

Anfrage Mazzetta betreffend Einführung eines generellen Stauumfahrungs-Verbotes im Kanton GR

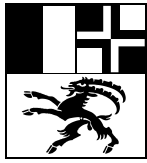
An Spitzentagen staut sich der Nord-Süd-Verkehr regelmässig auf der San Bernardino Route. Viele Autobahnnutzer:innen suchen deshalb Ausweichmöglichkeiten durch die Dörfer entlang der A13. An Ostern wurde in Domat/Ems ein Pilotprojekt mit einer «Blue Line» ausprobiert. Registrierte Dorfbewohner:innen konnten die Umfahrung über die «Blue Line» nutzen. So konnten sie dem Autobahn-Ausweichverkehr, welcher die Dorfdurchfahrt auf der Kantonsstrasse verstopfte, ausweichen. Diese Idee mag die belastende Situation in Domat/Ems etwas entschärfen, ist aber nicht für sämtliche betroffenen Dörfer sinnvoll respektive umsetzbar. Das Grundproblem des Stauumfahrungs-Verkehrs durch die Dörfer verhindern solche Lösungen zudem nicht. Die Gemeinde Birsfelden/BL geht einen anderen Weg. Um den Ausweichverkehr durch die Quartiere zu verhindern, wurde ein Stauumfahrungs-Verbot erlassen. Birsfelden hat eine Zeitlimite von 15 Minuten für Durchfahrten definiert und ein automatisches Kontrollsystem installiert. Die Autonummern vor und nach dem Dorf werden fotografiert. So können Autofahrer:innen, die den Stau umfahren, direkt gebüsst werden. Die automatischen Durchfahrtskontrollen wurden vom Kanton Baselland geprüft und genehmigt, sind aber noch Gegenstand gerichtlicher Überprüfungen. Der Erfolg ist offensichtlich: die Stauumfahrungen haben seitdem stark abgenommen.

Dazu stellen die Unterzeichnenden folgende Fragen an die Regierung:

1. Ist die Regierung bereit, das Modell Birsfelden/BL ähnlich wie das Modell «Blue Line» im Rahmen eines Pilotprojektes zum Schutz der Wohnquartiere zu testen?
2. Ist das Stauumfahrungs-Verbot gemäss Modell Birsfelden/BL in Graubünden denkbar und wie müsste das Umfahrungsverbot ausgestaltet werden, damit es auf Kantonsstrassen umsetzbar wäre?
3. Wenn dies nicht möglich ist, welche gesetzlichen Grundlagen müssten für eine Implementierung eines generellen Stauumfahrungs-Verbotes angepasst werden?

Chur, 23. April 2026

Mazzetta, Loepfe, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Danuser (Chur), Danuser (Cazis), Degiacomi, Derungs (Domat/Ems), Dietrich, Ehrler, Gansner, Gartmann-Albin, Gianelli, Gredig, Haltiner, Heini, Hermle, Horrer, Kohler, Kreiliger, Loi, Müller, Nicolay, Oesch, Preisig, Rageth, Rutishauser, Said Bucher, Schläpfer, Stiffler, Wieland, Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel



Sitzung vom

9. Juni 2026

Mitgeteilt den

11. Juni 2026

Protokoll Nr.

399/2026

Anfrage Mazzetta

betreffend Einführung eines generellen Stauumfahrungs-Verbotes im Kanton GR

Antwort der Regierung

Zu Frage 1: Im Sommer 2022 führte der Kanton Graubünden in den Gemeinden Rhäzüns und Bonaduz einen Pilotversuch zur Reduktion des Ausweichverkehrs durch. Dabei kamen neben temporären Signalisationen auf der Nationalstrasse – insbesondere Geschwindigkeitsreduktionen, Stauwarnungen sowie Hinweise auf Durchfahrtssperren in den Dörfern – auch Sperrungen der Ortsdurchfahrten für den Durchgangsverkehr zur Anwendung. Diese Signalisation wurde bei grösserem Verkehrsaufkommen auf der Nationalstrasse ignoriert. Im nächsten Schritt wurde im Bereich Vial / Reichenau zusätzlich ein Sicherheitsdienst aufgeboten. Dies führte zu längeren Diskussionen mit Verkehrsteilnehmenden und Rückstau bis auf die Nationalstrasse. Das zugrundeliegende Konzept (Kantonsgrenze bis Thusis) wurde in der Folge weiterentwickelt und sieht heute insbesondere den Einsatz technischer Mittel wie automatisierte Ampelsysteme vor. Die «Blue Line» über die Plarena in Domat/Ems ist dagegen eine Ausnahme von einem bestehenden Fahrverbot auf einer kommunalen Strasse. Die Bewilligung wird nur Personen mit Wohnsitz oder Wochenaufenthalt in Domat/Ems sowie ÖV- und Blaulichtorganisationen erteilt. Dies wird vor Ort durch einen Sicherheitsdienst kontrolliert. Ein Pilotversuch analog zum Modell Birsfelden oder zur «Blue Line» wäre aufgrund der gemachten Erfahrungen in Graubünden nur mit vollautomatisierten technischen Lösungen denkbar. Dabei müsste der gesamte betroffene Raum entlang der A13 und A28 berücksichtigt werden, namentlich das Vordere Prättigau, die Bündner Herrschaft, das Rheintal, das Domleschg, das Schams, das Rheinwald sowie das Misoix. In den betroffenen Räumen ist der Verkehr zudem stark vom Ferienverkehr (Durchgangsverkehr und Ziel-/Quellverkehr zu den Feriendestinationen in Graubünden) geprägt. Im Gegensatz zum Alltagsverkehr fehlt es dem Ferienverkehr häufig an Routine, wodurch das Risiko steigt, dass trotz allfälliger Bussen keine nachhaltige Verhaltensänderung erzielt werden kann, da es sich oft um einmalige oder seltene Fahrten handelt.

Das Modell Birsfelden ist noch Gegenstand hängiger Gerichtsverfahren. Zudem liegt die Sachlage etwas anders (s. Frage 2). Die Regierung erachtet es als zweckmässig,

zunächst Klarheit über die rechtliche Situation beziehungsweise ein rechtskräftiges Urteil abzuwarten, bevor zusätzliche Ressourcen für die Ausarbeitung und Prüfung eines weiteren Pilotprojekts eingesetzt werden.

Zu Frage 2: Bei den in Birsfelden gesperrten Strassen handelt es sich um Gemeindestrassen, welche nicht unter die Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (SR 741.272) fallen. Die Umfahrstrecken im Kanton Graubünden auf der Nord-Süd-Achse sowie entlang der A28 sind Strassen, die in der Durchgangsstrassenverordnung aufgeführt sind. Diese sind gemäss Art. 2 Abs. 1 lit. a Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) für den allgemeinen Durchgangsverkehr offen zu halten. Folglich können diese Strassen nicht wie in Birsfelden ohne Weiteres gesperrt werden. Die Aufnahme einer Strasse in den Katalog der Durchgangsstrassen beschränkt die Verfügungsgewalt der Kantone grundlegend. Mit dem Bund müsste geprüft werden, ob trotz den bundesrechtlichen Vorgaben zumindest temporäre Sperrungen unter Einhaltung gewisser Bedingungen möglich wären. Zusätzlich müsste wohl für die A13 bei der Oberzolldirektion eine Befreiung von der Vignettenpflicht gemäss Art. 4 Abs. 3 Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG, SR 741.71) beantragt werden, da bei einer Sperrung der Durchgangsstrasse nur noch die Nationalstrasse für den Durchgangsverkehr zur Verfügung stünde. Alle Gemeinden und Siedlungen müssen ohne Autobahnvignette erreichbar sein, was bei einer Sperrung der Durchgangsstrasse entlang der A13 nicht mehr gewährleistet wäre.

Zu Frage 3: Die Implementierung eines generellen Stauumfahrsverbots müsste über das Bundesrecht erfolgen, da dieses, wie bereits in Frage 2 erläutert, einschränkend wirkt. Zwischen einer automatisierten Durchfahrtskontrolle und der automatischen Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung (AFV) bestehen Parallelen. Das Bundesgericht hat im Urteil 1C_63/2023 vom 17. Oktober 2025 festgehalten, dass automatisierte Überwachungsinstrumente aufgrund ihres grundrechtsintensiven Eingriffs zwingend auf einer genügenden gesetzlichen Grundlage basieren, verhältnismässig und im öffentlichen Interesse sein müssen. Es müsste somit für die automatische Durchfahrtskontrolle eine gesetzliche Grundlage auf Ebene Kanton geschaffen werden. In Anbetracht der strengen Voraussetzungen in der erwähnten Rechtsprechung ist es mehr als fraglich, ob eine solche geschaffen werden kann. Deshalb ist es wichtig, ein rechtskräftiges Urteil i.S. Birsfelden abzuwarten.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Martin Bühler

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Dumonda Mazzetta concernent l'introducziun d'in scumond general da guntgir colonnas dad autos en il chantun GR

Durant dis da grond traffic stagnescha il traffic nord-sid regularmain sin la ruta dal San Bernardin. Bleras utilisadras e blers utilisaders da l'autostrada emprovan perquai da guntgir las colonnas dad autos cun charrar tras ils vitgs per lung da la A13. Da Pasca è vegnì empruvà a Domat in project da pilot cun ina «blue line». Las abitantas ed ils abitants dal vitg ch'eran sa registrads, han pudì sviar sur la «blue line». Uschia han ellas ed els pudì evitar il traffic che guntgeva l'autostrada e ch'impediva da traversar il vitg sin la via chantunala. Questa idea po bain mitigiar in pau la situaziun engrevgianta a Domat, n'è dentant betg cunvegnaenta respectivamain realisabla per tut ils vitgs pertutgads. Il problem fundamental dal traffic che guntgescha colonnas e traversa ils vitgs, n'impedeschan talas soluziuns dentant betg.

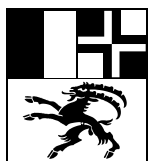
La vischnanca da Birsfelden/BL prenda in'autra via. Per impedir ch'il traffic guntgescha tras ils quartiers, ha ella relaschà in scumond general da guntgir colonnas dad autos. Birsfelden ha definì ina limita temporala da 15 minutas per traversar la vischnanca ed installà in sistem da controlla automatic. Ils numers d'immatriculaziun vegnan fotografads al cumenzament ed a la fin dal vitg. Uschia pon ins directamain chastiar cun ina multa las automobilistas ed ils automobilists che guntgeschan la colonna dad autos. Las controllas automaticas da la circulaziun tras il vitg èn vegnidas examinadas dal chantun Basilea-Champagna, èn dentant actualmain anc l'object d'examinaziuns giudizialas. Il success è evident: dapi lura èn sa reducidas fermamain las guntgidas da las colonnas dad autos.

En questa chausa fan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders las suandantas dumondas a la Regenza:

1. È la Regenza pronta da testar il model Birsfelden/BL sco er il model «blue line» en il rom d'in project da pilot per protegger ils quartiers d'abitar?
2. È il scumond general da guntgir colonnas dad autos tenor il model Birsfelden/BL pussaivel per il Grischun e co stuess il scumond da guntgir colonnas vegnir concepì, per ch'el pudess vegnir realisà sin las vias chantunalas?
3. Sche quai n'è betg pussaivel, tge basas legalas stuessan vegnir adattadas per implementar in scumond general da guntgir colonnas dad autos?

Cuira, ils 23 d'avrigl 2026

Mazzetta, Loepfe, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Danuser (Cuira), Danuser (Cazas), Degiacomi, Derungs (Domat), Dietrich, Ehrler, Gansner, Gartmann-Albin, Gianelli, Gredig, Haltiner, Heini, Hermle, Horrer, Kohler, Kreiliger, Loi, Müller, Nicolay, Oesch, Preisig, Rageth, Rutishauser, Said Bucher, Schläpfer, Stiffler, Wieland, Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

9 da zercladur 2026

11 da zercladur 2026

399/2026

Dumonda Mazzetta

concernent l'introducziun d'in scumond general da guntgir colonnas dad autos en il chantun GR

Resposta da la Regenza

Tar la dumonda 1: La stad 2022 ha il chantun Grischun fatg in'emprova da pilot per reducir il traffic da guntgida en las vischnancas da Razén e Panaduz. Ultra a montar signalisaziuns temporaras sin la via naziunala – cunzunt reducziuns da la sveltezza, avertiments da colonnas dad autos sco er avis sin bloccadas da charrar tras ils vitgs – han ins er serrà las vias tras ils vitgs per il traffic da transit. Durant ils temps da pli grond traffic sin la via naziunala è questa signalisaziun vegnida ignorada. Sco proxim pass è vegnì mobilisà supplementarmain in servetsch da segirezza en il sector da Vial / La Punt. Quai ha chaschunà discussiuns pli lungas cun automobilistas ed automobilists e colonnas fin a la via naziunala. Il concept respectiv (cunfin dal chantun fin Tusaun) è alura vegnì sviluppà vinavant e prevesa actualmain da duvrar cunzunt indrizz technics sco systems d'amplas automatisadas. La «blue line» sur la Plarenga a Domat è dentant in'excepciun d'in scumond da charrar existent sin ina via communala. La permissiun vegn mo dada a persunas cun domicil u dimora durant l'emna a Domat sco er ad organisaziuns dal traffic public ed organisaziuns a glisch blaua. Quai vegn controllà al lieu d'in servetsch da segirezza. Sin basa da las experientschas fatgas en il Grischun fiss in'emprova da pilot – analogamain al model Birsfelden u a la «blue line» – mo imaginabla cun schliaziuns technicas cumplettamain automatisadas. En quest connex stuess vegnir resguardà l'entir territori pertutgà per lung da la A13 e da la A28, particularmain il Partenz Davant, il Signuradi, la Val dal Rain, la Tumbleastga, la Val Schons, la Valragn sco er la Mesolcina. En ils territoris pertutgads è il traffic ultra da quai caracterisà fermamain dal traffic da vacanzas (traffic da transit sco er traffic da destinaziun e da partenza da las destinaziuns da vacanzas en il Grischun). Cuntrari al traffic quotidian manca al traffic da vacanzas savens la rutina. Uschia crescha la ristga ch'il cumportament na po betg vegnir midà persistentamain malgrà eventualas multas, perquai ch'i sa tracta savens da viadis unics u rars.

Il model Birsfelden è anc object da proceduras giudizialas pendentas. Ultra da quai è la situaziun in pau differenta (guardar dumonda 2). Per la Regenza èsi curvegnent

d'avair l'emprim ina situaziun giuridica clera respectivamain ina sentenza cun vigur legala, avant ch'i vegnan impundidas resursas supplementaras per elavurar ed examinar in ulteriur project da pilot.

Tar la dumonda 2: Las vias serradas a Birsfelden èn vias communalas che n'èn betg sutta messas a l'Ordinaziun federala davart las vias da transit (CS 741.272). Las vias da sviament en il chantun Grischun sin l'axa nord-sid sco er per lung da la A28 èn vias ch'èn menziunadas en l'Ordinaziun davart las vias da transit. Tenor l'art. 2 al. 1 lit. a da la Lescha davart il traffic sin via (LTV; CS 741.01) ston questas vias vegnir tegnidas avertas per il traffic da transit general. Consequentamain na pon questas vias betg vegnir serradas senz'auter sco a Birsfelden. L'integraziun d'ina via en il catalog da las vias da transit restrenscha fundamentalmain la cumpetenzza dals chantuns da disponer. Ins stuess examinar cun la Confederaziun, sch'i fiss – malgrà las prescripziuns dal dretg federal – pussaivel da serrar la via almain temporarmain cun observar tschertas cundiziuns. Ultra da quai stuess ins probablmain dumandar la Direcziun generala da duana da deliberar la A13 dal obligatori da vignetta tenor l'art. 4 al. 3 da la Lescha davart la vignetta per autostradas (LUVN; CS 741.71). Sche la via da transit vegniss serrada, stess numnadamain mo pli la via naziunala a disposiziun per il traffic da transit. Tut las vischnancas e tut ils abitadis ston esser cuntanschibels er senza ina vignetta d'autostrada. Quai che na fiss betg pli garantì, sche la via da transit per lung da la A13 vegniss serrada.

Tar la dumonda 3: In scumond general da sviar colonnas d'auto stuess vegnir implementà sur il dretg federal, damai che quel ha in effect restrictiv, sco gia explitgà en dumonda 2. Tranter ina controlla da passadi automatica e la retschertga da vehichels e surveglianza dal traffic automatisada datti parallelas. Il Tribunal federal ha constatà en sia sentenza 1C_63/2023 dals 17 d'october 2025, che instruments da surveglianza automatisads ston en mintga cas fundar sin in basa legala suffizienta, ch'els ston esser commensurads ed en l'interess public, damai ch'els intervegnan intensivamain en ils dretgs fundamentals. Per la controlla da passadi automatica stuess pia vegnir stgaffida ina basa legala sin plaun chantunal. En vista a las premissas severas en la giurisdicziun menziunada èsi pli che intschert, sch'ina tala po vegnir stgaffida. Perquai èsi impurtant da spetgar sin ina sentenza cun vigur legala en il cas da Birsfelden.



Il president:

Martin Bühler

En num da la Regenza

Il chancelier:

Daniel Spadin

Interpellanza Mazzetta concernente l'introduzione di un divieto generale di aggiramento delle code nel Cantone dei Grigioni

Nei giorni di punta del traffico nord-sud, sulla tratta del San Bernardino si formano regolarmente lunghe code. Molti utenti dell'autostrada cercano perciò percorsi alternativi attraverso i villaggi situati lungo la A13. A Pasqua, a Domat/Ems è stato sperimentato un progetto pilota con una «blue line». Gli abitanti del villaggio che si erano registrati hanno potuto utilizzare la deviazione attraverso la «blue line». Così hanno potuto evitare il traffico di aggiramento dell'autostrada che intasava la strada cantonale attraverso il villaggio. Questa idea è sì idonea ad attenuare la difficile situazione a Domat/Ems, ma non è sensata o attuabile per tutti i villaggi colpiti dalla stessa problematica. Inoltre, simili soluzioni non risolvono il problema di fondo del traffico di aggiramento delle code attraverso i villaggi.

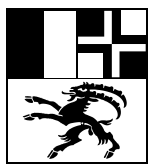
Il Comune di Birsfelden/BL segue un approccio diverso. Per evitare il traffico di aggiramento attraverso i quartieri è stato emanato un divieto di aggiramento delle code. Birsfelden ha definito un limite di tempo di 15 minuti per i transiti e ha installato un sistema di controllo automatico. Le targhe vengono fotografate all'ingresso e all'uscita dal villaggio. In questo modo i conducenti che aggirano le code possono essere direttamente multati. I controlli automatizzati del transito sono stati esaminati e approvati dal Cantone di Basilea Campagna, ma sono ancora oggetto di verifiche giuridiche. Il successo è evidente: dall'introduzione del divieto gli aggiramenti delle code si sono sensibilmente ridotti.

A tale proposito le firmatarie e i firmatari pongono al Governo le seguenti domande:

1. Il Governo è disposto a sperimentare il modello di Birsfelden/BL analogamente al modello «blue line» nel quadro di un progetto pilota per la protezione dei quartieri residenziali?
2. Nei Grigioni è ipotizzabile un divieto di aggiramento delle code sul modello di Birsfelden/BL e come dovrebbe essere strutturato un tale divieto per essere attuabile sulle strade cantonali?
3. Se ciò non fosse possibile, quali basi giuridiche andrebbero adeguate per l'implementazione di un divieto generale di aggiramento delle code?

Coira, 23 aprile 2026

Mazzetta, Loepfe, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Biert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Danuser (Coira), Danuser (Cazis), Degiacomi, Derungs (Domat/Ems), Dietrich, Ehrler, Gansner, Gartmann-Albin, Gianelli, Gredig, Haltiner, Heini, Hermle, Horrer, Kohler, Kreiliger, Loi, Müller, Nicolay, Oesch, Preisig, Rageth, Rutishauser, Said Bucher, Schläpfer, Stiffler, Wieland, Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel



Seduta del

9 giugno 2026

Comunicato il

11 giugno 2026

Protocollo n.

399/2026

Interpellanza Mazzetta

concernente l'introduzione di un divieto generale di aggiramento delle code nel Cantone dei Grigioni

Risposta del Governo

In merito alla domanda 1: nell'estate 2022 il Cantone dei Grigioni ha svolto un progetto pilota per ridurre il traffico di aggiramento nei Comuni di Rhäzüns e Bonaduz. Oltre alla segnaletica temporanea posata lungo la strada nazionale (in particolare riduzioni della velocità, segnalazioni di code nonché indicazioni relative a divieti di transito nei villaggi) è stata adottata anche la chiusura degli attraversamenti delle località al traffico di transito. Questa segnaletica è stata ignorata durante le fasi di traffico molto intenso sulla rete autostradale nazionale. Come misura successiva, nella zona Vial / Reichenau è stato mobilitato un servizio di sicurezza supplementare. Ciò ha portato a lunghe discussioni con utenti della strada e alla formazione di code fino alla strada nazionale. In seguito, la strategia (dal confine cantonale fino a Thusis) è stata ulteriormente sviluppata e prevede oggi in particolare l'impiego di mezzi tecnici, come sistemi a semaforo automatizzati. La «blue line» attraverso la zona Plarenga a Domat/Ems rappresenta invece un'eccezione a un divieto di circolazione esistente su una strada comunale. L'autorizzazione viene rilasciata solo a persone con domicilio o soggiorno settimanale a Domat/Ems nonché alle organizzazioni di trasporto pubblico e di primo intervento. Il possesso di tale autorizzazione viene controllato sul posto da un servizio di sicurezza. In considerazione delle esperienze maturate nei Grigioni, un progetto pilota analogo al modello di Birsfelden o alla «blue line» sarebbe ipotizzabile solo con soluzioni tecniche completamente automatizzate. A tale proposito occorrerebbe considerare l'intera area interessata lungo la A13 e la A28, segnatamente la Bassa Prelligovia, la Bündner Herrschaft, la Valle del Reno, la Domigliasca, lo Schams, il Rheinwald e la Mesolcina. Nelle aree interessate il traffico è inoltre fortemente caratterizzato dal traffico delle vacanze (traffico di transito e traffico che ha origine o destinazione nelle destinazioni turistiche nei Grigioni). Contrariamente alla mobilità quotidiana, nel traffico delle vacanze manca spesso una routine, ragione per cui aumenta il rischio che, nonostante eventuali multe, non possa essere raggiunto un cambiamento duraturo del comportamento, dato che spesso si tratta di viaggi isolati o rari.

Il modello di Birsfelden è ancora oggetto di procedimenti giudiziari pendenti. Inoltre la situazione è un po' diversa (vedi domanda 2). Il Governo ritiene opportuno attendere che sia fatta chiarezza sulla situazione giuridica e che vi sia una sentenza passata in giudicato, prima di impiegare risorse supplementari per l'elaborazione e la presa in esame di un ulteriore progetto pilota.

In merito alla domanda 2: le strade chiuse alla circolazione a Birsfelden sono strade comunali che non sono soggette all'ordinanza federale concernente le strade di grande transito (RS 741.272). I percorsi di deviazione nel Cantone dei Grigioni lungo l'asse nord-sud nonché lungo la A28 sono strade elencate nell'ordinanza concernente le strade di grande transito. Conformemente all'art. 2 cpv. 1 lett. a della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01), queste strade devono essere tenute aperte al grande transito. Di conseguenza, non è senz'altro possibile chiudere queste strade come a Birsfelden. L'inserimento di una strada nell'elenco delle strade di grande transito limita radicalmente il potere di disporre dei Cantoni. Andrebbe valutato, insieme alla Confederazione, se, nonostante le direttive di diritto federale, siano possibili chiusure almeno temporanee nel rispetto di determinate condizioni. Inoltre, per la A13 si dovrebbe probabilmente chiedere alla Direzione generale delle dogane un esonero dall'obbligo della vignetta conformemente all'art. 4 cpv. 3 della legge sul contrassegno stradale (LUSN, RS 741.71), dato che, in caso di chiusura della strada di grande transito, per il traffico di transito resterebbe a disposizione solo la strada nazionale. Tutti i comuni e tutti gli insediamenti devono essere raggiungibili senza vignetta autostradale, ciò che non sarebbe più garantito in caso di chiusura della strada di grande transito lungo la A13.

In merito alla domanda 3: l'implementazione di un divieto generale di aggiramento delle code dovrebbe avvenire tramite il diritto federale, poiché, come già spiegato nella risposta alla domanda 2, tale divieto ha un effetto restrittivo. Vi sono dei parallelismi tra un controllo automatizzato del transito e la ricerca di veicoli e la sorveglianza del traffico automatizzate. Con sentenza 1C_63/2023 del 17 ottobre 2025 il Tribunale federale ha stabilito che, a seguito del loro intervento intensivo in termini di diritti fondamentali, gli strumenti di sorveglianza automatizzati devono assolutamente fondarsi su una base legale sufficiente, essere proporzionati ed essere di interesse pubblico. Per il controllo automatizzato del transito andrebbe perciò creata una base legale a livello cantonale. In considerazione dei severi presupposti previsti dalla giurisprudenza citata, è più che dubbio se una tale base possa essere creata. È quindi importante attendere una sentenza definitiva concernente Birsfelden.



In nome del Governo

Il Presidente:

Martin Bühler

Il Cancelliere:

Daniel Spadin