quali strumenti può mettere in campo l'autorità cantonale per attenuare questa situazione di palese disparità?**

L'autorità cantonale non dispone di competenze legali per agire nell'ambito della determinazione dei prezzi dei carburanti.

- 4. Considerato che l'aumento dei prezzi dei carburanti incide in modo significativo sui costi per cittadini e PMI, il Consiglio di Stato ritiene opportuno valutare misure temporanee di sostegno, quali un adeguamento delle deduzioni fiscali o una revisione del costo chilometrico riconosciuto fiscalmente?**

Il Consiglio di Stato non ritiene opportuno introdurre misure temporanee di sostegno sotto forma di adeguamento delle deduzioni fiscali in relazione all'aumento dei prezzi dei carburanti vissuto dall'inizio del conflitto in Medio Oriente, che si sta comunque riducendo.

La strategia perseguita dal Consiglio di Stato nell'ambito della mobilità è infatti orientata a promuovere e incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico e delle forme di mobilità sostenibile, piuttosto che favorire l'impiego del veicolo privato. In questo contesto, l'introduzione di misure che riducano ulteriormente i costi legati all'uso dell'automobile privata risulterebbe poco coerente con gli obiettivi di politica dei trasporti e di sostenibilità perseguiti dal Cantone. Oltre a ciò, un eventuale aumento di tali deduzioni comporterebbe per Cantone e Comuni ulteriori minori entrate, in un momento già particolarmente delicato dal profilo delle finanze pubbliche.

Si ricorda infine che, a differenza della maggior parte dei Cantoni e della Confederazione, in Ticino le deduzioni per le spese di trasferta possono esser fatte valere integralmente senza alcun limite massimo, ciò che permette ai contribuenti domiciliati nelle zone più discoste del Cantone di non subire alcuna penalizzazione fiscale per l'utilizzo del veicolo privato per il trasferimento sul luogo di lavoro.

L'aumento dei prezzi dei carburanti evidenzia in modo ancora più marcato la forte dipendenza della mobilità dai combustibili fossili, dipendenza che comporta non solo effetti climatici e ambientali, ma anche vulnerabilità economiche e geopolitiche. I carburanti fossili sono infatti risorse importate, fortemente esposte alle dinamiche internazionali e alle tensioni nei Paesi produttori e di transito, come dimostrato anche dalle recenti tensioni nello Stretto di Hormuz.

In questo contesto, misure generalizzate volte a ridurre artificialmente il prezzo dei carburanti rischiano di trasmettere un segnale in contrasto con gli obiettivi delle politiche energetiche e climatiche perseguiti a livello federale e cantonale.

Più che intervenire direttamente sui prezzi, appare quindi opportuno rafforzare le misure di sensibilizzazione e accompagnamento verso una mobilità più sostenibile. Ciò può avvenire promuovendo, laddove possibile, una riduzione dell'uso non indispensabile del veicolo privato, il ricorso ai trasporti pubblici, il car pooling e l'adozione di stili di guida efficienti, che consentono di ridurre rapidamente i consumi di carburante. In tale ambito esistono già iniziative e campagne promosse da Confederazione, SvizzeraEnergia, TCS, ACS ed altri attori specializzati. Anche l'Agenzia internazionale dell'energia richiama tra le principali misure di contenimento dei consumi proprio la guida efficiente, la promozione del trasporto pubblico e la riduzione dei limiti di velocità.

Parallelamente, l'attuale contesto conferma l'importanza strategica della progressiva elettrificazione della mobilità e della riduzione della dipendenza dal petrolio, temi centrali della politica energetica e climatica cantonale delineata dal Piano Energetico e Climatico Cantonale (PECC), attualmente al vaglio del Gran Consiglio.

In questi ambiti il Cantone ha già attivato da tempo diverse misure volte a favorire una mobilità più sostenibile e meno dipendente dai combustibili fossili. Tra queste figurano ad esempio programmi di incentivazione per la mobilità elettrica. Tali strumenti si inseriscono in una strategia orientata a rafforzare la resilienza energetica del Cantone, ridurre le emissioni climalteranti e contenere la dipendenza dalle importazioni di prodotti petroliferi.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 3 ore.

Vogliate gradire, signore deputate e signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

La Presidente

Marina Carobbio Guscetti

Il Cancelliere

Arnoldo Coduri

Copia a:

- Divisione dell'economia (dfe-de@ti.ch)
- Divisione delle contribuzioni (dfe-dc@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)