

TESTO DELL'INTERROGAZIONE 118.25

Revoche di patente per distanza di sicurezza: giusta prevenzione o eccesso punitivo?

Negli ultimi mesi, numerosi cittadini ci hanno segnalato l'applicazione sempre più frequente e severa di sanzioni per il mancato rispetto della distanza di sicurezza sulle autostrade ticinesi. Tali sanzioni includono, in diversi casi, anche la revoca della patente di guida, con impatti significativi sulla vita personale e professionale degli automobilisti coinvolti.

Se da un lato è innegabile la necessità di prevenire tamponamenti e garantire la sicurezza stradale, dall'altro lato sorgono seri dubbi sulla proporzionalità e sull'impostazione punitiva adottata. La sensazione diffusa è che si stia facendo più "cassetta" che prevenzione, con una rigidità eccessiva che può configurarsi come una forma di terrorismo stradale anziché di educazione civica.

1. Quanti controlli sono stati effettuati dal 2023 ad oggi tramite i nuovi sistemi automatici di misurazione della distanza in autostrada?
2. Quanti casi hanno portato a una revoca della patente? Quanti a semplici multe?
3. Qual è la media e la mediana degli importi delle multe emesse per questa infrazione? Qual è la multa più elevata registrata?
4. Sono considerati eventuali precedenti o il comportamento generale del conducente prima di procedere alla revoca della patente?
5. Che margini interpretativi sono lasciati agli agenti o al sistema automatico in merito alla valutazione del contesto (traffico, meteo, velocità complessiva, ecc.)?
6. Come viene garantita la correttezza delle misurazioni automatiche? Sono previste possibilità di verifica o contestazione tecnica da parte degli automobilisti?
7. Il Consiglio di Stato ritiene proporzionata l'applicazione di revoche della patente e sanzioni pecuniarie di migliaia di franchi per distanze inferiori ai 2 secondi, anche in assenza di infrazione grave o recidiva?
8. Non ritiene il Consiglio di Stato necessario un riesame delle linee guida in tema di prevenzione e sanzione delle distanze di sicurezza, al fine di garantire maggiore equità, prevenzione autentica e trasparenza verso i cittadini?
9. Come vengono impiegati gli importi incassati tramite queste multe? Sono destinati a programmi educativi sulla sicurezza stradale o confluiscono genericamente nel bilancio cantonale?
10. Per quale motivo, in caso di prima infrazione e in assenza di comportamento pericoloso, non si prevede un ammonimento formale prima di procedere con la sanzione pecuniaria o con provvedimenti gravi come la revoca della patente? Il Consiglio di Stato non ritiene utile adottare un approccio più educativo e graduale, almeno per le infrazioni lievi o isolate?
11. A fronte della proliferazione di cantieri stradali su tutto il territorio cantonale, spesso mal segnalati, prolungati e con carreggiate ristrette o prive di corsie di emergenza, il Consiglio di Stato non ritiene che questi costituiscano un rischio per i conducenti della strada? Quanti chilometri di cantieri autostradali sono stati attivi in Ticino dal 2023 ad oggi, e con quali misure di sicurezza per gli automobilisti? Quanti gli incidenti accertati nelle zone di cantiere?

TESTO DELL'INTERROGAZIONE 118.25

12. È stato stimato l'impatto economico e sociale delle revoche di patente per distanza di sicurezza su lavoratori, persone già in difficoltà economica, artigiani, trasportatori e liberi professionisti? Il Consiglio di Stato ha previsto delle misure per evitare che provvedimenti sproporzionati mettano a rischio posti di lavoro o attività economiche?
13. Per quale motivo il Cantone investe risorse ingenti nella repressione tramite controlli automatici ma molto meno nella formazione e nella sensibilizzazione stradale continua degli automobilisti? Non sarebbe più efficace e sostenibile un riequilibrio tra prevenzione attiva e sanzione?
14. Quanti radar fissi e mobili risultano attivi in Ticino attualmente? Quanti controlli sono stati effettuati dal 2023 a oggi e quanti verbali ne sono derivati? Il Consiglio di Stato può garantire che l'installazione e il posizionamento dei radar rispondano esclusivamente a criteri di sicurezza e non anche a logiche di rendimento finanziario?

La sicurezza stradale è una priorità, ma non può degenerare in automatismi repressivi privi di buon senso e umanità. Occorre una politica della mobilità che sappia distinguere tra disattenzione e pericolo reale, e che non trasformi ogni errore in una punizione sproporzionata.

Giovanni Albertini