



Rapporto di minoranza della Commissione della legislazione sulla mozione per l'introduzione del 30 km/h notturno sul territorio della città di Locarno del 4.10.2021 presentata dai Verdi di Locarno.

Locarno, 2 febbraio 2026

I. PREMESSA

La mozione in esame risale al 2021 ed essendo i commissari quasi tutti nuovi, la Commissione della Legislazione ha indetto una seconda audizione in data 6 ottobre 2025 del Capo Dicastero Bruno Buzzini e del Dir. DUI André Engelhardt. Questa nuova audizione si è resa necessaria, in quanto la Commissione durante la precedente legislazione non ha redatto il necessario rapporto. Ringraziamo pertanto sentitamente il capo dicastero e il direttore per essersi messi a disposizione una seconda volta.

In sostanza l'on. Buzzini e il dir. Engelhardt hanno ribadito il precedente preavviso negativo del Municipio. Le motivazioni municipali si basano sullo studio Allevi, che si concentra sull'aspetto fonico e su quello della sicurezza. Le rilevazioni foniche notturne dimostrano che ci sono solo raramente superamenti del livello consentito e inoltre di notte non ci sono praticamente incidenti.

Del resto, il Municipio ha già introdotto per numerose strade il 30 km/h generale e ha sostituito in vari punti il manto stradale con asfalto fonoassorbente.

II. ARGOMENTI CONTRO LA PROPOSTA DELLA MOZIONE

In breve, gli argomenti dei contrari e del Municipio si riassumono nei seguenti punti:

- Il Municipio ha già fatto tanto per migliorare la viabilità cittadina, la proposta della mozione è in pratica inutile.
- I valori limiti del rumore sono superati solo raramente a Locarno di notte.
- Il rumore viene provocato da chi accelera improvvisamente e questo lo farebbe comunque, anche con un limite inferiore.
- Non ci sono praticamente incidenti di notte a Locarno.

- L'introduzione generale della misura richiesta dal mozionante durante la fascia oraria notturna potrebbe creare problemi ai mezzi d'emergenza, quali pompieri, polizia o mezzi di soccorso.

III. MOTIVAZIONI A SOSTEGNO DELLA MOZIONE

1. I passi intrapresi dal Municipio

I firmatari del rapporto di minoranza convengono che il Municipio abbia fatto numerosi sforzi dal 2021 ad oggi per migliorare la situazione del traffico sulle strade cittadine e per questo si ringrazia e si sostiene l'operato fin qui svolto dall'esecutivo cittadino.

Non per questo però non si possono più adottare ulteriori misure, se queste sono motivate e hanno un senso. **La tutela del cittadino non ha limiti.**

2. Intervenire a favore della quiete notturna e della salute dei cittadini

Si sottolinea che la motivazione principale della presentazione della mozione in esame sono i **rumori notturni** causati dal traffico stradale, che realmente esistono a Locarno e disturbano la quiete notturna.

Come sottolinea il mozionante, in Svizzera una persona su otto è esposta durante la notte a rumori molesti e dannosi al proprio domicilio. Il riposo notturno disturbato anche solo sporadicamente ma in maniera improvvisa ha conseguenze negative sulla salute, come dimostrato, se ancora fosse necessario, anche da uno studio dell'Organizzazione mondiale della sanità:

“Toujours selon une étude publiée par l’OMS en 2011, les nuisances sonores sont à l’origine, en Europe Occidentale et chaque année, de maladies engendrant une perte de 1 700 000 années de vie (en raison de maladies cardiovasculaires, troubles cognitifs, acouphènes, perturbations du sommeil et autres désagréments).

La perturbation du sommeil reste le trouble le plus fréquent dû à ces nuisances.”

Fonte: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/pourquoi-30-kmh-est-interessant-nuit-22h-6h>

È compito dello Stato e quindi anche dei comuni di prendere le misure necessarie affinché i propri cittadini possano godere della dovuta pace notturna. Secondo l'art. 3 cpv. 4 della Legge federale sulla circolazione stradale i Cantoni e i Comuni possono per esempio emanare prescrizioni e limitazioni *“...in quanto lo esigano la protezione degli abitanti o di altri ugualmente toccati dall'inquinamento fonico od atmosferico, ...”*.

Prendendo esempio da Losanna, che ha introdotto il 30km/h notturno generalizzato e da Friburgo che ha quasi ovunque un limite di velocità di 30 km/h, con poche eccezioni,

Locarno dovrebbe essere pioniera in questo senso per il Ticino. L'introduzione di un limite generalizzato di 30/km orari notturno non ostacola la fluidità del traffico, che deve rimanere il più possibile garantita sulle strade principali. Di notte è notorio che il traffico non è perturbato ed è sempre fluido, su qualsiasi strada, in particolare in città di dimensioni ridotte come Locarno. Pertanto, proprio di notte si tende a mettere il piede sul gas più facilmente, senza badare troppo ai limiti di velocità. Così facendo si creano rumori molesti che disturbano la quiete notturna.

Che la riduzione della velocità diminuisca il rumore prodotto dal motore è dimostrato dalle statistiche, come indicato nel testo seguente:

“En milieu urbain le bruit émis par les véhicules dépend essentiellement du régime moteur, qui dépend essentiellement de l’allure du véhicule (fluide ou saccadé). Une vitesse plus modérée et réduite permet une réduction des nuisances sonores liées aux bruits d’accélération, de changement de régime.... Grâce à leur effet d’apaisement et de ralentissement du trafic, les zones 30 ont un impact positif sur l’environnement sonore à travers une baisse du bruit des véhicules allant de 1,4 à 3 dB.”

Fonte: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/pourquoi-30-kmh-est-interessant-nuit-22h-6h>

Inoltre, istituire i 30km/h notturni generalizzati su tutte le strade del comune avrebbe certamente un effetto dissuasivo a chi tende ad esagerare con la velocità. Infatti, le conseguenze di un'infrazione sarebbero più pesanti quando il limite permesso è più basso. Pertanto, è poco probabile, a differenza di quanto dichiarano i contrari alla mozione, che chi ha l'abitudine di accelerare improvvisamente, lo farebbe anche con un limite di velocità inferiore.

3. Locarno, città tranquilla

Locarno ha già molti periodi dell'anno in cui diversi quartieri sono disturbati dai grandi eventi culturali e di intrattenimento, che provocano direttamente o indirettamente rumori molesti fino a tarda notte. Se vogliamo rimanere una città gradevole da vivere e attrattiva anche turisticamente, dovremmo, almeno dal punto di vista del traffico stradale, limitare i rumori fastidiosi di notte. Durante manifestazioni importanti come il Festival del Film, Moon & Stars, Winterland, spesso i cittadini di Locarno, un po' di tutti i quartieri, sono fortemente disturbati di notte. E dunque importante avere una regolamentazione del traffico notturno severa, in modo che gli evitabili rumorosi eccessi di velocità provocati dai veicoli a motore vengano limitati al massimo, anche ma non solo nei periodi di grande affluenza di ospiti a Locarno.

Si invita del resto il Municipio ad effettuare controlli regolari la notte, per tarpare le ali a chi approfitta delle strade libere credendosi a Imola e perturbando la quiete notturna. Interventi regolari della polizia durante la notte contribuiscono a mantenere la tranquillità a Locarno e quindi favoriscono indirettamente anche la salute degli abitanti.

4. La situazione nelle città europee

Ci preme evidenziare che anche in Europa, per esempio in Francia, in Spagna, in Germania, Belgio e in Olanda, il 30 km/h generalizzato nei centri urbani è una realtà estremamente diffusa. A Bruxelles, per esempio, il 30 km/h è esteso a tutto il territorio cittadino.

Bologna è la prima città italiana ad aver introdotto il 30km/h generalizzato. Nella cittadina emiliana ci si è chiesti se fosse necessario mantenere il 30 km/h anche di notte. La risposta è estremamente eloquente:

«Sì, il limite di velocità di 30 km/h si applica in qualsiasi giorno e orario, compresa la notte.

La notte è un momento in cui i 30 km/h sono ancora più importanti e necessari, per ragioni sia di sicurezza stradale che di tutela dall'inquinamento acustico.

Di notte infatti:

- *le condizioni del traffico ridotto e scorrevole portano le persone a guidare più velocemente, provocando **conseguenze più gravi in caso di incidente**;*
- *la ridotta luminosità ambientale può portare ad **accorgersi di meno degli altri utenti della strada**, soprattutto in caso di velocità elevata, che riduce la visuale;*
- *è proprio la notte che vi è la **maggiore esigenza di tutelare il riposo e la quiete delle persone**, mentre dormono, portando a preferire **velocità più basse** (che producono **meno rumore**) da parte dei veicoli a motore.*

È per questi motivi che in alcune città europee, mentre di giorno resta comunque una rete di strade primarie a 50 km/h, di notte il limite di 30 km/h si applica addirittura alla totalità delle strade urbane.»

Sempre lo stesso articolo precisa, inoltre, che **l'UE ha evidenziato di recente che il problema acustico principale nelle città è il rumore causato dal traffico stradale e che per affrontarlo servono anche limiti di velocità più bassi.**

Fonti: dal sito <https://bolognacitta30.it/domande-frequenti/>

5. Mezzi di soccorso

Un limite generale di 30km/h notturno non ostacola i mezzi di soccorso, non in maniera essenziale rispetto ad un limite di 50km/h. Del resto, qualora vi sia un'emergenza, i mezzi di soccorso possono sempre superare il limite di velocità azionando i lampeggianti e la sirena (con eccezioni notturne per la sirena) e utilizzando la dovuta prudenza (art. 100 cpv. 4 LCR e 16 cpv. 3 e 4 ONC). Il superamento è autorizzato unicamente per interventi urgenti. Questo indipendentemente dal limite di velocità concesso.

Secondo un articolo pubblicato sul CdT il 9 ottobre è necessario valutare se il

superamento di velocità della polizia (e quindi anche dei mezzi di soccorso) sia proporzionale alla gravità e urgenza dei fatti.

L'articolo nasce da **un processo a carico di un agente** della Polizia cantonale ticinese che, durante un intervento d'urgenza **con luci blu e sirena attive**, è stato rilevato a **oltre 100 km/h in un tratto con limite di 50 km/h**.

Nel corso del procedimento emerge che:

- La **legge federale** consente ai mezzi di emergenza di **derogare alle norme della circolazione, ma solo se strettamente necessario e con prudenza**.
- La **Polizia cantonale ticinese dispone di un ordine di servizio interno** (direttiva operativa) che **non è pubblico**, ma che viene citato in tribunale.
- Secondo questo ordine di servizio:
 - in **zone 30 km/h** → velocità indicativa massima **circa 60 km/h**
 - in **zone 50 km/h** → velocità indicativa massima **circa 80 km/h**
- Superare nettamente questi valori può essere considerato **sproporzionato**, anche se l'intervento è urgente.

Il tribunale sottolinea che:

l'emergenza **non giustifica qualsiasi velocità**, e che l'agente deve sempre valutare **contesto, traffico, visibilità e rischio per terzi**.

Inoltre, la città di Losanna risponde come segue alla precisa domanda se le conseguenze per i mezzi di soccorso non rischiano di essere esagerate in caso di infrazione dei limiti della velocità:

*« Une infraction aux règles de la circulation routière se doit d'être interprétée de manière **proportionnée** face à la situation. Il s'agit de savoir si les circonstances dans leur ensemble justifient le dépassement de la vitesse en question et si la prudence était de mise. Quelle que soit l'issue de la décision du Ministère public, il appartient à la Municipalité, en sa qualité d'employeur, d'apprécier chaque situation au regard de l'infraction commise, et de prendre ainsi la décision qui s'impose, conformément à l'art. 70 du RPAC (regolamento sul personale amministrativo della città di Losanna)».*

6. Superamento dei valori limite per il rumore di notte

Anche se a Locarno, secondo il Municipio, i valori limite fonici sono superati solo in alcuni casi, il disturbo è comunque rilevante. Proprio nel gran silenzio il rumore viene percepito maggiormente, anche se non supera sempre la soglia consentita, causando bruschi risvegli notturni che vanno a discapito della salute e del benessere dei cittadini. **Quindi di notte il rumore si percepisce più intensamente che di giorno**, anche se non vi sono superamenti dei limiti fonici concessi.

IV. CONCLUSIONI

Da quanto esposto più sopra, non sussistono dunque reali motivi per non adottare il 30 km/h notturno generalizzato a Locarno. È una questione di volontà politica e di mentalità.

Si tratta di cambiare la mentalità e di non giudicare una simile misura una specie di punizione per l'automobilista. Infatti, a livello di tempo, andare a 30 km/h o a 50km/h, soprattutto di notte con le strade libere, posticipa unicamente di qualche minuto il raggiungimento della destinazione.

Sarebbe auspicabile rallentare non solo la velocità notturna sulle strade, ma i ritmi della nostra vita frenetica in generale. Infatti, **lo slow living migliora la qualità della vita.** Questa è una filosofia di vita. Non significa smettere di lavorare o rinunciare agli obiettivi, **bensì fare scelte più consapevoli, che rispettino i nostri valori, il nostro tempo e la nostra energia.**

Non me ne voglia il relatore di maggioranza se riprendo la sua profonda citazione "Fortunato è l'uomo che ha tempo per aspettare" Cit. Pedro Calderòn de La Barca (1600-1681). Infatti, valorizzare il nostro tempo significa anche sapere aspettare e di conseguenza rallentare i nostri ritmi. Rallentare anche la velocità sulle strade, raggiungendo l'obiettivo un po' più tardi magari, ma serenamente e nel rispetto del prossimo.

Votando sì alla mozione il Legislativo cittadino prende una decisione consapevole e da un segnale forte a tutela della salute e del benessere dei suoi cittadini.

Pertanto, si invita il Consiglio comunale a fare un gesto coraggioso e chiaro, sostenendo la mozione per l'introduzione del 30 km/h notturno su tutto il territorio cittadino, portando così un messaggio inequivocabile che Locarno agisce attivamente a favore della quiete e della salute pubblica.

Con la massima stima.

Mariachiara Cotti, relatrice di minoranza