



25.3744 s **Mo. Chiesa. Introduzione di una tassa sul transito da confine a confine sulle strade svizzere in funzione delle condizioni di traffico e basata sull'articolo 82 capoverso 3 in combinato disposto con l'articolo 84 capoverso 1 della Costituzione**

Rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del 19 gennaio 2026

Riunitasi il 19 gennaio 2026, la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale ha esaminato la mozione presentata il 19 giugno 2025 dal consigliere agli Stati Marco Chiesa e accolta all'unanimità il 25 settembre 2025 dal Consiglio degli Stati.

La mozione incarica il Consiglio federale di presentare un disegno di legge per l'introduzione di una tassa sul transito da confine a confine sulle strade svizzere in funzione delle condizioni di traffico.

Proposta della Commissione

La Commissione propone, con 16 voti contro 2 e 5 astensioni, di accogliere la mozione. Una minoranza (Schaffner, Jauslin) propone di respingerla.

Relatori: Stadler (ted.), Farinelli (ital.)

In nome della Commissione:
Il presidente

Thomas Hurter

Contenuto del rapporto:

- 1 Testo e motivazione
- 2 Parere del Consiglio federale del 3 settembre 2025
- 3 Deliberazioni e decisione della Camera prioritaria
- 4 Considerazioni della Commissione



1 Testo e motivazione

1.1 Testo

Il Consiglio federale è incaricato di presentare al Parlamento un disegno che preveda l'introduzione di una tassa di transito (TT) per i veicoli motorizzati che attraversano la Svizzera su strada da uno Stato limitrofo all'altro e che non sono legittimati in base al diritto internazionale.

La TT riguarda il traffico di transito su strada, ovvero i veicoli che entrano in Svizzera da un Paese confinante per proseguire verso un altro Paese confinante senza una permanenza significativa in Svizzera, fatti salvi i veicoli che in virtù di accordi internazionali, in particolare l'ALC o l'ATT, hanno diritto all'esenzione da simili tributi.

L'importo della TT dovrà avere carattere incentivante e variare in funzione della densità del traffico, oltre che per fascia oraria e giorno della settimana. L'obiettivo è ridurre il sovraccarico della rete viaria nazionale dovuto ai flussi veicolari in transito, in particolare lungo gli assi nord-sud.

Il gettito della TT sarà a destinazione vincolata e confluirà nel Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

1.2 Motivazione

Secondo l'articolo 82 capoverso 3 Cost., l'uso delle strade pubbliche è sostanzialmente gratuito; l'Assemblea federale può tuttavia autorizzare deroghe. L'articolo 84 capoverso 1 Cost. obbliga la Confederazione a proteggere la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito e a limitarne l'impatto a un livello innocuo per esseri umani, animali, piante e ambienti naturali.

La TT persegue tale obiettivo costituzionale rendendo meno conveniente il mero attraversamento del territorio senza alcun beneficio rilevante per la Svizzera e contribuendo al contempo a ridurre le ore di coda sulle strade nazionali.

La TT è in linea con gli obblighi internazionali della Svizzera: l'ALC disciplina il diritto di ingresso, soggiorno e lavoro delle persone, ma non il semplice transito; l'ATT riguarda la liberalizzazione del mercato del trasporto merci e passeggeri, ma non del trasporto privato individuale. La TT è esplicitamente destinata al traffico di transito privato, che non rientra nell'accordo e non viola pertanto il principio di non discriminazione.

2 Parere del Consiglio federale del 3 settembre 2025

Il Consiglio federale è particolarmente sensibile alla situazione dei Cantoni interessati dai disagi legati al traffico lungo le arterie transalpine. Pertanto, ha adottato diversi provvedimenti volti a migliorare la viabilità sulle strade nazionali e tutelare i residenti dagli spostamenti alternativi attraverso i centri abitati. Tra gli interventi disposti si evidenziano ad esempio l'introduzione su larga scala di sistemi di limitazione dinamica della velocità, il prolungamento e dosaggio delle uscite autostradali nonché l'attuazione di piani di viabilità in collaborazione con le polizie cantonali coinvolte. Sono altresì state prese in esame ulteriori misure nel [formulato](#) in risposta al postulato Stadler [22.4044](#).



Il Governo si posiziona in modo critico rispetto all'introduzione di una tassa di transito in funzione delle condizioni di traffico, anche se quest'ultima non sarebbe in contrasto con gli accordi conclusi tra la Svizzera e l'UE. L'introduzione di un pedaggio per l'utilizzo di strade pubbliche richiede pertanto una modifica costituzionale (articolo 82 capoverso 3 Cost.). La possibilità di deroghe autorizzate dalle Camere federali in questo caso non sussiste: la tassa in parola infatti ha un'applicazione generale, che non si limita a singole opere o tratti stradali.

Inoltre il Consiglio federale ritiene vi siano notevoli intralci di tipo amministrativo a complicare l'attuazione della mozione. Una tassazione dei veicoli a motore che attraversano la Svizzera per spostarsi da un Paese limitrofo all'altro comporterebbe in pratica la necessità di sorvegliare tutti i valichi di confine con il territorio elvetico, il che sarebbe molto impegnativo e costoso. Anche la questione della «significatività» della permanenza sarebbe difficilmente risolvibile in maniera definitiva per tutti i collegamenti di transito ipotizzabili.

Alla luce di queste considerazioni, il Consiglio federale respinge la richiesta di introdurre una tassa di transito.

Il Consiglio federale propone di respingere la mozione.

3 Deliberazioni e decisione della Camera prioritaria

Il 25 settembre 2025 il Consiglio degli Stati ha accolto la mozione all'unanimità.

4 Considerazioni della Commissione

La Commissione concorda sul fatto che il traffico di transito attraverso le Alpi abbia un impatto considerevole per la popolazione e i Cantoni, motivo per cui occorre intervenire con urgenza. La maggioranza della Commissione ritiene che il traffico di transito contribuisca in modo significativo a questo problema e che il sovraccarico della rete viaria nazionale possa essere efficacemente ridotto mediante una tassa di transito (TT) in funzione delle condizioni di traffico. Reputa superabili gli ostacoli amministrativi e le questioni di esecuzione a essa connessi e propone alla propria Camera di accogliere la mozione.

Una minoranza fa notare che anche se una TT potrebbe essere configurata in modo formalmente conforme ai trattati internazionali, in pratica toccherebbe quasi esclusivamente il traffico privato estero. Di conseguenza, l'UE o gli Stati limitrofi potrebbero considerare questa situazione come una discriminazione indiretta e avviare passi a livello di diritto internazionale. La minoranza non considera la definizione di una permanenza secondo il criterio della «significatività» una soluzione praticabile per tutti i possibili collegamenti di transito. Infine, è critica nei confronti dell'elevato onere burocratico connesso all'attuazione della mozione.