

# Messaggio

numero	data	Dipartimento
<b>4623</b>	12 marzo 1997	ISTITUZIONI
Concerne		

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 30 settembre 1996 presentata dall'on. Edo Bobbià concernente un'applicazione più flessibile della Legge federale sulle multe disciplinari**

Onorevole signor Presidente,  
onorevoli signore e signori Consiglieri,

la mozione propone la modifica di Legge e Regolamento di applicazione sulla circolazione stradale per permettere un'applicazione più flessibile delle normative federali.

Prima di entrare nel merito delle proposte sono opportune alcune considerazioni di carattere generale.

La procedura disciplinare è una procedura semplificata per sanzionare le infrazioni meno gravi alla legge sulla circolazione stradale. Per definizione quindi la sanzione disciplinare limita al massimo il potere d'apprezzamento ed è predefinita in un tariffario. Il conducente che non ritiene corretto il giudizio dell'agente ha la facoltà di rinunciare alla procedura disciplinare e far valere le proprie obiezioni e attenuanti nell'ambito della procedura ordinaria.

La revisione della LMD e della relativa ordinanza è caratterizzata da un aumento generalizzato ma non uniforme degli importi e da un notevole ampliamento del campo d'applicazione.

L'aumento degli importi è la conseguenza diretta del deprezzamento monetario intervenuto. Se si pensa che dall'entrata in vigore della LMD alla modifica l'indice del costo della vita è aumentato di circa il 130 %, è facile comprendere che l'effetto preventivo generale delle sanzioni disciplinari era andato completamente perso, e che per ristabilirlo era necessario un adeguamento degli importi di multa.

Questo adeguamento è però stato fatto in misura differenziata in base alle gravità delle infrazioni e nella grande maggioranza dei casi non ricupera nemmeno il rincaro intervenuto.

Per quanto riguarda l'eterna discussione sul rapporto fra prevenzione e repressione è interessante citare l'art. 130 dell'Ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC) che parla dei controlli nella circolazione da parte della polizia "Gli organi di polizia agiscono aiutando ed educando gli utenti della strada; essi impediscono ai conducenti di commettere infrazioni e fanno in modo che i contravventori siano denunciati quando è accertata un'infrazione".

Dunque l'educazione agli utenti della strada è il primo compito di un agente. Ed è quanto viene fatto di regola con serietà ed impegno.

Ma ciò, l'esperienza di vita insegna, non è sufficiente.

Ci deve essere un'attività sanzionatoria, la quale ha indubbiamente anche un importante effetto preventivo.

Parlando di prevenzione e repressione non possiamo comunque dimenticare lo sforzo che l'autorità (sia federale che cantonale) ha fatto in questo campo per portare avanti i due discorsi in modo equilibrato.

Ed è così che alla modifica della LMD, all'inasprimento della prassi del Tribunale federale ed al progetto di modifica della LCS tendente ad aumentare la durata delle revoche, possiamo abbinare il progettato nuovo modello di licenza di condurre in due fasi, il progetto d'insegnamento anticipato alla guida, l'introduzione di corsi di formazione e perfezionamento per i neo-conducenti, i corsi di sensibilizzazione ai pericoli nella circolazione, oltre alle varie campagne mirate di prevenzione proposte dallo Stato o da enti privati.

Le ultime parole d'entrata in materia vanno spese per esaminare la possibilità per il Dipartimento di emanare direttive in questo campo.

Se le direttive si limitano a voler introdurre la segnalazione dei controlli o l'invito alla polizia a prestare maggior attenzione a certe situazioni, le stesse sono indubbiamente possibili.

Ma se per contro, tramite le direttive, si intende limitare l'applicazione corretta ed uniforme del diritto federale ignorando (o quasi) certe infrazioni o creando di fatto "zone franche", allora le direttive non sono ammissibili.

Entrando nel merito della proposta, sono due gli elementi che emergono con particolare risalto:

**a) la segnalazione dei controlli agli utenti;**

**b) l'inflizione della sanzione in base al grado di pericolosità dell'infrazione.**

a) Lo scopo di un controllo di polizia è di intervenire su chi commette un'infrazione, ma anche di prevenirne altre.

La segnalazione di un controllo in corso raggiunge senz'altro l'obiettivo di far sì che su quel tratto di strada ed in quel preciso momento i limiti siano rispettati. L'intervento però non ha per il resto efficacia alcuna (a livello di prevenzione). Anzi, comporta un effetto collaterale particolarmente nefasto.

Qualora si generalizzasse la proposta formulata dall'on. Bobbià si instaurerebbe il principio secondo il quale dove non ci sono avvisi non ci sono controlli e quindi il rispetto della velocità prescritta è a buon volere dell'utente della strada. E' evidente che a questo punto diminuirà notevolmente la tendenza a rispettare le norme.

Si aggiunga che a questo momento vi sarebbero due tipi di cartelli per la limitazione della velocità: quelli congiunti all'avviso particolare "attenti radar", da rispettare, e quelli invece senza quest'ulteriore indicazione che "scadrebbero", come già ricordato, a livello di semplice suggerimento.

Se poi si volesse essere coerenti sino in fondo, occorrerebbe segnalare anche le auto civetta della polizia, quelle in grado cioè di registrare la velocità dei veicoli percorrendo lo stesso tratto di strada.

Per questi motivi siamo dell'opinione che una generalizzazione del principio di segnalare i controlli diminuisce la sicurezza stradale ed è perciò, e non per spirito repressivo o voglia di fiscalità indiretta, che siamo contrari alla misura proposta e rimaniamo dell'opinione secondo la quale spetta al singolo rispettare la segnaletica senza pretendere dall'autorità ulteriori "avvisi evita-multe".

- b) La sanzione differenziata a seconda del grado di pericolosità dell'infrazione è già un caposaldo delle normative in vigore sia per quel che riguarda le multe disciplinari che per quelle in procedura ordinaria.

A titolo di esempio si dirà che l'omissione di portare con sé la licenza comporta una multa di fr. 20.--, mentre se vien dimenticato il titolo di trasporto di sostanze pericolose la multa è di fr. 140.--. Un'infrazione semplice di parcheggio comporta una multa di fr. 40.--, il parcheggio ad un'intersezione (diminuzione della visuale) costa fr. 120.--.

Il superamento, già dedotta la tolleranza, dei limiti di velocità di 11-15 km/h viene sanzionato con una multa di fr. 120.-- (in precedenza fr. 100.--) in autostrada, e di fr. 250.-- (in precedenza fr. 100.--) all'interno di una località.

Al di là degli esempi riportati va ricordato che la differenziazione delle infrazioni è uno degli aspetti meglio riusciti della revisione.

Bisogna inoltre aggiungere che il grado di pericolosità creato non è il solo motivo per sanzionare un certo comportamento.

Infatti le sanzioni devono pure garantire una circolazione ordinata, fluida e rispettosa delle esigenze di tutti. Si pensi in particolare alla necessità di far rispettare i parcheggi per gli invalidi oppure a quella di garantire la necessaria rotazione nell'utilizzo dei parcheggi.

In conclusione, e sulla base dei motivi esposti, siamo contrari alla modifica delle norme legali nel senso proposto dalla mozione. Inoltre riteniamo l'emanazione di Direttive che impongono l'obbligo di segnalare i controlli controproducente per la sicurezza stradale.

Resta inteso che la polizia, come avviene del resto attualmente, debba mettere in atto gli sforzi necessari per privilegiare la lotta ai comportamenti che più creano impaccio o pericolo alla circolazione.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Martinelli  
p.o. Il Cancelliere, G. Gianella

