

Messaggio

numero

7001

data

11 novembre 2014

Dipartimento

ISTITUZIONI

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulle mozioni:

- **14 aprile 2014 presentata da Marco Chiesa e Fiorenzo Dadò “Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta”**
- **13 ottobre 2014 presentata da Marco Chiesa per il gruppo UDC “Radar Monte Carasso: il Governo dimostri la sua buona fede”**

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

abbiamo esaminato la mozione 14 aprile 2014 presentata dai deputati Marco Chiesa e Fiorenzo Dadò intitolata “Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta” mediante la quale si chiede *“di concedere la delega ai Comuni ad effettuare i controlli di velocità ed accertamento delle infrazioni mediante installazioni di controllo mobili solo con il dichiarato e manifesto scopo di prevenire degli incidenti in posizioni particolarmente sensibili, ad esempio laddove vi sia la presenza di bambini o in prossimità di un frequentato passaggio pedonale, e controllare situazioni viarie potenzialmente pericolose, ad esempio laddove vi sono dei lavori in corso o delle manifestazioni in atto”*. Nel contempo, abbiamo pure vagliato la mozione 13 ottobre 2014 presentata dal deputato Marco Chiesa per il gruppo UDC intitolata “Radar Monte Carasso: il Governo dimostri la sua buona fede” mediante la quale si chiede di *“rendere operativo il radar solo a partire dalla data dell’avvenuta comunicazione alla popolazione”*.

Vista l’unità della materia, oltre al fatto che tutti gli atti parlamentari sul tema in oggetto sono stati presentati dal medesimo mozionante, riteniamo opportuno prendere posizione con un unico rapporto comprendente l’insieme delle tematiche toccate, che illustra in maniera esauriente gli aspetti legati alla sicurezza sulle strade in particolare nel nostro Cantone, comprendendo quindi anche le risposte alle interrogazioni n. 135.14 del 17 luglio 2014 dal titolo “Controlli radar per lenire le finanze cantonali” nonché n. 179.14 del 25 settembre 2014 dal titolo “Radar, sincerità svp!”.

I. INTRODUZIONE

Una società che opta per darsi delle leggi è tenuta al loro rispetto, ciò vale per le autorità e per le attività dello Stato in virtù dell’art. 5 della nostra Costituzione federale, ma anche per il cittadino. Quest’ultimo è tenuto al rispetto delle leggi, rispetto che può essere ottenuto tramite l’educazione e la repressione. La questione dei controlli di velocità si articola su questo secondo asse. Mettersi al volante rende potenzialmente pericolosi ed è necessario esserne sempre coscienti, non solo in quanto pedoni, ma anche in qualità di conducenti d’autoveicoli. A tal proposito, si rimarca che la Legge federale sulla circolazione stradale

prevede una responsabilità oggettiva nell'ambito della circolazione stradale, indipendente quindi da un eventuale errore del cittadino. In effetti, pur senza rendersene conto, il conducente tende a dimenticare le regole basilari della convivenza civile una volta nella vettura, ma puntualmente, a posteriori, al momento della disgrazia, le considerazioni di rito sono sempre ben salde nel suo pensiero: *“Se fossi andato più piano...”*, *“Se avessi allacciato la cintura di sicurezza...”*. Negli ultimi 40 anni circa, in Svizzera si è assistito a un miglioramento della situazione in materia di sicurezza stradale. Infatti, si è registrata una diminuzione di circa il 90 per cento del numero dei morti, sceso da 1773 nel 1971 a 269 nel 2013 nonché dei feriti gravi passati da 18'785 nel 1971 a 4'129 nel 2013 (17'250 feriti lievi nel 2013). Malgrado quest'evoluzione positiva - a questo proposito verranno presentati in seguito alcuni elementi statistici - a livello nazionale vengono versati annualmente oltre cinque miliardi di franchi per i soli danni subiti dalle vittime di incidenti e oltre la metà di questi costi è legata a dei semplici danni materiali che spesso potrebbero essere evitati riducendo minimamente la velocità. L'evoluzione positiva è dovuta essenzialmente a due fattori. Da una parte vi è l'attuale stato della tecnica che ha contribuito al miglioramento della sicurezza (ci riferiamo in particolare ad *airbags*, sistemi elettronici di assistenza e miglioramenti generali nella costruzione delle automobili). Dall'altra parte, un'importanza rilevante è assunta dalle disposizioni legali relative alla sicurezza stradale: nonostante i mezzi di trasporto siano mediamente più potenti, si osserva che grazie al lavoro di prevenzione, di cui gli apparecchi radar sono parte integrante, si è verificata una diminuzione delle vittime e dei feriti.

Confederazione e Cantoni, che non possono rassegnarsi ad accettare le ancor numerose vittime, i numerosi feriti e gli ingenti danni materiali derivanti da incidenti della circolazione stradale, si muovono su più fronti nella promozione della sicurezza stradale. Tale impegno può essere sintetizzato nei seguenti cinque pilastri:

- **Formazione:** in questi anni è stato migliorato il grado di preparazione dei nuovi conducenti, soprattutto con l'introduzione a livello federale del sistema della licenza di condurre in prova e la formazione in due fasi per i nuovi conducenti. Oltre alla formazione di base, in Ticino sono stati incentivati i corsi di post-formazione, soprattutto per le due ruote, con l'obiettivo di avere sulla strada conducenti tecnicamente più preparati e più responsabili, con un atteggiamento di guida improntato alla sicurezza.
- **Sensibilizzazione:** essa è messa in campo con grande dispiego di mezzi da parte dell'ente pubblico, di enti o associazioni private, così come dai mass media. Accanto alle campagne di prevenzione indette a livello nazionale da svariati enti quali Ufficio prevenzione infortuni e il Fondo di sicurezza stradale, dal 2002 il programma “Strade più sicure” del Dipartimento delle istituzioni si sta adoperando per dare continuità all'azione informativa con l'obiettivo di promuovere la sicurezza stradale, migliorare la collaborazione e il coordinamento tra lo Stato e gli enti già attivi nonché creare un marchio unico quale filo conduttore nelle varie azioni per più anni. La recente campagna “Occhi aperti sulla strada” indetta dal Touring Club Svizzero alla quale la Polizia cantonale, in collaborazione con “Strade più sicure” ha partecipato, ne è un esempio: da metà dello scorso giugno sino alla metà di luglio sono stati effettuati controlli mirati sulle strade ticinesi, finalizzati ad impedire distrazioni alla guida da parte dei conducenti.
- **Inasprimento delle norme:** il programma d'azione “Via sicura”, approvato dal Parlamento federale il 15 giugno 2012, ha sviluppato una nuova politica di sicurezza stradale a lungo termine volta ad una riduzione massiccia delle cause degli incidenti gravi. Negli scorsi anni sono quindi state introdotte delle misure contro le infrazioni gravi ai limiti di velocità con l'obiettivo di esplicitare un effetto positivo sulla sicurezza stradale (es. inasprimento delle misure amministrative con il sistema “a cascata” per le revoche

della patente, la già citata licenza di condurre in prova, la diminuzione del valore limite dell'alcoemia, ecc.).

- **Controlli di polizia:** laddove fallisce il miglioramento della formazione, l'opera di sensibilizzazione e l'effetto deterrente di norme più severe, devono intervenire i controlli di polizia. L'impianto legislativo severo ha un senso unicamente se lo Stato mette parimenti in campo forze sufficienti per garantirne il controllo, così come la constatazione dell'eventuale trasgressione.

- **Logistica stradale:** il Consiglio di Stato, per il tramite del Dipartimento del territorio, mantiene costantemente la rete stradale in condizioni di sicurezza e migliora le scelte tecniche alfine di ridurre i rischi di incidenti e limitare le loro conseguenze (ne sono un esempio, i miglioramenti tecnici dei passaggi pedonali così pure i rilevamenti dei dispositivi di misurazione della velocità che permettono di identificare i tratti di strada più soggetti ad infrazioni e quindi pericolosi).

Lo scrivente Consiglio di Stato ritiene che le prime misure da mettere in atto per ottenere il rispetto delle norme di circolazione stradale siano quelle succitate di natura preventiva e formativa. Nella consapevolezza tuttavia che per raggiungere l'obiettivo di ridurre il numero delle vittime della circolazione in modo significativo, come pure dei feriti e dei danni, non ci si può limitare ad intensificare l'azione preventiva, la Polizia cantonale nonché le Polizie comunali, effettuano regolari controlli della velocità per mezzo anche di dispositivi di rilevamento delle velocità.

II. BASI LEGALI

1. Norme federali

In virtù dell'articolo 82 della Costituzione federale (Cost., RS 101), la Confederazione è competente in materia di prescrizioni sulla circolazione stradale. A questo proposito, il legislatore federale ha emanato la Legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr, RS 741.01) che disciplina la circolazione sull'insieme delle strade pubbliche, il cui articolo 6a introduce pure un obbligo per Confederazione, Cantoni e Comuni di tener conto delle esigenze di sicurezza, sia nella costruzione che nell'esercizio dell'infrastruttura stradale. Nel testo normativo citato si trova inoltre la norma fondamentale che regola la circolazione, vale a dire l'obbligo di non costituire ostacoli o pericoli a danno degli utenti della strada, sancito dall'articolo 26 LCStr. Si aggiunge, a tal proposito, che l'articolo 27 LCStr istituisce l'obbligo di rispettare la segnaletica e l'articolo 32 LCStr impone una limitazione generale della velocità su tutte le strade, con la possibilità di prevedere limiti più rigidi laddove siano necessari. L'articolo 57a LCStr attribuisce ai Cantoni il compito di organizzare l'attività di polizia sulle autostrade e sulle semiautostrade. Infine, stando all'articolo 98a LCStr, chiunque segnali pubblicamente controlli della Polizia è punito con la multa.

Di particolare interesse dal nostro punto di vista vi è poi l'Ordinanza sul controllo della circolazione stradale del 28 marzo 2007 (OCCS, RS 741.013), il cui articolo 3 capoverso 1 attribuisce alla Polizia il compito di controllare la circolazione stradale compatibilmente alle normative cantonali. In particolare, la Polizia è chiamata ad aiutare ed educare gli utenti della strada, ad impedire la realizzazione di infrazioni, a denunciare i contravventori e ad infliggere delle multe disciplinari (cfr. art. 3 cpv. 2 OCCS). In merito ai controlli, l'articolo 5 OCCS stabilisce, fra l'altro, che le autorità cantonali devono concentrarsi sui comportamenti che compromettono la sicurezza e sui luoghi pericolosi.

Le necessarie disposizioni esecutive sono poi contenute nell'Ordinanza dell'USTRA concernente l'ordinanza sul controllo della circolazione stradale del 22 maggio 2008 (OCCS-USTRA, RS 741.013.1, Ordinanza per la cui elaborazione oltre all'USTRA è stato coinvolto, tra gli altri, anche l'Istituto federale di metrologia). Fra queste, si notano in particolare quella che definisce i requisiti del personale incaricato dei controlli (cfr. art. 2 OCCS-USTRA), le procedure e i sistemi di misurazione (cfr. artt. 3 segg. OCCS-USTRA) e tutte le prescrizioni relative ai tipi di misurazione (cfr. artt. 6 segg. OCCS-USTRA) e ai margini di sicurezza (cfr. art. 8 OCCS-USTRA). Più precisamente, ai fini delle mozioni in oggetto, occorre precisare che giusta l'articolo 6 OCCS-USTRA, le autorità possono procedere a controlli per mezzo di sistemi di rilevamento stazionari (radar fissi o mobili) o in movimento. Ai sensi dell'articolo 3 capoverso 2 OCCS-USTRA, chi utilizza un sistema di misurazione deve garantire che lo stesso sia conforme ai requisiti legali e che siano eseguite le procedure per il mantenimento della stabilità della misurazione. Questo concerne in particolare eventuali norme relative all'approvazione, alla verifica e alla marcatura di sistemi di misurazione.

La Legge federale sulla metrologia del 17 giugno 2011 (LMetr, RS 941.20) disciplina l'immissione sul mercato e il controllo degli strumenti di misurazione. Gli strumenti di misurazione possono difatti essere immessi sul mercato soltanto se garantiscono un livello di sicurezza metrologica sufficientemente elevato quando utilizzati conformemente alle pertinenti disposizioni (cfr. art. 7 LMetr). Il rispetto dei requisiti essenziali deve quindi essere certificato mediante una specifica procedura (cfr. art. 8 LMetr). L'Ordinanza del Dipartimento federale di giustizia e polizia sugli strumenti di misurazione per i controlli della velocità e la sorveglianza della fase rossa ai semafori nella circolazione stradale del 28 novembre 2008 (RS 941.261) indica oltre ai requisiti degli strumenti di misurazione per i controlli della velocità nonché i requisiti degli strumenti di misurazione per l'esame degli indicatori di velocità, le procedure per l'immissione di tali strumenti sul mercato. Da ultimo, l'articolo 9 della citata OCCS-USTRA introduce l'obbligo di documentare i rilevamenti.

Il quadro legislativo federale è poi completato dalla Legge sulle multe disciplinari del 24 giugno 1970 (LMD, RS 741.03) e la relativa Ordinanza concernente le multe disciplinari del 4 marzo 1996 (OMD, RS 741.031). Questi due ultimi testi legislativi stabiliscono la procedura in caso di contravvenzioni (LMD) e le multe corrispondenti ai vari tipi d'infrazione (OMD). Quale complemento alle disposizioni di legge, va da ultimo ricordato che la posa dei radar soggiace a rigide direttive tecniche emanate dall'Ufficio federale delle strade (cfr. Istruzioni concernenti i controlli di polizia della velocità e la sorveglianza della fase rossa dei semafori nella circolazione stradale, Berna 2008) e ad analisi d'opportunità effettuate dalla Polizia cantonale sulla base di strategie e criteri precisi, rimasti costanti negli anni.

Da quanto precede, se ne deduce in maniera chiara che l'uso di un apparecchio di controllo è determinato da specifiche disposizioni di legge che non permettono un margine di apprezzamento da parte dell'autorità competente. Tanto più che la citata LMetr punisce con una multa fino a 10'000 franchi chiunque, intenzionalmente utilizza strumenti di misurazione che non soddisfano i requisiti di legge e fino a 5'000 franchi chi ha agito per negligenza (cfr. art. 20 LMetr).

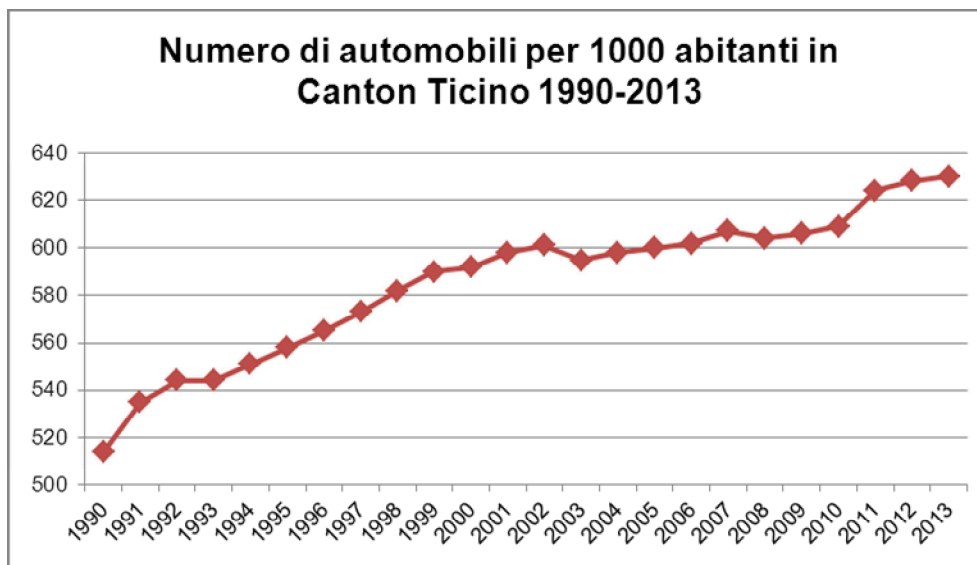
2. Norme cantonali

Come abbiamo visto, nonostante la competenza in materia di disciplinamento e controllo del traffico stradale sia federale, la Confederazione ne delega l'applicazione ai Cantoni. In questo senso, il Canton Ticino ha emanato la Legge di applicazione alla legislazione

federale sulla circolazione stradale e la tassa sul traffico pesante del 24 settembre 1985 (LACS, RL 7.4.2.1), la quale funge anche da legge d'applicazione della LMD. Principalmente, scopo di questa legge è l'attribuzione delle competenze cantonali alle varie autorità. Unitamente al Regolamento della legge cantonale di applicazione alla legge federale sulla circolazione stradale del 2 marzo 1999 (RLACS, RL 7.4.2.1.1), questa legge incarica il Dipartimento delle istituzioni, la Sezione della circolazione e gli organi di Polizia dell'applicazione del diritto in materia di circolazione (cfr. in particolare art. 1 RLACS). Più nel dettaglio, per quanto concerne i controlli di velocità, la Polizia cantonale è competente ad effettuare tutti i controlli previsti dall'OCCS e dall'OCCS-USTRA (cfr. art. 5 RLACS). Quanto ai Corpi delle comunali, con l'entrata in vigore il 1° settembre 2012 della Legge sulla collaborazione fra la Polizia cantonale e le Polizie comunali del 16 maggio 2011 (LCPol, RL 1.4.2.5) e del Regolamento della legge sulla collaborazione fra la Polizia cantonale e le Polizie comunali del 27 giugno 2012 (RLCPol, RL 1.4.2.5.1), alle Polizie dei Comuni polo così pure alle Polizie comunali strutturate, sono stati conferiti automaticamente i compiti di base di cui all'Allegato 2, punto 1.1 RLCPol, tra i quali *"tutte le competenze previste dagli articoli 8 cpv. 1 lett. b e 14 LACS e i compiti elencati all'art.6 RLACS"*. Pertanto alle stesse è conferita la possibilità, conformemente all'articolo 6 capoverso 1 lettera g), *"di effettuare i controlli della velocità ed accertamento delle infrazioni mediante installazioni di controllo mobili, sequestro delle licenze di condurre ed intimazione del divieto di circolare sul territorio svizzero"* (modifica in vigore dal 1° luglio 2013, BU 2013, 276). Il Dipartimento delle istituzioni, con decisione del 3 aprile 2014, ha quindi abrogato, limitatamente alle Polizie comunali dei Comuni polo e a quelle strutturate, le decisioni dipartimentali "di delega".

III. DATI STATISTICI

A titolo preliminare, va sottolineato che l'evoluzione del traffico cui assistiamo dagli anni novanta è caratterizzata da un costante aumento: basti osservare il grafico che segue, il quale illustra chiaramente la forte crescita del tasso di motorizzazione rilevato nel Canton Ticino (fonte: Ufficio federale di statistica, Veicoli stradali in Svizzera).



Pur considerando i dati assoluti, si rimarca l'importanza del fenomeno: il tasso di motorizzazione ticinese è attualmente il più elevato della Svizzera. In aggiunta a ciò, va poi ricordato che la mole di traffico giornaliero, non è influenzata unicamente dal numero di veicoli in circolazione nel Cantone, ma pure dal traffico di transito e dal traffico proveniente

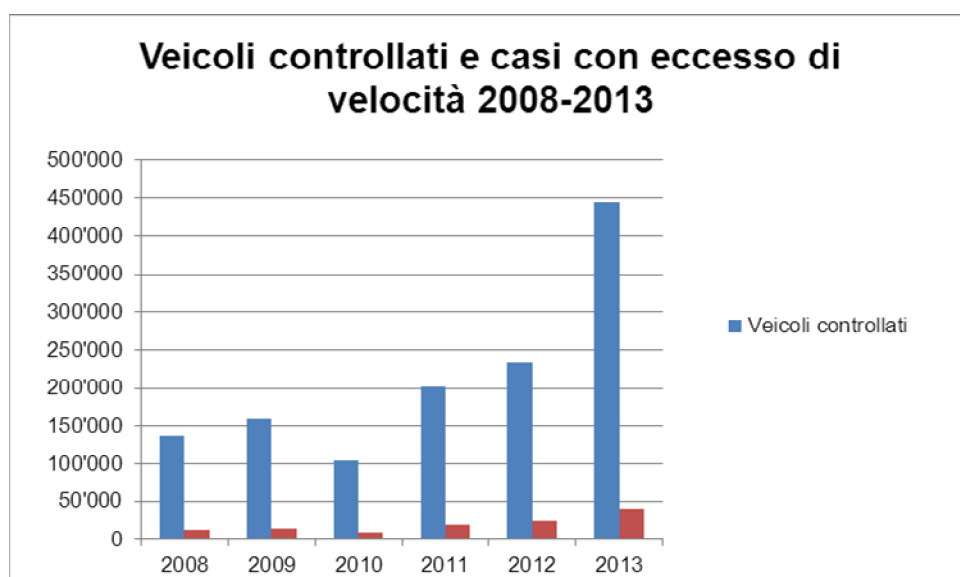
dall'estero. A questo proposito, due indicatori importanti sono costituiti dall'aumento dei veicoli transitati nella galleria del San Gottardo (nel 2013 sono transitati nei due sensi ben 6'384'670) e dal numero di transiti rilevati ai valichi doganali (circa 170'000 veicoli al giorno in entrata e in uscita per un totale di 62'050'000 l'anno). Del resto, in merito a quest'ultimo dato, si osserva che già solo l'aumento del 95% di frontalieri verificatosi negli ultimi 12 anni ha evidentemente provocato un considerevole sovraccarico della rete viaria.

In buona sostanza, si osserva e si sottolinea un concetto di importanza fondamentale, che deve necessariamente essere accettato senza strumentalizzazioni. L'aumento di veicoli in circolazione sulle strade e la conseguente densificazione del traffico rappresentano un accrescimento dei rischi legati al traffico stradale. Al fine di mantenere stabile il livello della sicurezza stradale, di conseguenza, è necessario che il numero e la qualità dei controlli di polizia evolvano in modo direttamente proporzionale rispetto all'evoluzione quantitativa e qualitativa del traffico. In quest'ottica, si illustrerà nel seguito come effettivamente vi sia una correlazione chiara e diretta fra i controlli radar e gli incidenti stradali. Non effettuare i necessari controlli di Polizia significherebbe accettare l'aumento dell'insicurezza e delle vittime sulle strade, nonché contravvenire ai principi su cui posano le attribuzioni conferite alla Polizia.

Sulla base dei dati contenuti nell'allegato statistico al Rendiconto del Consiglio di Stato 2013, si propongono le seguenti osservazioni statistiche.

1. Controlli di velocità mobili

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Controlli	266	347	299	483	597	684
Veicoli controllati	135'631	160'465	103'886	202'044	233'318	443'591
Eccessi di velocità	13'699	15'645	9'277	20'326	24'732	39'480



Da notare che l'aumento dei casi registrati di eccesso di velocità evidenziati nel grafico non è proporzionale all'aumento dei controlli, ma si attesta a un livello inferiore. Ciò stando a significare che l'aumento dei controlli ha svolto appieno - insieme alla costante campagna di sensibilizzazione - il suo compito preventivo e dissuasivo, che, come detto, si traduce in un "non-aumento" proporzionale dei casi di eccesso di velocità. Va infine

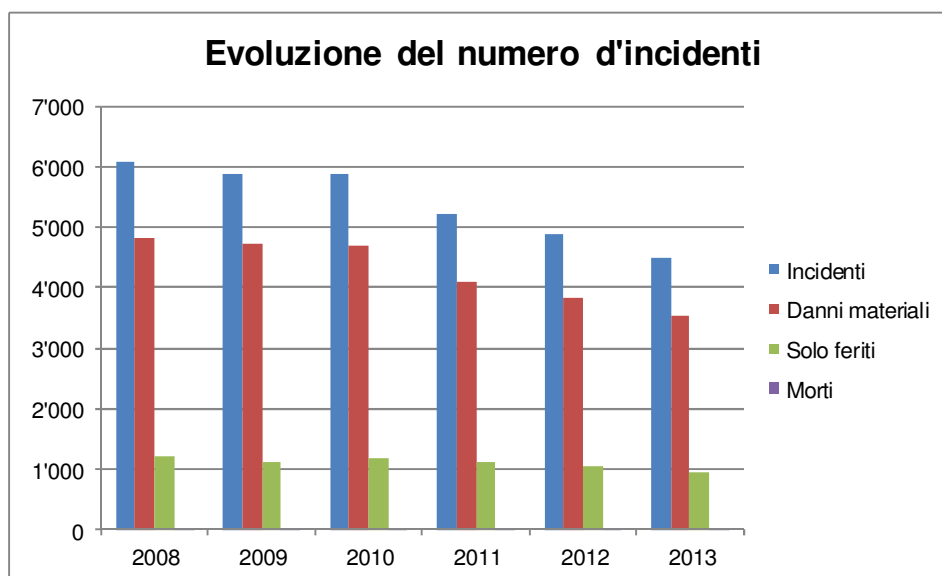
precisato a tal riguardo come sia fatto notorio che la densità dei controlli della circolazione nel nostro Cantone risulta essere fra le più basse della Svizzera.

2. Incidenti della circolazione stradale

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Incidenti	6'070	5'880	5'886	5'222	4'879	4'499
Solo danni materiali	4'822	4'735	4'699	4'094	3'829	3'545
Solo feriti	1'228	1'126	1'170	1'115	1'034	941
Morti	20	19	23	13	16	13

Nel 2013, ultimi dati completi disponibili, la Polizia cantonale (Reparti mobili e Reparto del traffico) è intervenuta per la constatazione di 4'499 incidenti, un'ulteriore riduzione nel numero dei sinistri del 7.8% rispetto al 2012. Ancora più significativa la diminuzione del numero dei feriti (-10.8%), in particolare di quelli gravi (-13.8%), con 13 morti (16 nel 2012) in altrettanti incidenti. Quest'ultimo dato rappresenta il miglior risultato dal 1947, quando tuttavia il numero di veicoli in circolazione non superava le 10'000 unità.

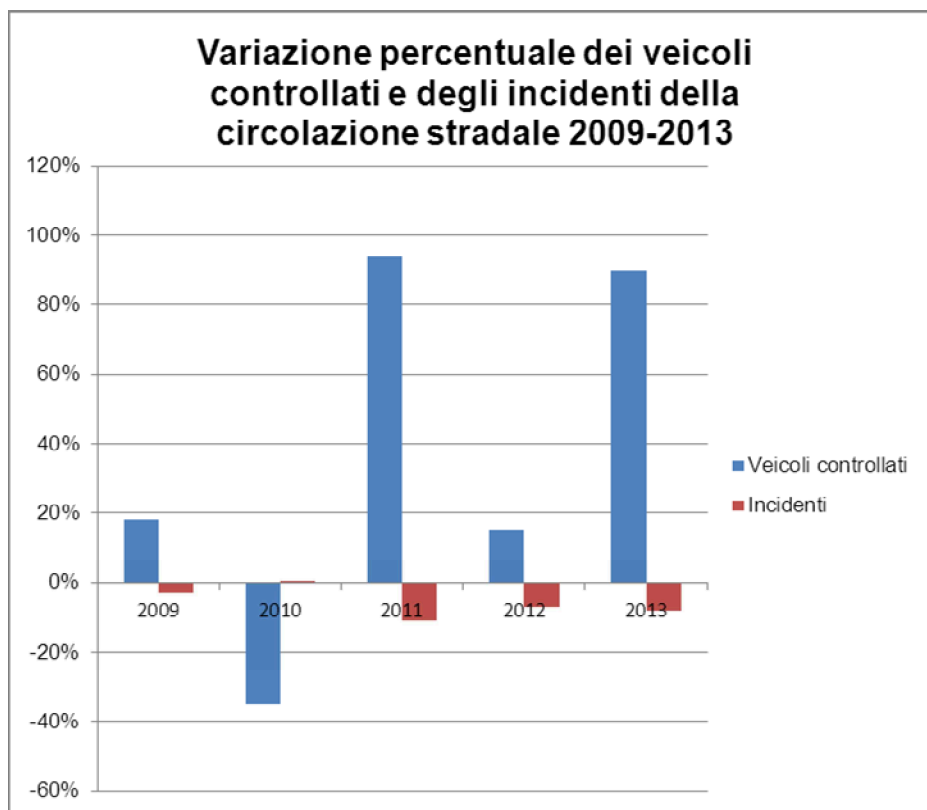
Nel 2014 i sinistri totali segnalati sono ulteriormente diminuiti del 3%, in particolare per effetto della minore incidenza dei mesi estivi, con un -5% per quelli con ferimento (lieve, mentre i gravi sono allo stesso livello del 2013). I morti sono pure diminuiti (6 nei primi 9 mesi dell'anno).



La lettura del grafico ci induce a concludere che, anche grazie alla sensibilizzazione e alla prevenzione, il numero di incidenti è in costante diminuzione. La medesima tendenza al ribasso la si riscontra nei dati relativi a danni materiali, feriti e incidenti mortali.

3. Relazione fra l'evoluzione dei controlli radar e quella degli incidenti

	2009	2010	2011	2012	2013
Variazione del numero di veicoli controllati	+18%	-35%	+94%	+15%	+90%
Variazione del numero di incidenti	-3%	+0.10%	-11%	-7%	-8%



In questo grafico si osserva che, negli anni in cui i veicoli controllati sono aumentati, si registra una corrispondente diminuzione degli incidenti stradali. Questa relazione dimostra come i controlli effettuati concorrano, insieme ad altre variabili, ad aumentare la sicurezza delle strade, permettendo di vigilare sull'incolumità dei cittadini-conducenti. In particolare, l'aumento dei controlli del 2013 ha contribuito a diminuire gli incidenti della circolazione dell'8%; diminuzione più importante dopo quella del 2011.

IV. SITUAZIONE ATTUALE

Il presente rapporto permette di ribadire la situazione nel nostro Cantone a livello di apparecchi per la rilevazione della velocità oltre che agli introiti conseguiti.

1. Gli apparecchi esistenti

La Polizia cantonale dispone ad oggi di tre radar fotografici che vengono spostati a intervalli regolari in tutte le dieci postazioni fisse sparse sul territorio cantonale: Agno, Avegno Gordevio, Gambarogno (Vira Gambarogno), Gudo, Magliaso, Maroggia, Quinto, Serravalle (Malvaglia) e Vezia. A tal riguardo, si rammenta che nel maggio 2004 il

Consiglio di Stato aveva presentato al Gran Consiglio una richiesta di credito di 630'000 franchi per l'installazione di 10 postazioni di radar fissi, di cui due complete di apparecchiatura. Lo scopo principale era quello di aumentare la sicurezza in prossimità di punti pericolosi. Nell'aprile del 2005 il Gran Consiglio approvò il credito. Da allora sono state installate le summenzionate postazioni radar, principalmente su strade cantonali.

Ai predetti tre radar fotografici, si è aggiunta nel periodo maggio–novembre del corrente anno, la stazione di controllo in fase di valutazione posizionata sull'A2 nel Bellinzonese. La Polizia cantonale dispone altresì di sei dispositivi radar mobili e un radar semistazionario che viene utilizzato principalmente nelle aree di cantiere stradali a tutela della sicurezza degli operai che vi lavorano. Inoltre, su nove veicoli di pattuglia del Reparto del traffico e su quattro neutri (auto civetta) sono altresì posizionati dei rilevatori di velocità Multagraph utilizzati unicamente in fase di riscontro di gravi infrazioni alla Legge federale sulla circolazione stradale.

Per quanto riguarda le Polizie comunali, esse dispongono di sedici apparecchi radar mobili per la rilevazione della velocità degli autoveicoli. Esse sono pure dotate di tredici apparecchi fissi Multafot che rilevano le infrazioni ai semafori visto che le Polizie comunali non possono disporre di apparecchi fissi per la rilevazione delle velocità.

Da notare che ad oggi, in assenza di specifiche basi legali, risulta impossibile per la Polizia cantonale pianificare e coordinare in maniera assoluta i controlli radar con le 15 Polizie comunali. Grazie tuttavia a una piattaforma informatica voluta dalla Polizia cantonale, è possibile perlomeno garantire una certa supervisione dei controlli effettuati dalle Comunalì, allo scopo di evitare sovrapposizioni, rispettivamente accumulo degli stessi, questo anche nello spirito della collaborazione tra le varie forze dell'ordine.

2. Gli introiti conseguiti dal Cantone nel 2013

I dati che seguono si riferiscono unicamente alla Polizia cantonale. Non è dato sapere allo scrivente Consiglio di Stato a quanto corrispondano le entrate dei sedici apparecchi radar per la misurazione della velocità mobili e dei tredici apparecchi fissi Multafot in uso alle attuali 15 Polizie comunali. Va altresì indicato che in generale, né le singole Polizie cantonali né gli Uffici federali toccati dalla tematica – di statistica e delle strade – mettono a disposizione dati relativi a questo tipo di informazioni.

Grazie all'impiego di tutti i tipi di radar in uso alla Polizia cantonale, nel 2013 in Ticino sono state rilevate complessivamente 92'277 infrazioni per eccesso di velocità che hanno generato multe per complessivi 9'740'750 franchi. Le dieci postazioni di radar fissi esistenti hanno registrato multe per 3'215'400 franchi, risultanti da 35'884 infrazioni rilevate nell'ambito di 1'004 controlli della velocità effettuati. Ai Comuni che dispongono di una postazione radar fisso, il Cantone ha versato per l'anno 2013 circa 41'000 franchi (fr. 45'000 circa nel 2012, fr. 40'000 circa nel 2011 e fr. 50'000 circa nel 2010). Quanto alla suddivisione delle multe radar 2013 per provenienza del conducente, si osserva come il 41 per cento siano cittadini stranieri, il 12 per cento confederati e il 47 per cento ticinesi. A titolo di mero paragone, si osserva come il solo radar fisso sulla A13 a San Vittore direzione San Bernardino nel Canton Grigioni, abbia contabilizzato nel 2013 multe per complessivi 6'700'000 franchi (dato rilevato da articoli apparsi sui media nel marzo di quest'anno, in particolare Neue Zürcher Zeitung del 2 marzo 2014 "6.7 Millionen und zwei Mörder"). Paragonando quindi la situazione del Cantone con quella di altri quattro che presentano dati del traffico analoghi ai nostri, si evince come il Ticino si situi ben lontano dalla media

dei valori delle infrazioni e delle multe attribuite tramite tutti i tipi di radar: -60 per cento per le infrazioni e -41 per cento a livello di incassi derivanti dalle multe per eccessi di velocità.

V. RISPOSTE AGLI ATTI PARLAMENTARI

Come indicato *ab initio*, vista l'unità della materia si procederà qui di seguito a dare risposta non solo alle mozioni 14 aprile 2014 "Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta" e 13 ottobre 2014 "Radar Monte Carasso: il Governo dimostri la sua buona fede", ma anche alle interrogazioni n. 135.14 del 17 luglio 2014 "Controlli radar per lenire le finanze cantonali" nonché n. 179.14 del 25 settembre 2014 "Radar, sincerità svp!". Occorre avantutto rammentare che la legge sulla Polizia sancisce la subordinazione del Corpo della cantonale al Consiglio di Stato, che ne dispone, come noto, attraverso il Dipartimento delle istituzioni (cfr. art. 2 cpv. 1 LPol). La Polizia cantonale possiede ampia autonomia operativa relativamente al Dipartimento delle istituzioni: essa non è un organo esecutivo dell'Amministrazione, bensì dispone della facoltà di ordinare misure e di attuarle in modo autonomo (cfr. Gianfranco Albertini, Bruno Fehr/Beat Voser, Indagini di polizia, Schulthess, Zurigo/Basilea/ Ginevra 2009, pag. 11 e segg.). L'azione della Polizia gode quindi di indipendenza operativa affinché possa essere efficace nell'espletamento dei suoi molteplici compiti definiti dal Legislatore. Anche quelli legati alla sicurezza stradale.

1. La scelta dell'apparecchio

Come visto, grazie anche ai radar fissi così come alle postazioni mobili di controllo della velocità, il nostro Cantone ha assistito nel corso degli anni ad una costante e soddisfacente diminuzione degli incidenti della circolazione (cfr. Rendiconto del Consiglio di Stato 2013, Allegato statistico, pagg. 57 e 58). Sulla scia degli obiettivi perseguiti dal programma denominato "Via Sicura" per una maggiore sicurezza sulle strada e la riduzione del numero delle vittime di incidenti stradali, la Polizia cantonale, da sempre attiva nell'ambito della prevenzione, ha esaminato ad inizio del corrente anno la possibilità di dotarsi di un apparecchio estremamente performante prodotto in Italia e fornito da una ditta ticinese, per l'accertamento di infrazioni, con particolare attenzione a quelle che maggiormente mettono in pericolo la sicurezza stradale (*domanda 5, interrogazione n. 179.14*). La stazione di controllo che ha poi ritenuto l'interesse del Comando della Polizia cantonale è un dispositivo fisso moderno multifunzionale che permette, oltre al rilevamento dei veicoli contromano, il controllo dei veicoli pesanti nell'ambito dell'Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose su strada e dell'Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore, il controllo del traffico in forte crescita negli ultimi anni, il rilevamento delle velocità nonché il rivelamento delle distanze di sicurezza tra le vetture. L'apparecchio può fungere altresì da utile supporto per le forze dell'ordine nell'ambito del controllo sul territorio e la lotta alla criminalità.

2. La messa in funzione

La stazione di controllo è stata posizionata il 12 maggio 2014 sul tratto di Autostrada A2 in zona Monte Carasso, dopo che la Polizia cantonale aveva ottenuto l'autorizzazione da parte dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) nonché l'omologazione del dispositivo da parte dell'Istituto nazionale di metrologia (*domanda 1, interrogazione n. 135.14*). Come visto *sub* II. 1 che precede, gli strumenti di misurazioni quali la stazione di controllo in esame, possono essere immessi sul mercato soltanto se garantiscono un livello di sicurezza metrologica sufficientemente elevato quando utilizzati conformemente alle

pertinenti disposizioni (art. 7 LMetr). Il rispetto dei requisiti essenziali di cui all'Ordinanza del Dipartimento federale di giustizia e polizia sugli strumenti di misurazione per i controlli della velocità e la sorveglianza della fase rossa ai semafori nella circolazione stradale è stato certificato mediante una specifica procedura dall'Ufficio federale di metrologia. L'ammissione della stazione di controllo è quindi stata permessa poiché corrispondente allo stato della tecnica come descritto in particolare nelle norme e nelle raccomandazioni internazionali riportate nell'Allegato 1 della citata Ordinanza federale. Da notare che, l'ammissione è data quando l'apparecchio rispetta i limiti di tolleranza relativi alla verifica dei controlli stabiliti dalla legge. Ciò che è stato il caso per la stazione di controllo posizionata per sei mesi sull'A2 in territorio di Monte Carasso, che pertanto ne valida il suo utilizzo con la conseguente legittimità nell'emanazione delle sanzioni constatate.

3. Le verifiche effettuate durante il periodo di valutazione

Prima dell'acquisto di qualsiasi apparecchiatura, evidentemente già omologata, la Polizia cantonale compie delle prove, allo scopo di verificare la qualità del prodotto. Nella fattispecie, trattandosi di un sistema basato su un'innovativa tecnica di elaborazione delle immagini, si è voluto verificare in particolare la sua stabilità e la qualità ognitempo. Dopo il previsto periodo di valutazione della durata di sei mesi, negli scorsi giorni il sistema è stato riconsegnato alla ditta fornitrice ticinese. Non si è quindi proceduto ad attribuire l'appalto per il sistema di controllo di origine italiana commercializzato per la Svizzera da una ditta con sede nel nostro Cantone (*domanda 5, interrogazione n. 179.14*). Le verifiche tecniche summenzionate, che come detto, con particolare riferimento all'elaborazione delle immagini hanno esaminato in particolare la stabilità del sistema e la qualità dello stesso, non intralciano né inficiano la procedura contravvenzionale proprio in considerazione della predetta omologazione da parte dell'Ufficio federale di metrologia (*domande 2 e 3, interrogazione n. 179.14*). Come detto al punto che precede, l'apparecchio per la misurazione della velocità rispettava pienamente i limiti di tolleranza previsti dalla legge. Anche per tale motivo è stato possibile metterlo in servizio. Le registrazioni effettuate sono quindi valide.

Terminata la fase di valutazione durata sei mesi, la Polizia cantonale, alla luce dell'esperienza ultimata, sta vagliando l'eventuale acquisto di dispositivi di rilevamento della velocità con simili caratteristiche e nel contempo l'estensione dell'implementazione di ulteriori stazioni di controllo in altre zone del Cantone, tra le quali anche la zona di frontiera come richiesto nell'interrogazione n. 135.14 (*domanda 6, interrogazione n. 135.14*).

4. Ubicazione

Come detto *sub* II. 1, la posa dei radar soggiace sia a rigide direttive tecniche emanate dall'Ufficio federale delle strade (cfr. le già citate Istruzioni concernenti i controlli di polizia della velocità e la sorveglianza della fase rossa dei semafori nella circolazione stradale, Berna 2008) sia ad analisi d'opportunità effettuate dalla Polizia cantonale sulla base di strategie e criteri precisi, rimasti costanti negli anni quali l'assenza di cantieri, le condizioni relative al volume di traffico, la statistica, i vincoli tecnici, ecc. L'ubicazione della stazione di controllo in valutazione sul tratto di Autostrada A2 (ossia svincolo Bellinzona Nord – svincolo Bellinzona Sud in entrambe le direzioni) con tre corsie è stata quindi scelta dalla Polizia cantonale, conformemente alle citate direttive nonché a un'analisi specifica dalla quale è tra l'altro emersa la presenza dei necessari collegamenti a fibra ottica e al portale di sostegno che permettono il suo corretto funzionamento di un simile apparecchio. Conseguentemente, non corrisponde al vero affermare che il posizionamento della

stazione di controllo è stato dettato da esigenze economiche (*mozione del 14 aprile 2014*). Va altresì indicato come su quel tratto di carreggiata autostradale, proprio a causa della presenza di un rettilineo a tre corsie, si assiste regolarmente a crassi superamenti del limite di velocità, che la Polizia cantonale non può in alcun modo tollerare, a tutela della sicurezza di tutti i conducenti e passeggeri (a titolo indicativo, segnaliamo che le tre velocità più gravi registrate dalla stazione di controllo sono state di 221 km/h, 213 km/h, 186 km/h). Le norme della circolazione stradale devono essere osservate sempre e ovunque. Sarebbe pertanto inconcepibile lasciar credere agli automobilisti che, su determinati tratti di strada, essi possano superare i limiti a propria discrezione, solo perché la carreggiata o le condizioni del traffico lo permettono (*domanda 4, interrogazione n. 135.14*).

5. Pericolosità del citato tratto autostradale

La Polizia cantonale reputa elevato il numero di incidenti riportato nella tabella che segue che si riferisce al tratto autostradale tra Bellinzona nord e sud, motivo per cui il Consiglio di Stato non può che condividere le valutazioni operate dal Corpo della cantonale, stigmatizzando atteggiamenti di buonismo e tolleranza che di certo non contribuiscono alla confortante tendenza che vede, da anni, una costante diminuzione degli incidenti e dei morti anche sulle strade ticinesi (*domanda 5, interrogazione n. 135.14*).

Anno	Tot	Direzione		sdm	Tipologia			m
		+	-		con f_l	con f_g		
2011	24	10	14	18	4	1	1	sdm: solo danni materiali con f l: con feriti leggeri con f g: con feriti gravi m: mortali
2012	28	12	16	22	4	2	0	
2013	24	14	10	21	3	0	0	

6. Comunicazione

La posa di un apparecchio di misurazione non necessita di alcuna comunicazione ufficiale, a maggior ragione se, come nella fattispecie, si trattava di una stazione di controllo in fase di valutazione per sei mesi. Vero che il Consiglio di Stato aveva indicato nelle risposte alle mozioni n. 5953 dell'11 luglio 2007 e 6154 del 9 dicembre 2008 di concordare sull'opportunità di informare gli automobilisti in modo adeguato sulla presenza di postazioni di rada fissi. Ricordiamo tuttavia che a seguito dell'adozione delle disposizioni previste dal programma denominato "Via sicura", non è più possibile segnalare i controlli della circolazione (cfr. art. 98a LCStr), tranne che per la Polizia. Onde per cui, la richiesta di segnalare i controlli come è avvenuto in passato per le 10 postazioni dei radar fissi, non può trovare seguito. Ad ogni modo, dall'automobilista diligente ci si aspetta un atteggiamento rispettoso delle leggi. Egli dovrebbe attendersi in ogni momento un controllo della circolazione, senza che lo stesso debba essere regolarmente preavvisato. La Polizia cantonale svolge peraltro regolarmente controlli di ogni genere, senza che gli stessi debbano essere forzatamente preannunciati. Non si ritiene pertanto che il Corpo della cantonale abbia agito in maniera contraddittoria, giacché, sempre nell'ottica di "Via Sicura", la prevenzione può venir garantita sia attraverso campagne di prevenzione, sia con apparecchi che dovrebbero fungere da deterrente ed indurre i conducenti al rispetto delle norme della circolazione stradale.

7. Sanzioni

A seguito dell'omologazione da parte dell'Ufficio federale di metrologia, la Polizia cantonale ha potuto dar seguito a partire dal 12 maggio 2014 alla normale procedura che

viene applicata per le infrazioni alla legislazione sulla circolazione stradale (*domanda 2, interrogazione n. 135.14*). Non corrisponde quindi al vero che si è deciso di trascurare le sanzioni per infrazioni di lieve entità. Dal momento in cui la stazione di controllo è stata attivata, sono state registrate numerose infrazioni quali, in particolare, importanti superamenti della velocità prescritta. Il Comando della Polizia cantonale, e per esso gli agenti del Reparto del Traffico, dopo attenta valutazione e secondo il principio di opportunità, è dapprima intervenuto nei confronti dei conducenti che hanno violato gravemente le norme della circolazione stradale, denunciandoli al Ministero Pubblico. A fronte delle numerose infrazioni commesse, la Polizia cantonale si è trovata a dover gestire un'enorme mole di lavoro per rapporto agli agenti destinati a tale incombenza, da qui la necessità di sanzionare le violazioni più gravi per poi intervenire, nel corso dei prossimi mesi, con l'intimazione (nel pieno rispetto del termine di 3 anni conformemente ai vigenti disposti legali) delle contravvenzioni per superamenti di velocità più contenuti (*domanda 1, interrogazione n. 179.14*).

Quanto alla richiesta del mozionante di rendere operativo il radar solo a partire dalla data dell'avvenuta comunicazione alla popolazione intimando di conseguenza solo le infrazioni commesse a partire dal 18 luglio 2014 (*mozione del 13 ottobre 2014*), si ritiene opportuno, prima di rispondere, ricordare un presupposto iniziale. Il limite sulle autostrade in tutta la Svizzera è fissato a 120 km/h e gli automobilisti sono tenuti al rispetto di questo limite. Ne consegue che, nell'eventualità in cui il limite dovesse essere superato, l'automobilista deve essere cosciente di poter incorrere in una sanzione, indipendentemente dall'effettiva presenza o meno di un dispositivo di controllo della velocità. Proporre di intimare le multe unicamente a partire da venerdì 18 luglio 2014 è dunque contrario al principio d'uguaglianza di trattamento in quanto, secondo la giurisprudenza, delle distinzioni giuridiche che non si fondano su un motivo ragionevole riguardo alla situazione di fatto sono da escludere (DTF 123 I 241; [DTF 123 II 16](#); [DTF 122 I 305](#)). Nel caso concreto, riteniamo che colui che ha violato una disposizione mirata al mantenimento della sicurezza sulle strade debba essere punito nello stesso modo di chi ha compiuto la medesima infrazione nelle stesse condizioni e sul medesimo tratto stradale, tanto più che, come visto, non sussiste obbligazione alcuna di comunicazione alla popolazione del posizionamento di un sistema simile.

8. Preventivo 2015

Quanto al Preventivo 2015, si osserva avantutto che le voci contabili contenenti i proventi delle multe per violazione delle norme sulla circolazione stradale non contemplano differenziazioni sulla base delle numerose casistiche. Ad ogni modo, gli importi inseriti nel Preventivo 2015 non sono null'altro che l'adeguamento delle entrate derivanti da multe. La nuova postazione di controllo sulla A2 non è stata considerata, proprio perché in fase di valutazione (*domanda 3, interrogazione n. 135.14 nonché mozione del 14 aprile 2014*).

9. Delega ai Comuni

Condividiamo l'argomento di cui alla *mozione del 14 aprile 2014*, secondo cui radar mobili in dotazione dei Comuni debbano essere utilizzati nell'ottica di una prevenzione degli incidenti e di controllo di situazioni potenzialmente a rischio. Come detto *sub* II. 2, con l'entrata in vigore il 1° settembre 2012 della LCPol e del relativo Regolamento, alle Polizie dei Comuni polo così pure alle Polizie comunali strutturate, è stata conferita anche la possibilità "di effettuare i controlli della velocità ed accertamento delle infrazioni mediante installazioni di controllo mobili, sequestro delle licenze di condurre ed intimazione del

divieto di circolare sul territorio svizzero” (cfr. art. 6 cpv.1 lett. g RLACS). Durante una recente riunione del Consiglio cantonale dei Comandanti sono state fornite indicazioni ai Comandanti delle Polizie dei Comuni polo sia sull'importanza di posizionare dei rilevatori di velocità con l'obiettivo di prevenire incidenti o situazioni a rischio, sia sulla necessità di concentrare tali controlli all'interno degli abitati unitamente alla rilevazione di eventuali altre infrazioni alla circolazione stradale, come richiesto dal mozionante. Si rinvia *sub IV. 1* per le considerazioni in merito alla pianificazione e al coordinamento tra i vari Corpi di Polizia.

VI. CONCLUSIONE

Il Consiglio di Stato auspica che l'evasione delle mozioni in oggetto abbia chiarito in particolare la questione dei controlli radar, del ruolo della Polizia cantonale e delle Comunali, le competenze, limitate, dello scrivente Governo, rispettivamente del Dipartimento delle istituzioni nonché le particolarità della stazione di controllo ubicata per sei mesi sull'A2. L'occasione della presente permette quindi allo scrivente Consiglio di invitare nuovamente tutti gli utenti della strada – indipendentemente dalla presenza di controlli di Polizia – a prestare attenzione ai limiti di velocità e alle altre prescrizioni del codice stradale, improntando così la mobilità sulla sicurezza personale e altrui.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 10 ore lavorative.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

Annesse: Mozioni 14 aprile 2014 e 13 ottobre 2014

MOZIONE

Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta

del 14 aprile 2014

Il Regolamento della Legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale del 2 marzo 1999 stabilisce le funzioni attribuite alle Polizie comunali. Il cpv. 2 della stessa stabilisce che i Municipi interessati alla posa di controlli della velocità mobili devono richiedere la delega al Dipartimento delle istituzioni. Quest'ultimo fissa le condizioni d'utilizzo.

Regolamento della legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale: art. 6

¹Le polizie comunali esercitano le funzioni loro espressamente delegate dal Dipartimento delle istituzioni, in particolare:

- a) effettuazione dei controlli della circolazione previsti dall'Ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS) e dall'Ordinanza dell'Ufficio federale delle strade concernente l'Ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS - USTRA);
- b) constatazione delle infrazioni alle norme della circolazione e perseguimento secondo la procedura disciplinare, rispettivamente denuncia alla Sezione della circolazione, Ufficio giuridico, se la procedura disciplinare non è applicabile o se il contravventore non ha effettuato il pagamento nei termini di legge, come pure l'incasso dei relativi depositi cauzionali previsti dall'art. 17 LACS;
- c) effettuazione dell'esame preliminare dell'alito per l'accertamento dello stato di ebbrezza rispettivamente constatazione e perseguimento dell'infrazione di guida in stato di ebbrezza semplice sino allo 0.79‰;
- d) salvaguardia delle tracce in caso di incidenti della circolazione;
- e) constatazione di incidenti della circolazione per i quali non si procede all'accertamento dei fatti;
- f) accertamento dei fatti in caso di incidente con soli danni materiali;
- g) effettuazione di controlli della velocità ed accertamento delle infrazioni mediante installazioni di controllo mobili, sequestro delle licenze di condurre ed intimazione del divieto di circolare su territorio svizzero;**
- h) sequestro degli apparecchi e dispositivi che ostacolano, perturbano o rendono inefficaci i controlli ufficiali della circolazione stradale e loro messa a disposizione della Sezione della circolazione, Ufficio giuridico;
- i) ...
- l) effettuazione del collaudo dei ciclomotori;
- m) sequestro dei ciclomotori e distruzione delle parti manomesse e non conformi alle prescrizioni legali;
- n) citazione per il controllo dei veicoli in caso di difettosità minori e notificazione alla Sezione della circolazione, Ufficio tecnico, per l'esame successivo, di veicoli che hanno subito danni importanti o che presentano gravi difetti (art. 34 cpv. 1 OETV), nonché di quelli che, citati per difettosità minori, non sono stati presentati;
- o) ogni altra funzione, nei limiti della legge, se richiesta dalle circostanze.

²La delega a svolgere i compiti previsti dal cpv. 1, deve essere richiesta dal Municipio interessato al Dipartimento delle istituzioni, il quale ne fissa le condizioni.

A mente dei sottoscritti firmatari, i controlli radar mobili effettuati sugli automobilisti, oggetto della presente mozione, devono **rispondere a una logica di prevenzione degli incidenti e di controllo di situazioni viarie a rischio, nello spirito della legislazione federale e cantonale sulla circolazione stradale.**

L'impressione, sebbene il principio sia in generale largamente condiviso, è tuttavia quella che troppo spesso i controlli di velocità mobili siano alquanto vessatori e non abbiano alcun "nobile"

obiettivo se non quello di puntellare le deficitarie finanze pubbliche. Non si spiegherebbero altrimenti alcune “trappole” tese ai conducenti. Ci riferiamo in particolare a controlli effettuati subito dopo un cartello che segnala la diminuzione della velocità oppure su carreggiate non pericolose ma in forte discesa, o il fatto che gli introiti delle multe affibbate agli automobilisti siano regolarmente iscritte nei preventivi degli enti pubblici. Alcuni, i più maliziosi, fanno pure notare che con l'approssimarsi della fine dell'anno i controlli viari si intensificano sensibilmente quando il consuntivo, e dunque l'incasso, è in ritardo sul preventivo.

Lasciando a parte queste speculazioni, anche alla luce dell'entrata in vigore del programma federale di sicurezza stradale «Via sicura» e i notevoli inasprimenti nella legge sulla circolazione stradale, la presente mozione chiede al Consiglio di Stato, per il tramite del Dipartimento delle istituzioni, di concedere la delega ai Comuni ad effettuare controlli di velocità ed accertamento delle infrazioni mediante installazioni di controllo mobili **solo con il dichiarato e manifesto scopo di prevenire degli incidenti in posizioni particolarmente sensibili, ad esempio laddove vi sia la presenza di bambini o in prossimità di un frequentato passaggio pedonale, e controllare situazioni viarie potenzialmente pericolose, ad esempio laddove vi sono dei lavori in corso o delle manifestazioni in atto.** Altre situazioni possono certamente essere prese in considerazione pur sempre rispondendo alla logica di prevenzione o di controllo specifico di una situazione contingente di pericolo. Dal nostro punto di vista infine laddove si sia in presenza di punti particolarmente pericolosi, gli stessi dovrebbero essere messi in sicurezza da parte delle autorità competenti, magari grazie a misure di moderazione del traffico o a mezzo di radar amici, e non sfruttate per appioppare sanzioni lasciando inalterate situazioni viarie strutturalmente pericolose.

Marco Chiesa e Fiorenzo Dadò

MOZIONE

Radare Monte Carasso: il Governo dimostri la sua buona fede

del 13 ottobre 2014

Il 17 luglio 2014 il Dipartimento delle Istituzioni ha diramato il seguente comunicato:

*La Polizia cantonale intraprende sia azioni preventive - anche in collaborazione con il programma di prevenzione "Strade più sicure" del Dipartimento delle istituzioni attraverso delle campagne di sensibilizzazione, come sta avvenendo in questo periodo con "Occhi aperti sulla strada" (www.occhi-aperti-sulla-strada.ch) - sia azioni deterrenti a scopo sempre preventivo, con il pattugliamento costante delle strade nazionali e cantonali fuori abitato nonché i controlli radar. **Il Dipartimento delle istituzioni, in un'ottica di prevenzione, comunica che è attiva una nuova stazione di controllo sull'autostrada A2 nel Bellinzonese. Si tratta per ora di una fase di valutazione, durante la quale l'apparecchio, già omologato dall'Ufficio federale di metrologia, dovrà sottostare alle verifiche tecniche e operative del Reparto del Traffico della Polizia cantonale.** I campi di applicazione del nuovo dispositivo sono molteplici e innovativi. Hanno l'obiettivo di migliorare la sicurezza sul territorio e a livello di circolazione stradale. La nuova stazione di controllo permette il rilevamento dei veicoli contromano, il controllo dei veicoli pesanti nell'ambito dell'Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose su strada e dell'Ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore, il controllo del traffico in forte crescita negli ultimi anni, il rilevamento della velocità nonché il rilevamento delle distanze di sicurezza tra le vetture. Per quanto riguarda il controllo sul territorio e la lotta alla criminalità, in particolare per reati quali i furti con scasso in abitazioni e rapine, questo nuovo apparecchio sarà un utile supporto per le forze dell'ordine. Per motivi operativi non verranno fornite ulteriori informazioni di dettaglio sul nuovo sistema.*

Il giorno seguente, a questo proposito, il direttore del Dipartimento delle istituzioni Norman Gobbi, sul Corriere del Ticino, ha portato le seguenti considerazioni:

«Non è un radar, o meglio, non è solo un radar. Non lo abbiamo installato per fare cassetta, ma per aumentare il nostro grado di controllo su quanto avviene lungo l'autostrada. Lo scopo è quindi aumentare la sicurezza». Con queste parole il direttore del Dipartimento delle istituzioni Norman Gobbi spiega in sintesi cosa è la «nuova stazione di controllo sull'autostrada A2 nel Bellinzonese» messa in esercizio dalla Polizia cantonale. Comunque, assicura, «non è nascosta, transitando su quel tratto si vede bene». Già nelle scorse settimane, Gobbi aveva ventilato l'idea di mettere una sentinella in più lungo l'A2. Ma c'è chi sostiene (vedi articolo sotto la fotografia) che quella postazione sia attiva da più mesi. Oggi tra Airolo e Chiasso c'è una sola postazione radar fissa, si tratta dell'apparecchio davanti alla galleria di Gentilino, che però comincia a mostrare gli acciacchi dovuti all'età. E, soprattutto, da allora la tecnologia ha fatto passi da gigante.

La taglia del Nano

*Gobbi, come replica a chi l'ha ormai ribattezzata «il leghista mister radar» dopo che in passato Giuliano Bignasca metteva una taglia sui radar? «Lo ribadisco, questa mossa non è finalizzata a fare cassetta. A quanto mi consta la maggior parte delle multe incassate in Ticino è a vantaggio delle polizie comunali e non della cantonale. L'A2 è un nervo nevralgico e fragile. Occorre avere tutto sotto controllo». **Non eravate obbligati ad annunciare la messa in esercizio. Perché lo avete fatto?** «Già in passato si era fatto così. Secondo me informare è giusto perché l'obiettivo primo, non mi stancherò mai di affermarlo, è fare prevenzione».*

Alla luce di quanto dichiarato, la comunicazione del 17 luglio 2014 aveva come obiettivo quello di informare la popolazione ticinese della posa di questo radar supertecnologico. D'altronde, non perseguendo lo scopo della "cassetta", almeno a parole, ma quello della prevenzione, il Dipartimento ha pensato di rendere ufficiale la sua messa in esercizio. A testimoniare la buona fede del Ministro il fatto che, sebbene non costretto a farlo, l'informazione era dovuta alle ticinesi e

ai ticinesi. Esattamente come successo in passato. Dunque nessun intento persecutorio, solo prevenzione.

A smentire questa comunicazione governativa vi sono tuttavia numerose testimonianze di automobilisti, certamente rei di infrazioni al codice stradale, sanzionati ben prima del nobile comunicato.

Per far sì che la parola di un Consigliere di Stato resti credibile e per ribadire il concetto della prevenzione, sconfessando le cassandre che credono che si tratti unicamente di repressione finalizzata a rimpolpare le casse pubbliche, il gruppo UDC chiede al Governo di rendere operativo il radar solo a partire dalla data dell'avvenuta comunicazione alla popolazione. Le infrazioni dovrebbero dunque essere intimate solo a partire da venerdì 18 luglio 2014.

Per il Gruppo UDC
Marco Chiesa