

Autovelox, rivoluzione dalla mezzanotte: 2.800 apparecchi sono salvi, ma 1.200 saranno spenti di Alessio Ribaudò

Pubblicato il decreto dopo 34 anni. Altamura (referente Anci): «All'inizio dell'esodo estivo, spero non passi l'idea che si può correre». Biserni (Asaps): è deregulation. Il professor Ferrara (UniFi): i ricorsi potrebbero continuare (Fonte: <https://www.corriere.it/> 11 luglio 2026)



Da domenica 12 luglio l'Italia degli autovelox avrà due velocità. «Alle 00.01, senza che cambi un solo limite, 2.856 apparecchi potranno continuare a fare multe e 1.204 andranno spenti», avverte Luigi Altamura, comandante della polizia locale di Verona e referente Anci. Non perché siano diventati incapaci di misurare quanto corre un'auto, ma perché **non avranno più il titolo giuridico per trasformare quel dato in una sanzione.**

Sette su dieci salvi

È l'effetto del [decreto](#) atteso da 34 anni. Il censimento del ministero dei Trasporti, aggiornato al 10 luglio, conta 4.060 dispositivi. Sette su dieci sono salvi. Ma «omologati d'ufficio» non significa che il ministero ne abbia testati 2.856 uno per uno. L'Allegato B elenca i decreti di approvazione di 25 prodotti ritenuti conformi ai requisiti: gli esemplari corrispondenti «si intendono omologati». È il prototipo a ricevere il nuovo passaporto. L'apparecchio sarà usato solo se coincide con quel modello e quella versione, ha una taratura valida e supera le verifiche. **La novità positiva è che arrivano regole certe.** Dal 1992 il Codice della strada richiede l'omologazione, ma non era mai stata indicata la procedura per ottenerla. Così il ministero aveva rilasciato solo approvazioni. La

Cassazione, a partire dall'ordinanza n. 10505 del 2024, ha ripetuto quasi cinquanta volte che i due procedimenti non sono equivalenti.

Le nuove regole

Da ora ogni nuovo prototipo dovrà essere omologato e ogni esemplare dovrà essere tarato prima dell'impiego e almeno una volta l'anno. Se il certificato scade o il controllo fallisce, va fermato. Dati e fotografie saranno crittografati e firmati digitalmente; nelle riprese frontali i volti saranno oscurati.

Le ombre cominciano con i 1.204 esclusi. Non significa che misurino male: non figurano tra i modelli salvati e, **finché non otterranno l'omologazione, non potranno accertare infrazioni.** I titolari delle approvazioni potranno presentare test e documentazione; talvolta il ministero dovrà pronunciarsi entro sessanta giorni. Nel frattempo resteranno muti.

Il rischio

«Siamo all'inizio dell'esodo estivo, speriamo che non passi il messaggio che si può correre», dice il comandante Luigi Altamura. «Il rischio è che spegnerli dove servono diventi un "liberi tutti"». Il problema riguarda soprattutto i Tutor: «Da una ricognizione, andranno fermati quelli di vecchia generazione, approvati tra il 2004 e il maggio 2017, su almeno 83 tratte delle A1, A4, A13, A14 e A16». Dopo l'introduzione del Tutor, sulle tratte controllate la velocità di picco è scesa del 25 per cento, quella media del 15 e la mortalità del 56 per cento nel primo anno. «Questi sistemi hanno salvato migliaia di vite», ricorda Stefano Guarnieri, presidente dell'associazione intitolata al figlio Lorenzo, ucciso a 17 anni. Giordano Biserni, presidente dell'Asaps, parla di «deregulation improvvisa, anche perché il Tutor è percepito dai guidatori come più equo: misura la velocità media lungo un tratto, non in un solo istante».

Il nodo giuridico

Richiama anche i dati dei fine settimana: nei primi sei mesi del 2026 le vittime sono salite da 643 a 658, il 2,3 per cento in più, nonostante gli incidenti mortali siano rimasti quasi invariati, 604 contro 605: «Significa che gli schianti sono diventati più violenti e più spesso non lasciano scampo». Il nodo è anche giuridico. La Cassazione ha costruito un muro tra approvazione e omologazione; ora un decreto ministeriale stabilisce che alcuni strumenti approvati «si intendono omologati». «Un decreto non può discostarsi dal Codice della strada, che è una legge: farlo significherebbe violare il principio di legalità e quello della prevalenza delle fonti di rango primario sui regolamenti e sugli atti amministrativi», avverte Leonardo Ferrara, docente di diritto amministrativo all'Università di Firenze. «Sul contenzioso non cambierà molto rispetto a oggi: le sanzioni resteranno illegittime e i giudici potrebbero continuare ad annullarle, applicando l'indirizzo della Cassazione.

Come impugnare

L'unica eventuale differenza sarà procedurale: i guidatori dovranno impugnare, insieme al verbale, pure la disposizione del decreto ministeriale. Una questione di tecnica processuale che non incide sulla sostanza del contendere». Intanto le associazioni dei consumatori preannunciano ricorsi. Il decreto non cancella il passato: non sana le vecchie sanzioni, non chiude i giudizi e non rende retroattivamente validi gli accertamenti. Dopo trentaquattro anni, la pace giudiziaria resta lontana. Resiste la narrazione degli autovelox «bancomat» dei sindaci. «Una grande bufala», conclude Altamura, «perché nelle grandi città valgono appena il 9 per cento dei 631 milioni incassati; il grosso arriva da Ztl, soste, corsie preferenziali e varchi».

[Autovelox, nuove regole per omologazione attese in Gazzetta Ufficiale](#)

[MIT, Decreto 8 giugno 2026 \(autovelox\)](#)