

# Rapporto di maggioranza

numero

**7597 R1**

data

26 agosto 2025

competenza

DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI

## **della Commissione gestione e finanze sulla mozione 19 febbraio 2018 presentata da Fiorenzo Dadò e Fabio Battaglioni “Fondo cantonale per la prevenzione e la sicurezza stradale a disposizione dei Comuni”**

**(v. messaggio 7 novembre 2018 n. 7597)**

### **1. MOZIONE E PREMESSE**

La mozione presentata il 19 febbraio 2018 dai deputati Fiorenzo Dadò e Fabio Battaglioni - che costituisce, nelle intenzioni dei mozionanti, il proseguimento di quella del 2014 "Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta", approvata dal Gran Consiglio nel 2016<sup>1</sup> (cfr. M7001 del 5.4.2016) - propone l'istituzione di un fondo cantonale gestito dal Dipartimento delle istituzioni per finanziare misure di prevenzione stradale adottate dai Comuni. Questo fondo dovrebbe incentivare in modo importante l'azione dei Comuni volti a migliorare la sicurezza stradale, come la segnalazione luminosa per pedoni in zone sensibili, l'acquisto di dispositivi innovativi come il Radar Amico, e altre iniziative di sensibilizzazione e infrastrutturali.

L'obiettivo principale è incentivare l'adozione di misure concrete per ridurre i rischi stradali, con particolare attenzione a contesti sensibili quali le vicinanze delle scuole, i passaggi pedonali frequentati, e le aree di presenza di bambini e anziani.

Si ricorda che nel considerare evasa anche la Mozione del 2014, il Messaggio ed il Rapporto commissionale del 2016 auspicavano l'implementazione di 5 punti e meglio:

- «1. arrestare l'ingiustificata tendenza di aumento dei controlli avuta negli ultimi anni, diminuire in maniera sensibile i controlli di velocità con radar a multa e aumentare i radar preventivi, operazione da estendere e coordinare anche alle polizie comunali;*
- 2. introdurre l'obbligo di segnalare le postazioni di radar mobile 200 metri prima della sua posizione su tutto il territorio cantonale anche per le polizie comunali;*
- 3. separare le competenze in materia di controlli di velocità dando alle polizie comunali delega unicamente sulle strade comunali e viceversa per la polizia cantonale;*
- 4. informare i Comuni e le rispettive Polizie comunali sul corretto uso di questo mezzo che non deve assolutamente tramutarsi in "trappole" per i cittadini poste sulle strade ticinesi al solo scopo "finanziario";*
- 5. procedere alla pianificazione e alla conseguente messa in sicurezza mediante moderazione del traffico nei punti più pericolosi dove il solo uso del radar non è sufficiente».*

Nel corso degli anni il Consiglio è stato poi più volte sollecitato da vari atti parlamentari interrogazioni, iniziative e mozioni facilmente reperibili sul sito cantonale) sul tema dei

<sup>1</sup> Cfr. [Seduta XXXV](#), 18.04.2016, pp. 4721-4735.

**Rapporto di maggioranza n. 7597 R1 del 26 agosto 2025**

radar, delle conseguenti multe, localizzazioni, ecc.). Il Governo ha più volte avuto occasione di esprimere la propria posizione in materia di sicurezza stradale e di indicare le basi su cui la stessa deve poggiare: basi legali chiare ed efficaci, un'adeguata formazione e un continuo perfezionamento dei conducenti, un'intensa attività di sensibilizzazione, attenzione alla logistica stradale e controlli di polizia. Il lusinghiero miglioramento ottenuto nell'incidentistica stradale, confermato dalle statistiche consultabili qui di seguito, è sicuramente dovuto anche all'intervento delle Autorità, basato sui citati principi.

## 2. IL MESSAGGIO DEL GOVERNO

Il Governo esordisce rilevando il lusinghiero miglioramento ottenuto nell'incidentistica stradale, confermato dalle statistiche consultabili qui di seguito, sicuramente dovuto anche all'intervento delle Autorità:

### Evoluzione degli incidenti (2008-2017)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Totale incidenti	6'067	5'879	5'885	5'222	4'879	4'499	4'301	4'026	3'990	3'880
Feriti leggeri	1'223	1'074	1'167	1'078	1'000	900	841	877	711	725
Feriti gravi	412	348	312	327	290	251	238	227	204	220
Persone decedute	20	19	23	14	16	13	8	12	13	9

### A. Basi legali pertinenti:

#### 1. Norme federali

In virtù dell'art. 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 art. 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'art. 26 LCStr. Si aggiunge, a tal proposito, che l'art. 27 LCStr istituisce l'obbligo di rispettare la segnaletica e l'art. 32 LCStr impone una limitazione generale della velocità su tutte le strade, con la possibilità di prevedere limiti più rigidi laddove siano necessari. L'art. 57a LCStr attribuisce ai Cantoni il compito di organizzare l'attività di polizia sulle autostrade e sulle semiautostrade. Infine, stando all'art. 98a LCStr, chiunque segnali pubblicamente controlli della Polizia è punito con la multa.

Nello specifico, l'art. 2 cpv. 1 lett. I LCStr conferisce al Consiglio di Stato la competenza di promuovere campagne di sicurezza nell'ambito della circolazione stradale.

Vi è poi l'Ordinanza sul controllo della circolazione stradale del 28 marzo 2007 (**OCCS**, RS 741.013), il cui art. 3 cpv. 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, oltre a impedire la realizzazione di infrazioni, a denunciare i contravventori e a infliggere delle multe disciplinari (cfr. art. 3 cpv. 2 OCCS). In merito ai controlli, l'art. 5 OCCS stabilisce, fra l'altro, che le Autorità cantonali devono concentrarsi sui comportamenti che compromettono la sicurezza e sui luoghi pericolosi.

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).

## 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 Cantone 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). Quanto ai Corpi delle comunali, la Legge sulla collaborazione tra Polizia cantonale e le Polizie comunali chiarisce le competenze reciproche.

Diversi sono gli aspetti legati al tema in oggetto che sono regolati dalla **Legge sulle strade**. Il Cantone provvede al finanziamento della costruzione e della sistemazione delle strade cantonali. Può però far capo a contributi comunali, se ad essi deriva un vantaggio (art. 13). Il Cantone può subsidiare opere di moderazione del traffico o di altri interventi di messa in sicurezza eseguite dai Comuni su strade cantonali (art. 29).

Pure le piste ciclabili di interesse non solo locale sono sussidiate dal Cantone (art. 43b). E seppur appoggiandosi ad altre basi legali, il Cantone contribuisce alla progettazione dei Piani di mobilità scolastica (fondamentali nell'ottica di un aumento della sicurezza stradale), e più in generale anche al trasporto scolastico (aspetto non direttamente legato alla sicurezza stradale, ma che indubbiamente la influenza).

Per contro, interventi sulle strade comunali sono a carico unicamente dei Comuni stessi.

Infine, si evidenzia che la Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato prevede quanto segue:

Art. 8: per il finanziamento di singole spese non si possono di principio prelevare quote fisse di entrate.

L'art. 13 definisce le possibilità di finanziamenti speciali.

## **B. Attività a favore della sicurezza**

Il messaggio, a cui si rinvia per i dettagli, evidenzia la già esistente collaborazione tra Autorità e privati attivi nel settore ai fini della sensibilizzazione e di interventi infrastrutturali. Il progetto "Strade sicure" avviato nel 2002 promuove la sicurezza stradale con campagne e progetti. Esso ha grosse affinità con la soluzione proposta. Esso è un innovativo programma per la sicurezza stradale avviato dal Dipartimento delle istituzioni nel 2002 e si occupa di:

- promuovere la sicurezza stradale, sostenendo specifiche azioni, campagne e progetti, fornendo aiuto amministrativo, sostegno mediatico o contributi finanziari;
- migliorare la collaborazione e il coordinamento fra lo Stato e gli enti attivi nel settore;
- creare un marchio unico che faccia da filo conduttore unico e riconoscibile dagli utenti.

Il progetto ha già supportato i Comuni in vari ambiti, come trasporto pubblico e sicurezza stradale.

L'azione di "Strade sicure" è finanziata dal Fondo per la sicurezza appositamente costituito e viene alimentato con gli importi incassati grazie alla vendita delle targhe di controllo dei veicoli.

## **C. Valutazione della proposta**

Circa il Fondo invece richiesto con la mozione, il Governo prende posizione come segue:

### **1) Interventi infrastrutturali**

- La costruzione e la manutenzione delle strade sono già disciplinate dalla Legge sulle strade, che assegna responsabilità precise tra Cantone e Comuni.
- Una nuova ripartizione delle competenze, rispettivamente del finanziamento finirebbe per creare una certa confusione.
- Interventi infrastrutturali significativi richiedono risorse finanziarie ingenti, difficilmente sostenibili con il fondo proposto.

Tuttavia, si considera possibile un supporto finanziario limitato agli studi preliminari per individuare soluzioni infrastrutturali adeguate.

### **2) Azioni di sensibilizzazione**

Le campagne di sensibilizzazione e le attività educative risultano più sostenibili dal punto di vista economico e si prestano meglio a essere finanziate tramite il Fondo. Il Governo ritiene tuttavia che molto si stia già facendo su tutto il territorio.

### **3) Modalità di finanziamento**

La Legge sulla gestione e il controllo finanziario dello Stato vieta il vincolo di quote fisse delle entrate (quali le multe) per specifiche spese. Il finanziamento del Fondo dovrebbe semmai avvenire attraverso meccanismi speciali previsti dalla Legge (art. 13 LGF), ovvero vincolando il tutto a compiti pubblici specifici, fermo restando tuttavia che deve sussistere una relazione di causalità tra la nuova entrata e il relativo impiego. Al di là della fattibilità legale teorica, il Cantone, a dipendenza della variante scelta, potrebbe essere confrontato con un'importante riduzione delle risorse disponibili. Va inoltre considerato che gli stessi

Comuni già dispongono di entrate, a volte cospicue, dovute a multe della circolazione; ne consegue che un finanziamento concettualmente paritetico del Fondo sia corretto.

#### 4) **Impegno amministrativo**

La gestione di un fondo centralizzato comporterebbe un onere amministrativo significativo, richiedendo risorse supplementari e competenze specifiche.

In conclusione, il Consiglio di Stato approva i principi della mozione, ma ritiene che la soluzione più efficace e lineare per sostenere i Comuni sia quella di migliorare la collaborazione tra quest'ultimi e chi gestisce il Fondo di "Strade sicure".

Nella misura in cui conclude approvando la mozione ai sensi dei succitati considerandi e delle relative conclusioni, di fatto però il Governo indica di non attuare quanto la mozione chiede con precisione, ma si limita a indicare che il DI «*si renderebbe disponibile a raccogliere le proposte dei singoli Comuni relative a specifiche esigenze (tematiche) di sensibilizzazione, verificando se altri enti locali si trovano confrontati con le stesse problematiche e gli stessi rischi, creando ed implementando una campagna specifica condivisa con più Comuni sfruttando quindi in maniera ottimale tutte le possibili sinergie, incrementando al contempo l'impatto delle campagne*».

In breve, l'esistente progetto "Strade sicure" può fungere quale centro di competenza e mettere a disposizione una parte delle sue risorse finanziarie, chiedendo tuttavia ai Comuni una partecipazione paritetica, ma senza creare un Fondo ulteriore o ad hoc.

Questo approccio potrebbe consentire di:

- rispondere alle esigenze specifiche dei Comuni tramite una struttura competente e consolidata.
- Incrementare l'impatto delle campagne di sensibilizzazione grazie a sinergie tra enti locali.

Il tutto, però, richiederebbe comunque di valutare l'impatto del nuovo onere amministrativo sui servizi interessati, come pure la messa a disposizione di eventuali risorse supplementari sia da parte del Cantone che dei Comuni che andranno poi consultati.

### 3. **LAVORI COMMISSIONALI**

Dopo un periodo di giacenza, la Commissione ha ripreso, a fine 2024/inizio 2025, la trattazione della mozione sottoponendo, in data 28 gennaio 2025, alcuni quesiti al Governo, il quale ha dato risposta con la RG 1081 del 12 marzo 2025, che qui si riprende:

«1. [La CGF] **desidera ricevere il rendiconto del programma di promozione "Strade sicure", degli ultimi cinque anni, declinato nelle seguenti informazioni.**

- **Quali interventi e quali contributi prevede?**
- **Iniziative quali ad esempio "Radar amico" sono finanziati e in quale misura?**
- **Secondo quali modalità e criteri sono spesi i suoi mezzi e chi ha la competenza decisionale?**

- **Quali sono i Comuni che ne beneficiano? Ne beneficiano su istanza dei Comuni stessi o su iniziativa del Cantone?**

*Gli ambiti in cui Strade sicure ha svolto azioni di prevenzione sono principalmente i seguenti:*

- *Alcol al volante*
- *Distrazione alla guida*
- *Biciclette ed e-bike*
- *Nuovi veicoli elettrici*
- *Moto e scooter*
- *Educazione stradale e prevenzione nelle scuole*
- *Anziani alla guida*

*Queste campagne hanno coinvolto diversi attori, fornendo strumenti per una sensibilizzazione coerente ed efficace.*

*Negli ultimi cinque anni, il programma di prevenzione Strade sicure ha inoltre sostenuto finanziariamente alcuni progetti, tra cui:*

- *Trasporto pubblico e terza età: un sostegno economico fino a fr. 150.-- per persona previsto per chi rinuncia volontariamente alla licenza di condurre; indicativamente negli ultimi anni una media di circa 110 persone ha approfittato annualmente dell'offerta;*
- *Sostegno ai corsi moto: finanziamento di corsi di post-formazione per motociclisti, volti al miglioramento della tecnica di guida e al rafforzamento della guida difensiva.*

*Per quanto riguarda l'installazione del Radar amico, questa non rientra tra le misure adottate dal progetto Strade sicure. Si tratta di uno strumento utile, impiegato a scopo preventivo dalla Polizia cantonale e dalle Autorità comunali.*

*L'obiettivo, oltre alla prevenzione, è valutare le segnalazioni specifiche provenienti da privati o autorità.*

*Oltre al Radar amico, esiste un altro dispositivo, denominato "Viacount", meno visibile e utilizzato dalla Polizia cantonale, che raccoglie dati utili per valutare l'eventuale necessità di intervento.*

- 2 Il messaggio, a pag. 4, accenna al fatto che la Legge sulla gestione e il controllo finanziario dello Stato non permette la copertura di singole spese mediante il prelevamento di quote fisse delle entrate (divieto di vincolo delle entrate) e che non sarebbe pertanto possibile vincolare per esempio una quota delle multe per il finanziamento del Fondo auspicato. La Commissione invita a esplicitare meglio secondo quali articoli e quali criteri la Legge sulla gestione e il controllo finanziario non prevede o non ammette la creazione di fondi specifici per singole spese**

*Si tratta dell'articolo 8 della Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato (LGF; RL 600.100), relativo al principio del divieto del vincolo delle entrate sia di conto economico sia di investimento, il quale al capoverso 1 prevede che: "Per la copertura di singole spese attraverso finanziamenti speciali o per l'ammortamento immediato di determinate spese non possono essere prelevate quote fisse delle entrate di conto economico e di investimento".*

- 3. Secondo l'art. 13 LGF finanziamenti speciali sono possibili. A quali condizioni sono ammessi? Il fondo proposto dalla mozione sarebbe di natura generale o speciale?**

*L'articolo 13 al cpv. 1 LGF definisce i finanziamenti speciali e sancisce che: "I finanziamenti speciali sono vincolati per legge all'adempimento di un compito pubblico".*

*Ciò significa che essi devono essere destinati all'adempimento di un compito pubblico e il fatto che si dica "per legge" impone che il finanziamento speciale (n.d.r.: fondo) sia previsto in una legge. Se si volesse procedere in tal senso sarebbe dapprima necessario rivedere tutto il quadro normativo di riferimento.*

*La fattispecie evocata dalla mozione appare di natura specifica.*

**4. L'art. 40 della Legge sulla caccia prevede un Fondo di intervento. Perché non sarebbe possibile crearne uno per la prevenzione e sicurezza stradale a disposizione dei Comuni?**

*Come affermato nel messaggio n. 7597 l'istituzione di un Fondo non appare opportuna per i diversi aspetti citati (presenza Legge strade e interventi onerosi) e integralmente richiamati e confermati.*

*Tuttavia, da un profilo meramente tecnico, potrebbe di principio essere possibile passando da una modifica delle basi legali di riferimento.*

**5. È possibile avere una descrizione e una quantificazione degli interventi infrastrutturali destinati alla sicurezza stradale (ad esempio la moderazione del traffico, dossi, ecc.)?**

*Gli interventi infrastrutturali in favore della sicurezza stradale realizzati sulle strade cantonali sono seguiti dalla Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio. Si tratta in particolare di opere finalizzate ad adattare contesti puntuali oppure tratti dove la sezione stradale è ridotta o la visibilità limitata. In tale novero rientrano opere di moderazione del traffico, nuovi marciapiedi, sistemazione di passaggi pedonali, adeguamenti presso intersezioni e rotonde, ecc.*

*Le moderazioni del traffico lungo le strade cantonali che attraversano gli abitati sono di regola richieste dai Comuni e sempre più sono integrate in interventi di riqualifica urbana, onde favorire un'adeguata convivenza e vivibilità tra tutti i vettori di traffico. Ad esempio, le porte d'ingresso agli abitati, le fasce laterali d'arredo, i restringimenti laterali della carreggiata e i rialzamenti (dossi), sebbene questi ultimi da alcuni anni non sono più di regola adottati sulle strade cantonali dato che sono in contrasto con l'obiettivo di risanamento fonico.*

*Per tutta questa serie d'interventi volti a migliorare l'infrastruttura stradale nell'ottica di una più sicura viabilità, i messaggi di conservazione quadriennale del patrimonio stradale cantonale prevedono un apposito credito quadro che per il periodo 2024-2027 s'eleva a fr. 16'000'000.-- per interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato, di cui 2.5-3.0 milioni di franchi per le moderazioni del traffico e la sicurezza negli abitati.*

*Una quantificazione più dettagliata delle opere infrastrutturali eseguite sarebbe di difficile attuazione, in quanto queste sono state realizzate su un ampio arco di tempo (ultimi 25-30 anni) e in non di rado abbinati ai lavori di conservazione e risanamento della rete viaria cantonale.*

**6. Le Polizie comunali polo hanno facoltà di effettuare controlli radar su strade cantonali e su strade in altri Comuni dei loro territori (ad esempio la Polizia di Locarno effettua controlli radar anche nel Comune Terre di Pedemonte). Le entrate da radar su strade comunali restano al Comune polo o sono riversate al Comune in cui è stato effettuato il controllo? In quale misura le entrate da radar effettuate da Polizie strutturate su strade cantonali sono riversate al Cantone? Ci sono direttive circa i diversi flussi tra Comuni e tra Comuni e Cantone?**

*È opportuno premettere che non esistono accordi scritti tra Cantone e Comuni in merito alla ripartizione degli incassi. Tuttavia, vige il principio secondo cui gli incassi derivanti dai controlli radar relativi alle multe disciplinate dall'Ordinanza sulle multe disciplinari (OMD) sono destinati alle Polizie comunali, qualora il controllo sia stato effettuato da esse. Se invece il controllo è svolto dalla Polizia cantonale, gli introiti confluiscono nelle casse cantonali.*

*Per quanto riguarda le multe in procedura ordinaria, l'incasso è gestito interamente, secondo l'iter previsto, dall'Ufficio giuridico della circolazione (UGC) per le infrazioni all'art. 90 cpv. 1 della LCStr e dal Ministero pubblico (MP) per quelle all'art. 90 cpv. 2. Infine, per la ripartizione degli incassi tra Polizie comunali polo e Comuni convenzionati, si fa riferimento alle specifiche convenzioni in materia».*

#### **4. CONCLUSIONI**

La maggioranza della scrivente Commissione, come la minoranza, condivide l'importanza di sostenere i Comuni nell'implementazione di misure efficaci per ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza per tutti gli utenti della strada. Tuttavia, sono emerse:

- le criticità sopra elencate per la creazione del Fondo a cui la Mozione mira,
- le evidenze che molto già viene fatto e anche
- la necessità di valutare l'impatto del nuovo onere amministrativo sui servizi interessati, come pure la messa a disposizione di eventuali risorse supplementari sia da parte del Cantone che dei Comuni che andranno poi consultati giacché una partecipazione paritetica dei Comuni al progetto "Strade sicure" può risultare problematico, atteso come non è detto che i Comuni concordino tra loro sulle modalità di riparto differenziate e in base a quali criteri. Pertanto, non si ritiene che il Cantone debba anteporsi o imporre soluzioni e chiavi di riparto senza una previa consultazione o iniziativa che parte dai Comuni stessi.

Ogni altra considerazione relativa alle critiche ai controlli radar esula dall'atto parlamentare oggetto del presente Rapporto e pertanto, quand'anche fossero fondate, vanno rinviate ad altro momento.

La maggioranza commissionale condivide anche il fatto che si possa migliorare la comunicazione e trasparenza circa l'utilizzo e la destinazione del ricavo delle multe al fine di attenuare la percezione che le multe siano un mezzo per fare cassa. Grazie alla Mozione in oggetto e il relativo dibattito parlamentare, vi è e vi sarà modo di dibattere e portare chiarimenti sul tema.

---

**Rapporto di maggioranza n. 7597 R1 del 26 agosto 2025**

In conclusione, nella misura in cui la Mozione chiede l'istituzione di un Fondo che per le ragioni di cui sopra non si ritiene possa o debba essere creato, la maggioranza commissionale invita il Gran Consiglio a respingere formalmente la mozione.

Ciò non deve tuttavia significare che il Governo non debba fare nulla, ma piuttosto che si debba andare anche speditamente nella direzione proposta dallo stesso Esecutivo incentivando il coordinamento e la collaborazione con il progetto "Strade sicure" con il coinvolgimento preventivo dei Comuni. Una volta raccolte le opinioni degli enti locali si potrà, se caso, valutare ulteriori aggiustamenti.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Matteo Quadranti, relatore

Bignasca - Durisch - Ferrara -

Gianella Alessandra - Guerra - Piccaluga (con riserva) -

Renzetti - Sirica - Speciali