

## **TESTO DELL'INTERROGAZIONE**

**(INTERPELLANZA trasformata in interrogazione - vedi art. 97 cpv. 3 LGC/CdS)**

### **Controlli di velocità in Ticino: non stiamo esagerando?**

Negli ultimi anni sono numerosi gli atti parlamentari che chiedono di fare lumi sui controlli di velocità sul territorio ticinese tramite apparecchi di rilevamento della velocità (nel linguaggio comune “radar”). Molto è stato detto e molto è stato scritto sui radar, ma riteniamo che un punto di partenza per affrontare questo tema sia il rapporto adottato dal Gran Consiglio nel 18 aprile 2016 per rispondere agli atti parlamentari del 14 aprile 2014 presentato da Marco Chiesa e Fiorenzo Dadò “Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta” e del 13 ottobre 2014 presentato da Marco Chiesa “Radar Monte Carasso: il Governo dimostri la sua buona fede”.

Infatti, il Gran Consiglio nel ritenere queste mozioni parzialmente evase, invitava il Consiglio di Stato a implementare i seguenti punti:

1. arrestare l’ingiustificata tendenza di aumento dei controlli avuta negli ultimi anni, diminuendo in maniera sensibile i controlli di velocità con radar a multa e aumentando i radar preventivi, operazione da estendere e coordinare anche tramite le 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.

Per quanto attiene alla possibilità di restringere la delega ai Comuni per l’uso del radar solo nei punti più pericolosi, come chiesto da una delle 2 mozioni, la Commissione ritiene più importante implementare i 5 punti indicati sopra nel rispetto dell’autonomia comunale.

Premesso quanto sopra, avvalendoci della facoltà dell’art. 97 cpv. 1 ultima frase LGC, chiediamo dunque al Consiglio di Stato un aggiornamento sui controlli radar in Ticino:

1. Quanti apparecchi di rilevamento velocità ha in dotazione la Polizia cantonale? Sono previsti nuovi acquisti?
2. Con quale frequenza vengono utilizzati?
3. In una precedente interrogazione firmata dal deputato Tonini (19 settembre 2019, n. 165.19, Controlli radar), il Consiglio di Stato affermava che - citiamo il Messaggio n. 5874 del 20.11.2019 - “la Polizia cantonale stabilisce i luoghi in cui effettuare i suoi controlli radar in base alla propria strategia operativa; nel determinare detti luoghi tiene conto della loro sensibilità, della loro pericolosità, della quantità di incidenti verificatisi come pure delle segnalazioni di privati cittadini o delle autorità comunali.” Oltre agli aspetti menzionati, vi sono anche delle ragioni finanziarie (“far cassetta”) con degli obiettivi di budget (e relativo premio) da raggiungere per i poliziotti?

4. È possibile avere la statistica di tutti i controlli della polizia cantonale degli ultimi 5 anni di cui fanno parte anche i cosiddetti “controlli radar”?
5. In caso negativo, è possibile avere solamente il numero di controllo radar negli ultimi 5 anni (incluso il mese di gennaio 2023)?
6. Negli ultimi 5 anni a quanto sono ammontati gli incassi annui per multe di velocità? Quanto è stato preventivato per il 2023?
7. È vero che il Dipartimento delle Istituzioni ha dato alla polizia cantonale chiari obiettivi di incremento dei controlli di vario tipo e dei controlli radar allo scopo di aumentare gli introiti da multe di velocità? Quindi, riformulando in maniera più precisa:
  - A. il DI ha richiesto di aumentare i controlli di polizia nel 2023?
  - B. il DI ha richiesto di aumentare i controlli da radar nel 2023?
8. Una volta effettuata una sessione di controlli di velocità, i risultati vengono analizzati da parte di un ingegnere del traffico allo scopo di introdurre misure preventive (arredo urbano stradale, come ad esempio piante o spartitraffico)?<sup>1</sup>
9. Il Consiglio di Stato sta rispettando i 5 punti summenzionati e chiesti dal Gran Consiglio nel rapporto del 18 aprile 2016?

Marco Passalia e Fiorenzo Dadò

---

<sup>1</sup> Per spiegare meglio riportiamo due esempi pratici presentati da un cittadino:

- Il tratto stradale d'imbocco dell'autostrada a Minusio (<https://map.geo.ti.ch/s/YAci>) dove per ovvi motivi legati alla ciclopista viene richiesto al guidatore di andare a 50 km/h. L'assetto stradale - o meglio geometria secondo le norme VSS - di questo tratto è stato pensato per una percorrenza a 80km/h ossia per un fuori zona, senza ciclopista in contromano. È dunque giusto lasciare in eternità questo asse stradale, realizzato per una velocità a 80km/h, a 50km/h e continuare periodicamente a fare controlli con radar senza intervenire sull'assetto stradale?
- Oppure la strada di Gerra Piano (<https://map.geo.ti.ch/s/sfB3>) dove l'assetto è quello tipico delle strade di ex campagna, ossia fuori zona con una percorrenza a 80km/h, e ora diventate praticamente edificate e quindi doveroso da parte delle autorità ridurre la velocità a 50km/h. Non sarebbe meglio valutare dopo i mille controlli radar introdurre delle misure tecniche per aiutare il guidatore a rispettare le velocità?