

# Messaggio

numero  
**8637**

data  
3 dicembre 2025

competenza  
DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI

## **Rapporto sulla mozione del 24 febbraio 2025 presentata da Alain Bühler e cofirmatari "Più trasparenza nei controlli della velocità in Ticino – Sì alla prevenzione, No a far cassetta"**

Signor Presidente,  
signore deputate e signori deputati,

abbiamo esaminato la mozione del 24 febbraio 2025 presentata da Alain Bühler e cofirmatari, con la quale si chiede al Consiglio di Stato di vincolare e garantire che almeno l'80% dei controlli avvenga in tratti stradali ritenuti critici per la sicurezza (aree scolastiche, cantieri stradali, tratti in cui si riscontrano statisticamente numerosi incidenti), fornendo annualmente una lista aggiornata dei controlli radar effettuati sul territorio ticinese dalla Polizia cantonale e dalle Polizie comunali, giustificandone l'installazione, al fine di garantire trasparenza e una corretta informazione ai cittadini. Il mozionante chiede parimenti che venga predisposto un rapporto annuale che valuti l'impatto reale dei controlli radar effettuati sulla riduzione degli incidenti e su un fattivo aumento della sicurezza stradale, confrontando i dati pre e post installazione, per garantire che i dispositivi siano realmente utili alla sicurezza stradale.

### **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 20.23 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";
- risposta del 25 ottobre 2023 alla mozione del 22 maggio 2023 "Radar: prevenzione, sicurezza e trasparenza... ma per davvero!"

Occorre inoltre premettere che l'aumento di veicoli in circolazione sulle strade e la conseguente densificazione del traffico rappresentano un accrescimento dei rischi legati al traffico stradale e che, per mantenere stabile il livello della sicurezza stradale, è necessario che il numero e la qualità dei controlli di polizia, nei vari ambiti afferenti il tema

della sicurezza. evolvano in modo direttamente proporzionale rispetto all'evoluzione quantitativa e qualitativa del traffico.

Posto che la circolazione ad una velocità eccessiva o non adeguata alle circostanze è una delle principali cause di incidenti, è innegabile che la presenza dei controlli o la consapevolezza che potrebbero esserci induce i conducenti a moderare la velocità, riducendo il rischio di incidenti. In questo modo si promuove un comportamento di guida più prudente e uniforme, contribuendo a creare una cultura della sicurezza stradale. D'altro canto, la frequenza dei controlli deve porsi in un giusto equilibrio tra le predette esigenze di sicurezza e la frustrazione di una parte significativa degli utenti della strada, che si sentono vessati laddove destinatari di sanzioni per superamenti minimi ed in parte sicuramente involontari dei limiti di velocità.

## II. SITUAZIONE ATTUALE

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

Laddove falliscono il miglioramento della formazione, l'opera di sensibilizzazione e l'effetto deterrente di norme più severe, devono intervenire i controlli di polizia per individuare i conducenti refrattari alle regole e costitutivi di un reale problema di sicurezza. L'impianto legislativo ha del resto senso unicamente se lo Stato è in grado di 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, ad esempio la campagna di prevenzione promossa dal Dipartimento delle istituzioni "Strade sicure" e altre campagne preventive di polizia a livello svizzero. Nella consapevolezza tuttavia che per raggiungere l'obiettivo di ridurre ulteriormente il numero delle vittime della circolazione, come pure i feriti ed i danni materiali, non ci si può limitare a intensificare l'azione preventiva, la Polizia cantonale nonché le Polizie comunali devono dunque effettuare regolari controlli della velocità.

### 1. Posizionamento 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), incidenti mortali o con ferimento dovuti all'alta velocità, ecc. È imprescindibile che i controlli della velocità tengano conto anche dei luoghi particolari come zone sensibili, centri scolastici, ospedali, case di cura o case per anziani, cantieri, passaggi pedonali.

Messaggio n. 8637 del 3 dicembre 2025

La Polizia cantonale effettua altresì dei controlli di velocità a seguito di puntuali richieste da parte dei Municipi e di privati cittadini, preoccupati dal pericolo creato da conducenti scriteriati su determinati tratti di strada. 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. Prima di passare all'azione repressiva si monitora comunque il tratto in questione per capire se il problema segnalato sussiste realmente.

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 risulterebbe diminuito. Per questo motivo, sempre a scopo preventivo la Polizia cantonale ritiene importante non limitare i controlli di velocità alle sole predette casistiche, e questo per non creare l'affidamento sul fatto che al di fuori delle predette situazioni più sensibili non vi siano controlli di sorta.

E' in quest'ottica che si spiegano taluni posizionamenti dei radar radar semistazionari, attivi 24 ore su 24, in particolare in zone fuori abitato dove vige il limite di velocità di 80 km/h o in autostrada dove il limite è di 120 km/h. La mancata percezione del pericolo in questi tratti stradali accresce il rischio del superamento del limite di velocità, e con ciò il rischio di incidente. È assodato infatti che velocità più elevate 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.

Non si vuole sottacere che una lettura di queste percentuali nella logica di un *argumentum e contrario* potrebbe far dire che non si tratta di cifre così significative, che dunque oggi le cause della parte preponderante degli incidenti sono altre, che i controlli radar hanno quindi raggiunto il limite della loro efficacia in termine di prevenzione, che è lecito ipotizzare che altre cause abbiano concorso alla riduzione delle vittime tra gli automobilisti (su tante, la migliore sicurezza attiva e passiva offerta dai veicoli più moderni) mentre che molto vi è ancora da fare in favore degli utenti della strada maggiormente esposti (pedoni, ciclisti, conducenti di altri veicoli a due ruote), e che pertanto non si giustificerebbe in definitiva di aumentare ulteriormente o anche solo di mantenere l'attuale densità dei controlli radar (beninteso per quanto di competenza della Polizia cantonale), aprendo alla chiave di lettura, qui fermamente contestata, secondo cui essi sarebbero mero strumento di incasso.

Il Consiglio di Stato non è insensibile a questi argomenti e, nel desiderio di accrescere il livello complessivo di sicurezza per tutti gli utenti della strada, a partire dal 2026 intende, d'intesa con la Polizia cantonale, rimodulare le priorità in favore di controlli accresciuti in altri ambiti potenzialmente causa di gravi incidenti, quali in particolare:

- guida in stato di ebbrietà;
- guida in stato di inattitudine indotta dall'uso di (psico)farmaci;
- disattenzione al volante;
- attitudine alla guida dei conducenti più anziani;
- stato di marcia dei vari tipi di veicoli e loro conformità alle specifiche di omologazione;

Una maggiore attenzione a questi aspetti, anch'essi afferenti al centrale tema della sicurezza, concorre ad un approccio complessivo al tema in cui, fermi restando gli obiettivi di fondo – primo su tutti l'ulteriore diminuzione del numero di vittime – vi è spazio per una diminuzione dei controlli, per certi versi meno complessi ed impegnativi, mirati unicamente all'accertamento della velocità dei veicoli.

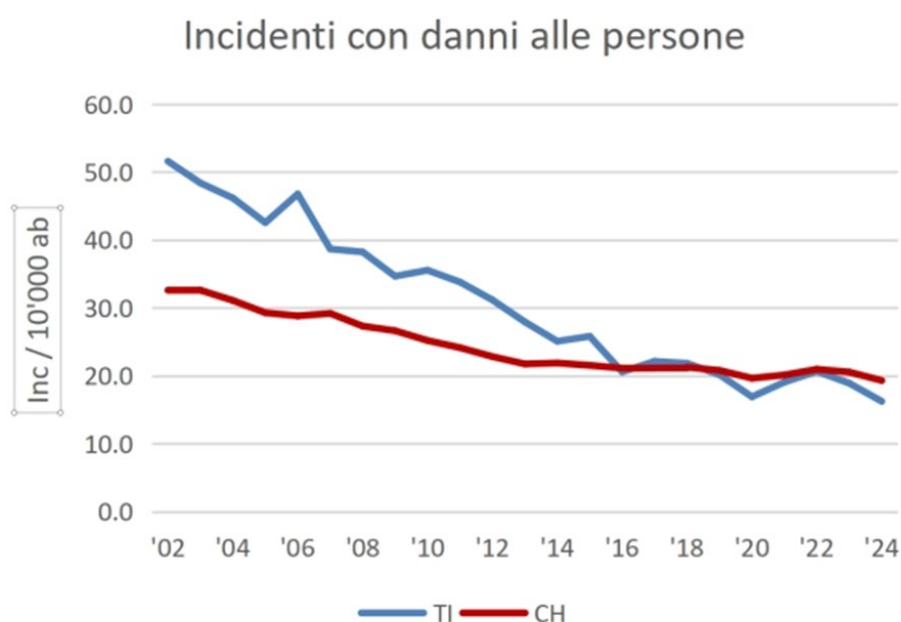
## 2. Miglioramento della sicurezza stradale

Negli ultimi 40 anni circa in Svizzera si è assistito a un miglioramento della situazione in materia di sicurezza stradale. Un'importanza rilevante è assunta dalle disposizioni legali relative alla sicurezza stradale: nonostante i mezzi di trasporto siano mediamente più potenti, si osserva che – oltre al miglioramento tecnico dei veicoli – grazie al lavoro di prevenzione, di cui gli apparecchi per il controllo di velocità sono parte integrante, si è verificata una diminuzione delle vittime e dei feriti.

Analizzando i dati degli ultimi 25 anni relativi alle vittime (feriti e morti) causati dagli incidenti della circolazione stradale, possiamo dire che:

- sino al 2005 e negli anni precedenti nel nostro Cantone si contavano in media più di 2000 vittime (feriti e morti), tra cui numerosi morti (ad esempio nel 2000 vi sono stati 34 morti, nel 2001 45);
- dal 2006 in poi queste cifre sono più che dimezzate e sono in costante diminuzione (nel 2016 vi sono state meno di 1000 vittime della strada, mentre nel 2024 720 vittime). Anche il numero di persone decedute è sceso notevolmente e si attesta a circa 10 all'anno.

Di seguito il grafico sull'andamento delle vittime per 10'000 abitanti nel Cantone Ticino (blu) e la media nazionale (in rosso).



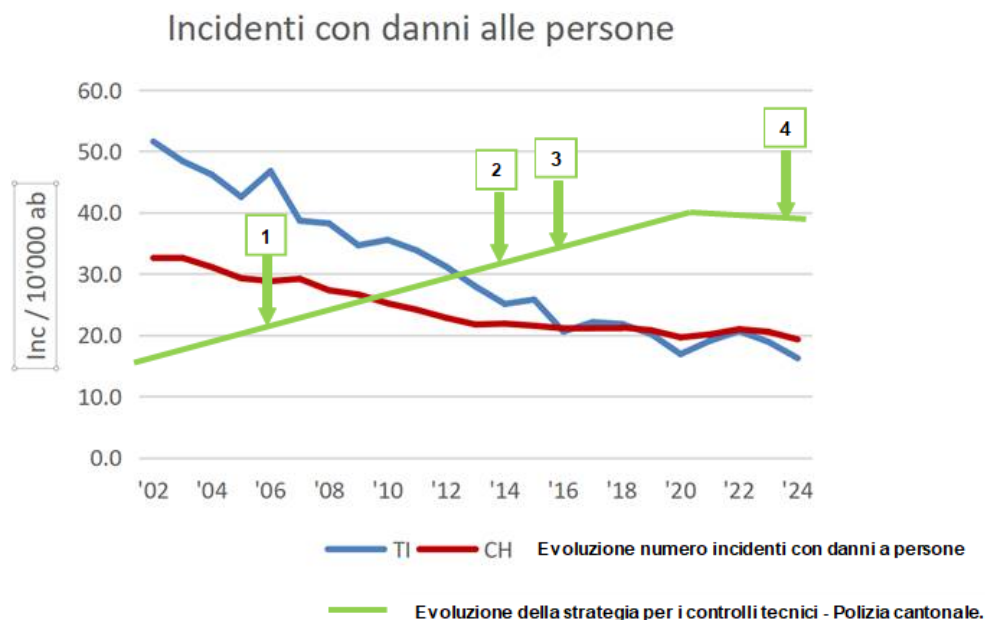
(origine: statistica di Polizia)

Il calo degli incidenti con danni alle persone registrato in Svizzera è il risultato del miglioramento della sicurezza sulle nostre strade ottenuto grazie a più fattori, come ad

Messaggio n. 8637 del 3 dicembre 2025

esempio vari aggiornamenti legislativi e la loro applicazione, la formazione degli utenti in generale, "Via Sicura", la costruzione della rete stradale e di nuova segnaletica, la costruzione dei veicoli con l'applicazione di nuove tecnologie di sicurezza, le campagne di prevenzione come quelle proposte dal Dipartimento delle istituzioni "Strade sicure".

Dal grafico risulta come il calo registrato nel nostro Cantone è stato più marcato negli ultimi venti anni rispetto alle altre regioni nazionali, e questo grazie ad una migliore strategia di impiego dei mezzi e delle forze a disposizione della Polizia cantonale, beneficiando di maggiore incisività sul territorio, grazie ai controlli pianificati con rigore e messi in atto con professionalità. Negli anni fra il 2005 e il 2010, la Polizia cantonale si è dotata di mezzi tecnici (fra i quali i radar fissi, ora dismessi) che hanno promosso la sicurezza stradale, e di una struttura operativa specifica ai controlli tecnici in materia di circolazione con il compito di rivedere la strategia dei controlli della velocità.



Legenda:

1. Stazioni fisse adibite al controllo della velocità, 10 località con 2 apparecchi a rotazione: Fuori servizio dal 2018.
2. Primo apparecchio semistazionario in dotazione Polcant. Attualmente 4 apparecchi semistazionari.
3. Attivazione radar fisso Balerna.
4. Dismissione apparecchio fisso A2 Gentilino.

Dal grafico riportato sopra si evince chiaramente come l'approfondimento nella posa dei radar svolto dalla struttura operativa e professionale della Polizia cantonale abbia contribuito ad una diminuzione di incidenti con danni alle persone in Ticino.

### 3. Controlli in tratti stradali ritenuti critici per la sicurezza

I controlli della velocità rappresentano uno strumento fondamentale per la prevenzione degli incidenti e per la tutela della sicurezza stradale. Essi vengono già attualmente effettuati dalla Polizia cantonale e dalle Polizie comunali lungo i tratti di strada ritenuti particolarmente sensibili sulla base di dati oggettivi e di analisi specifiche.

**Messaggio n. 8637 del 3 dicembre 2025**

L'attività di monitoraggio non si limita ad interventi puntuali, ma si concentra soprattutto nelle aree considerate critiche: in prossimità degli istituti scolastici, nei cantieri stradali e nei punti in cui si sono verificati incidenti con esito mortale. La programmazione dei controlli si fonda quindi su un approccio mirato ed efficace, che tiene conto delle reali condizioni di rischio, garantendo la presenza degli agenti laddove essa può produrre il maggior impatto preventivo. Non da dimenticare, come già indicato sopra, l'importanza delle segnalazioni dei cittadini e delle Autorità locali.

I dati raccolti negli ultimi anni confermano un impegno costante: centinaia di ore di sorveglianza distribuite nei diversi distretti, con una copertura significativa sia della rete autostradale che di quella cantonale e comunale. In parallelo ai controlli, il Cantone ha sviluppato strumenti strutturali (come il Black Spot Management, vedi punto 3.4.) e ha aggiornato una direttiva interna approvata dal Consiglio cantonale dei comandanti (che riunisce tutti i comandanti delle polizie comunali polo) in data 23 marzo 2023 che fissa degli standard minimi da rispettare e 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 garantire il coordinamento fra le stesse.

Tali misure congiunte hanno già portato ad una riduzione del numero di tratti critici e si riflettono in un andamento positivo anche sul fronte della diminuzione degli incidenti mortali. Ciò dimostra l'efficacia della strategia adottata, basata sul binomio tra controllo attivo e intervento infrastrutturale, nella prospettiva di una costante valorizzazione della sicurezza stradale nel nostro Cantone.

Vediamo qui di seguito nel dettaglio i controlli eseguiti dalla Polizia cantonale in tratti stradali ritenuti critici per la sicurezza dai mozionanti.

### 3.1. Controlli nei pressi degli istituti scolastici

Distretto	2024				2023			
	Polcant	Ore	Polcom	Ore	Polcant	Ore	Polcom	Ore
Bellinzona	5	228:25	26	32:05	14	143:35	31	37:35
Blenio	-		-		1	0:50	-	
Leventina	-		1	1:10	-		-	
Locarno	-		63	100:20	3	127:55	64	91:25
Lugano	2	2:30	115	189	9	222:10	117	178:45
Mendrisio	7	318:15	60	124:10	7	208:15	55	97:35
Riviera	2	129	3	1:05	-		2	2:15
Vallemaggia	5	104:30	3	2:40	6	7:10	1	0:50
<b>Totale</b>	<b>21</b>	<b>782:40</b>	<b>271</b>	<b>450:30</b>	<b>40</b>	<b>709:55</b>	<b>270</b>	<b>408:25</b>

Come si evince dalla tabella sopraelencata, nel 2024 sono stati eseguiti 292 controlli per un totale di più di 1233 ore nei pressi degli istituti scolastici ticinesi, mentre nel 2023 sono stati eseguiti 310 controlli per un totale di più di 1118 ore.

### 3.2. Controlli nei pressi di cantieri

#### Cantieri autostradali (competenza esclusiva della Polizia cantonale)

Genere radar	2024		2023	
	Polcant	Ore	Polcant	Ore
Semistazionari	13	2233:30	19	3905
Mobile	26	93:20	45	158
Laser	35	27:10	7	6:50
<b>Totale</b>	<b>74</b>	<b>2354</b>	<b>71</b>	<b>4069:50</b>

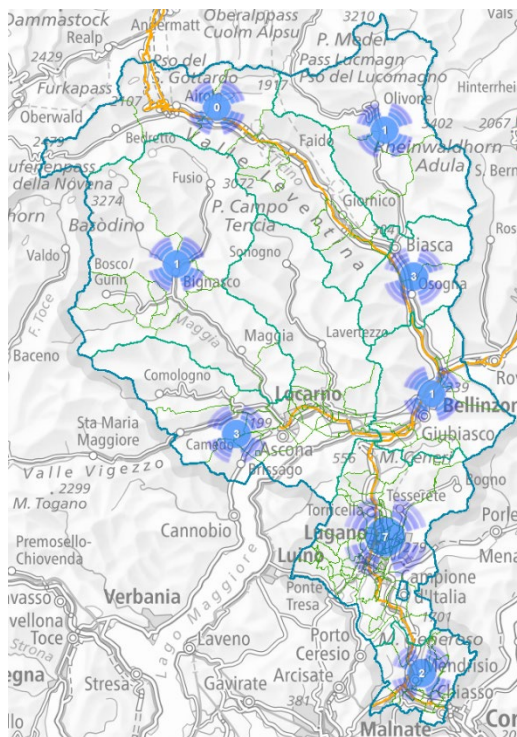
#### Cantieri sulle strade cantonali

Genere radar	2024		2023	
	Polcant	Ore	Polcant	Ore
Semistazionari	4	470:30	2	252:30
Mobile	3	6:55	9	14:15
Laser	29	28:40	36	25:10
<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>506:05</b>	<b>47</b>	<b>291:55</b>

La Polizia cantonale nel 2024 ha effettuato 110 controlli in zone dove era presente un cantiere mentre nel 2023 ne ha eseguiti 118.

### 3.3. Controlli in punti dove si sono verificati degli incidenti con esito mortale

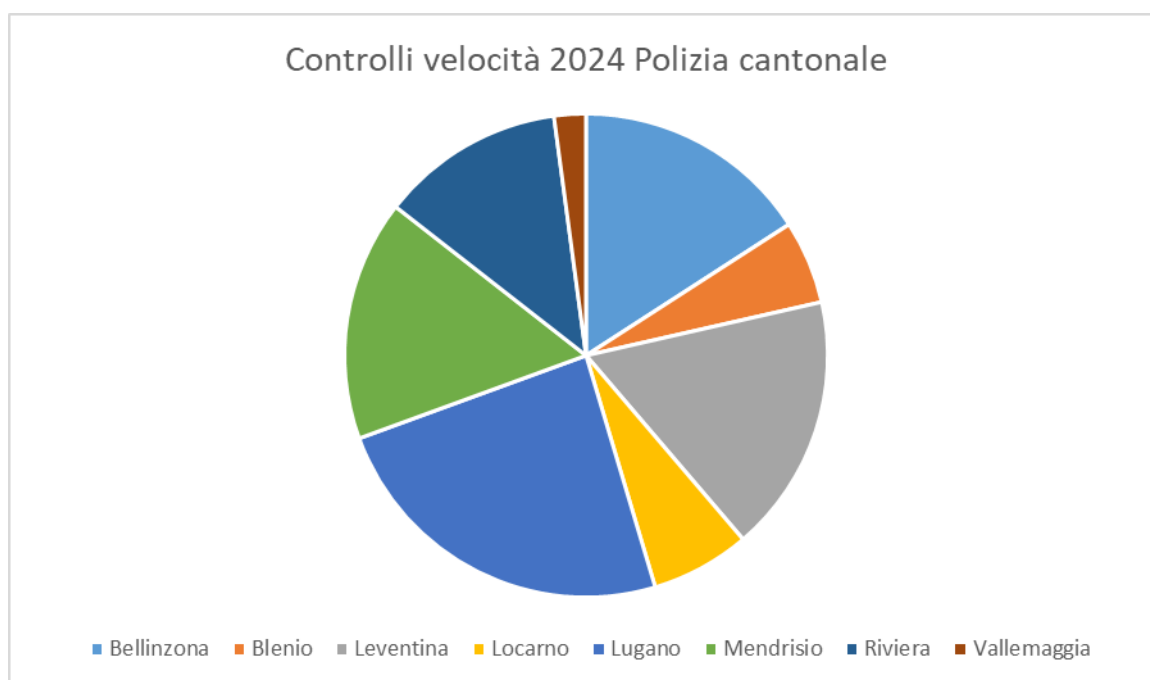
Incidenti con esito mortale avvenuti nel 2024:



Messaggio n. 8637 del 3 dicembre 2025

Controlli della velocità eseguiti dalla Polizia cantonale divisi per distretti:

Distretto	2020	2021	2022	2023	2024
Bellinzona	138	153	194	200	134
Blenio	26	35	55	51	47
Leventina	164	162	151	147	146
Locarno	87	72	108	87	56
Lugano	217	205	265	310	203
Mendrisio	151	154	167	124	136
Riviera	90	121	123	116	104
Vallemaggia	16	17	33	37	18
<b>Totale</b>	<b>889</b>	<b>919</b>	<b>1096</b>	<b>1072</b>	<b>844</b>



Come si evince dai grafici suesposti risulta come siano stati effettuati dei controlli di velocità in tutti i luoghi in cui ci sono stati incidenti con esito mortale e in modo proporzionale.

### 3.4. Altre misure di intervento dei punti ritenuti critici per la sicurezza

I controlli di velocità sui tratti stradali ritenuti critici per la sicurezza sono uno dei modi di intervento per garantire maggiore sicurezza ma non il principale, visto che non risolvono il problema alla radice.

A tal proposito il Cantone svolge dal 2006, una periodica attività di analisi dei dati statistici degli incidenti stradali. Nel 2013 ha poi tangibilmente recepito e ripreso gli "Strumenti per la sicurezza dell'infrastruttura stradale (ISSI)", sviluppati e messi a disposizione dalla Confederazione; ciò in conformità a quanto previsto all'art. 6a LCStr. L'attività interessa sia il Cantone che i Comuni per le tratte stradali di loro competenza.

Concretamente vengono determinati quei punti sensibili nei confronti della sicurezza viaria. Il loro computo è basato sulle prescrizioni della norma VSS SN 641 724.

Nella pratica, a una verifica delle dinamiche all'origine dei sinistri svolta dalla Polizia cantonale (Sezione tecnica e Servizio incidenti), la Divisione delle costruzioni procede parallelamente, ma in sede separata, a una disamina dell'infrastruttura (geometria e situazione stradale), per poi ritrovarsi e redigere una scheda con un rapporto con la sintesi dei rispettivi risultati, cercando di identificare delle proposte d'intervento (provvedimenti, costi e tempistica) passibili di migliorare il contesto viario. I provvedimenti sono attuati dalla Divisione delle costruzioni che ne monitora nel tempo l'effettiva efficacia.

La prima analisi sotto l'egida di USTRA è stata svolta nel 2014, in base ai sinistri avvenuti nel periodo 2011-2013, con l'identificazione di 96 punti sensibili, due di responsabilità della Confederazione (autostrada), 79 sulla rete cantonale e 15 su strade comunali. Progressivamente negli ultimi anni il numero di punti è sceso a 14. Ciò dimostra il buon lavoro degli operatori cui ha fatto riscontro una diminuzione di incidenti mortali nel nostro Cantone, così come d'altronde attestato nel grafico a pagina 3.

### III. CONCLUSIONI

L'analisi dei dati relativi ai controlli di velocità effettuati negli ultimi anni evidenzia come la Polizia cantonale, con il contributo delle Polizie comunali, abbia garantito una presenza costante e mirata nei tratti ritenuti critici per la sicurezza. L'attività di sorveglianza si è concentrata in particolare nei pressi degli istituti scolastici, nelle aree interessate da cantieri e nei punti in cui si sono verificati incidenti con esito mortale, con l'obiettivo di prevenire comportamenti pericolosi e tutelare l'incolumità degli utenti della strada.

I numeri confermano un impegno significativo, sia in termini di ore di controllo sia di distribuzione territoriale, che ha permesso di coprire in maniera capillare l'intero Cantone. Parallelamente, l'attuazione di analisi statistiche dedicate, l'impiego degli strumenti ISSI con il conseguente lavoro analitico, hanno consentito di intervenire sulle criticità strutturali della rete viaria, riducendo progressivamente il numero di punti problematici e contribuendo a un significativo calo degli incidenti mortali.

Questi risultati dimostrano l'efficacia della strategia integrata adottata: un approccio che unisce l'attività di controllo dinamico della velocità a interventi mirati sull'infrastruttura. Questo ha portato ad una diminuzione degli incidenti con danni alle persone e ad una maggiore sicurezza sulle nostre strade.

In aggiunta a ciò, si intende nel prossimo futuro spostare almeno in parte il baricentro dell'intervento preventivo su altri fattori fondamentali per la sicurezza della circolazione, legati all'attitudine psicofisica dei conducenti alla guida, ai fattori di distrazione dell'attenzione dal traffico, nonché alle condizioni dei veicoli.

La combinazione di prevenzione, repressione e adeguamenti strutturali rappresenta la via più efficace per consolidare i progressi raggiunti e continuare a migliorare, in maniera sostenibile, il livello complessivo di sicurezza stradale nel nostro Cantone.

#### **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 vincolare e garantire che almeno l'80% dei controlli avvenga in tratti stradali ritenuti critici per la sicurezza e giustificare annualmente tutti i criteri di ubicazione dei radar in modo esaustivo è un esercizio fine a se stesso che non porta giovamento allo scopo dei controlli di velocità, ovvero la prevenzione.

La Polizia cantonale dispone già attualmente di direttive chiare che garantiscono, come ampiamente illustrato in precedenza, l'efficienza e l'efficacia dei controlli della velocità.

La scelta del posizionamento del radar non influisce dunque sulla violazione (oggettiva) delle disposizioni della LCStr. Dar seguito a quanto proposto dai mozionanti comporterebbe un notevole dispendio di lavoro amministrativo sulla cui utilità è lecito interrogarsi. Per quel che ne è invece delle Polizie comunali, queste godono di autonomia in materia di posizionamento dei radar per cui delle eventuali linee direttive, aldilà del coordinamento di cui si è detto (cfr. punto 3), non potrebbero avere comunque carattere vincolante.

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 in favore di un inutile aggravio burocratico, destinato ad assorbire risorse umane e perciò a generare costi per il suo allestimento.

A tal proposito lo scrivente Consiglio invita nuovamente tutti gli utenti della strada – indipendentemente dalla presenza di controlli di Polizia – a prestare attenzione ai limiti di velocità e alle altre prescrizioni del codice stradale, improntando così la propria mobilità individuale nel segno della sicurezza personale e altrui.

Si invita pertanto il lodevole Gran Consiglio a respingere la mozione in oggetto.

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

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Norman Gobbi

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri