

# Messaggio

numero  
**8347**

data  
25 ottobre 2023

competenza  
DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI

## **Rapporto sulla mozione del 22 maggio 2023 presentata da Maurizio Agustoni e cofirmatari "Radar: prevenzione, sicurezza e trasparenza... ma per davvero!"**

Signora Presidente,  
signore e signori deputati,

abbiamo esaminato la mozione del 22 maggio 2023 presentata da Maurizio Agustoni e cofirmatari, con la quale si chiede al Consiglio di Stato di elaborare e pubblicare “delle linee direttive da rispettare nel posizionamento delle postazioni di controllo di velocità, e che in eventuali contravvenzioni sia dato conto dell’applicazione delle linee direttive nel caso concreto”.

### **I. PREMESSA**

Prima di entrare nel merito dell’interrogazione, ci preme sottolineare che negli ultimi anni il Governo ticinese ha dato risposta a diversi atti parlamentari che hanno sollevato analoghi quesiti riguardo ai controlli di velocità. Si rimanda pertanto a quanto precisato nelle ultime risposte sul tema (in ordine cronologico), in particolare:

- risposta del 14 novembre 2014 alle mozioni del 14 aprile 2014 “Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta” e del 13 ottobre 2014 “Radar Monte Carasso: il Governo dimostri la sua buona fede” e RG n. 596 del 14 febbraio 2017;
- risposta del 19 dicembre 2018 all’interrogazione 164.18 del 3 novembre 2018 “Dati sull’evoluzione delle multe provenienti dai radar e sull’ammontare dell’incasso”;
- risposta del 26 aprile 2023 all’interrogazione del 2 febbraio 2023 “Controlli di velocità in Ticino: non stiamo esagerando?”;
- RG n. 4048 del 30 agosto 2023 sull’iniziativa parlamentare presentata il 3 maggio 2023 in forma generica “Radar: è giusto prevenire, ma serve una giusta “misura”.

### **II. SEGNALAZIONE POSTAZIONE DI RADAR MOBILE 200 METRI PRIMA DELLA SUA POSIZIONE**

I mozionanti ritengono incomprensibile che il Governo non abbia dato seguito alle conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sulle mozioni del 14 aprile 2014 “Radar mobili: più prevenzione, meno cassetta” e del 13 ottobre 2014 “Radar Monte Carasso: il Governo dimostri la sua buona fede”. La posizione del Governo sul tema, che è stata trasmessa a tutti i granconsiglieri, è tuttavia stata compiutamente illustrata con RG n. 596 del 14 febbraio 2017, le cui motivazioni sono state riprese nella RG n. 4048 del 30 agosto 2023 sull’iniziativa parlamentare in forma generica presentata il 3 maggio 2023 “Radar: è giusto prevenire, ma serve una giusta “misura”, al quale rinviamo.

### III. SITUAZIONE ATTUALE

Attuando un cambiamento culturale e organizzativo, negli ultimi decenni le misure realizzate dalla polizia in ottica di prevenzione si orientano viepiù sui risultati della ricerca, e sempre meno in base a valutazioni personali e soggettive. L'approccio sanzionatorio nel campo della sicurezza stradale rimane ad oggi un elemento centrale fra le numerose (altre) misure in grado di incidere sulla riduzione degli incidenti stradali.

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.

Lo scrivente Consiglio ritiene che le prime misure da mettere in atto per ottenere il rispetto delle norme di circolazione stradale siano quelle 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 a 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.

#### 1. Base legale

Giusta l'art. 106 cpv. 1 LCStr, il Consiglio federale emana le necessarie prescrizioni esecutive della LCStr e designa le autorità competenti per eseguirla. Può autorizzare l'Ufficio federale delle strade (USTRA) a disciplinare i particolari. Sulla base di questa delega di competenza, il Consiglio federale ha emanato l'ordinanza sul controllo della circolazione stradale del 28 marzo 2007 (OCCS; RS 741.013). L'art. 5 cpv. 1 OCCS prevede segnatamente che le autorità cantonali concentrano i controlli sui comportamenti che compromettono la sicurezza, sui luoghi pericolosi e sul sostegno degli sforzi intesi a conseguire l'obiettivo di trasferimento secondo la legge del 19 dicembre 2008 sul trasferimento del traffico merci.

Oltre a ciò, l'art. 9 cpv. 1 lett. a OCCS prevede che per controllare la velocità, vadano impiegati nella misura del possibile ausili tecnici. Secondo l'art. 9 cpv. 2 OCCS, per i controlli mediante ausili tecnici, l'USTRA disciplina, d'intesa con l'Istituto federale di metrologia (METAS), l'esecuzione e la procedura (lett. a) come pure i requisiti dei sistemi e dei tipi di misurazione nonché i margini tecnici di tolleranza (lett. b). L'USTRA definisce inoltre le esigenze poste al personale incaricato del controllo e della valutazione (art. 9 cpv. 3 OCCS). In applicazione di queste disposizioni, detto Ufficio ha emanato il 22 maggio 2008 l'OCCS-USTRA e le istruzioni concernenti i controlli di polizia della velocità e la sorveglianza della fase rossa dei semafori nella circolazione stradale del 22 maggio 2008 in vigore dal 1° ottobre 2008. L'impiego dei sistemi di misurazione presuppone la competenza di personale formato (cfr. art. 2 cpv. 2 OCCS-USTRA). L'art. 2 cpv. 3 OCCS-USTRA prevede che il personale incaricato del controllo e della valutazione dei dati deve possedere le necessarie conoscenze specialistiche teoriche e pratiche relative al tipo e al sistema di misurazione, all'esecuzione della misurazione in questione e alla valutazione dei dati ricavati (lett. a); deve inoltre essere autorizzato dall'autorità competente a svolgere le attività di controllo e di valutazione (lett. b).

## 2. Ubicazione dei radar

La posa dei radar soggiace sia a rigide direttive tecniche emanate dall'Ufficio federale delle strade (cfr. le Istruzioni concernenti i controlli di polizia della velocità e la sorveglianza della fase rossa dei semafori nella circolazione stradale del 22 maggio 2008 in vigore dal 1° ottobre 2008) sia ad analisi d'opportunità effettuate dalla Polizia cantonale sulla base di strategie e criteri precisi, rimasti costanti negli anni quali la presenza di cantieri, le condizioni relative al volume di traffico, la statistica, i vincoli tecnici, punti potenzialmente pericolosi (tratte a rischio), ecc.

La Polizia cantonale effettua altresì dei controlli di velocità a seguito di richieste da parte dei Municipi e di privati cittadini, preoccupati dal pericolo creato da conducenti scriteriati su determinati tratti di strada. A seguito delle segnalazioni, la Polizia cantonale procede frequentemente ad un controllo con un rilevatore di velocità nascosto per determinare a fini statistici se effettivamente la strada indicata è problematica e per trovare la soluzione migliore a fini preventivi. Ad esempio, se risulta che vi sono diversi superamenti di velocità in un'ora precisa verrà organizzato un controllo della velocità mobile in quell'ora, mentre se il problema è generalizzato verrà posato un radar semistazionario.

La Polizia cantonale ritiene inoltre importante che i conducenti siano coscienti che i limiti di velocità devono essere rispettati in ogni luogo e tempo e che se i controlli venissero svolti solo nei punti sopraindicati (presenza di cantieri, punti potenzialmente pericolosi, ecc.) l'effetto preventivo ne sarebbe significativamente diminuito. Per questo motivo a scopo preventivo la Polizia cantonale ritiene importante non effettuare i controlli di velocità sempre secondo i precisi criteri elencati sopra, e questo proprio per creare l'effetto sorpresa che fa sì che il conducente si attenga ai limiti di velocità in modo generale, a beneficio della sicurezza dei cittadini, ed evitare incidenti della circolazione.

Il cittadino delle volte fa forse un po' fatica a capire i motivi del posizionamento dei radar, come ad esempio in zone fuori abitato dove vige il limite di velocità di 80 km/h con il radar semistazionario, che è acceso sia di giorno che di notte, ritenendo che non vi siano pericoli. Tuttavia, proprio perché il conducente ritiene che non vi siano pericoli c'è il forte rischio che superi il limite di velocità, accrescendo il rischio di incidente. È oramai assodato infatti che velocità più elevate, del resto, accrescono il rischio di incidente e la severità delle sue conseguenze. In generale, tra il 10 e il 15% di tutti gli incidenti, e il 30% di quelli mortali, sono la diretta conseguenza di una velocità eccessiva o non adeguata. Un anno fa, ad esempio, un giovane 20enne ha purtroppo perso la vita in un incidente della circolazione stradale durante la notte in Valle Maggia su di un tratto di strada con il limite di velocità di 80 km/h.

## 3. Direttiva per i controlli di velocità sulle strade cantonali

Il 24 marzo 2017 il Consiglio cantonale dei Comandanti (composto dal Comandante, dal Sostituto Comandante e dagli Ufficiali Capi Area della Polizia cantonale e dai Comandanti delle polizie dei comuni polo) ha deciso di adottare nei rispettivi Corpi di appartenenza una direttiva contenente delle linee guida per tutti i controlli di velocità sulle strade cantonali che garantissero un'uniformità di procedura tra i vari Corpi di polizia e un coordinamento tra i rilevamenti di velocità.

La direttiva è stata poi ulteriormente migliorata e aggiornata in data 23 marzo 2023 al fine di garantire sempre un elevato livello qualitativo dei controlli di velocità in tutto il territorio ticinese. La direttiva del 23 marzo 2023 per i controlli di velocità ha lo scopo di uniformare la metodologia, le modalità e le procedure per i controlli della velocità effettuati dalla Polizia cantonale e dalle Polizie comunali e nel contempo garantirne il coordinamento fra le stesse.

#### **IV. PRESA DI POSIZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO**

Lo scrivente Consiglio ritiene che quanto proposto dai mozionanti sia di difficile applicazione per vari motivi.

Innanzitutto stabilire tutti i criteri di ubicazione dei radar in modo esaustivo è un esercizio fine a sé stesso che non porta giovamento per lo scopo dei controlli di velocità stessi, ovvero la prevenzione. Ricordiamo infatti che i controlli di polizia mirano ad accrescere la probabilità (percepita) di incorrere in una sanzione, riducendo i comportamenti a rischio.

Oltre a ciò ribadiamo che la scelta del posizionamento del radar non influisce comunque sulla violazione (oggettiva) delle disposizioni della LCStr. Dal momento che si è constatato un superamento dei limiti di velocità non importa se il radar era posizionato in tal luogo perché vi era un cantiere, una zona sensibile, ecc. Il cittadino che commette un'infrazione in materia di circolazione stradale deve rispondere dei suoi atti quando viola la legge (federale), e questo indipendentemente dall'ubicazione del radar.

Dar seguito a quanto proposto dai mozionanti significherebbe inoltre un grande dispendio di lavoro amministrativo che di per sé non porta a nulla. Il cittadino non paga di certo un'eventuale contravvenzione per eccesso di velocità con maggiore benevolenza se gli viene indicato il "motivo" del posizionamento del radar.

Il Governo rimarca infine che le Polizie comunali godono dell'autonomia comunale in materia di posizionamento dei radar per cui delle eventuali linee direttive non avrebbero comunque seguito a livello comunale.

L'auspicio dello scrivente Consiglio di Stato è che non venga perso di vista l'obiettivo primario dei controlli di velocità di prevenire gli incidenti stradali da un aggravio (inutile) di burocrazia, ciò che andrebbe a favore dei cittadini che non rispettano i limiti di velocità (che sono per 2/3 cittadini con targhe non ticinesi, vedi tabella sottostante), a scapito dei cittadini rigorosi.

Messaggio n. 8347 del 25 ottobre 2023

Multe radar in base alla targa per quanto riguarda la Polizia cantonale:

ANNO	TOTALE MULTE RADAR	CON TARGA CH	DI CUI CON TARGA TI	CON TARGA STRANIERA	DI CUI CON TARGA ITALIA
2023*	105'764	55'573 (52.5%)	33'487 (31.6%)	50'191 (47.5%)	27'485 (26%)
2022	176'987	93'804 (53%)	57'455 (32.4%)	83'183 (47%)	43'503 (24.6%)
2021	158'372	84'573 (53.4%)	50'504 (31.9%)	73'799 (46.6%)	37'380 (23.6%)
2020	64'818	30'112 (46.4%)	16'730 (25.8%)	34'706 (53.6%)	18'326 (28.3%)

\*stato al 31.07.2023

## V. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto precede il Consiglio di Stato invita il Parlamento a respingere la mozione.

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

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Raffaele De Rosa

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri