

interrogazione a risposta scritta

PAITA, FREGOLENT - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per sapere – premesso che:

la regolamentazione e l'utilizzo degli autovelox ha originato, ormai da tempo, un confronto istituzionale tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e l'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI), confronto che, finora, non ha prodotto soluzioni definitive né chiarimenti normativi adeguati.

da oltre due anni si susseguono annunci riguardanti l'adozione di decreti attuativi in materia, l'ultimo dei quali risulta essere stato trasmesso alla Commissione europea per la notifica, salvo essere ritirato dopo pochi giorni, determinando incertezza circa l'indirizzo normativo del Governo in materia;

tale ritiro appare ancor più sorprendente, considerato che la problematica è oggetto di studio da parte del MIT da almeno due anni e che una disciplina in merito avrebbe potuto trovare adeguato collocamento nell'ambito del nuovo Codice della Strada, la cui entrata in vigore è avvenuta nel corso dell'anno corrente.

a causa dell'assenza di una cornice normativa chiara, numerosi comuni italiani si trovano attualmente in una situazione di *vacatio legis*, con effetti rilevanti, quali lo spegnimento di dispositivi regolarmente autorizzati dal MIT tramite decreti tuttora vigenti.

inoltre, con l'ordinanza n. 1332/2025, pubblicata lo scorso 14 maggio 2025, la Corte di Cassazione – ribadendo l'orientamento già espresso nelle ordinanze n. 10505/2024 e n. 20913/2024 – ha ulteriormente consolidato la linea interpretativa secondo cui l'omologazione dell'autovelox è condizione necessaria per la legittimità delle sanzioni. Di qui la rilevata nullità di ben 13 verbali di accertamento e la revoca della decurtazione dei punti inflitta a un automobilista che aveva superato i limiti, 13 volte;

risulta che sulla rete autostradale italiana siano installati sistemi di controllo della velocità (Tutor) su 200 tratte, per un'estensione complessiva di circa 1.940 km;

in data 20 giugno 2024, il MIT ha approvato il sistema "Tutor 3.0", prodotto dalla società Movyon S.p.A., controllata da Autostrade per l'Italia S.p.A.: tale approvazione risulta successiva alla sentenza della Corte di Cassazione, depositata in data 18 aprile 2024, che ha sancito la necessità dell'omologazione dei dispositivi in parola, rendendo pertanto dubbia la legittimità dell'approvazione sopra menzionata;

ad oggi, solo 26 delle 200 tratte risultano dotate del sistema Tutor 3.0, mentre le restanti 174 tratte sono ancora monitorate tramite il sistema precedente denominato "Sicve", approvato con decreto ministeriale del 16 marzo 2016, ma anch'esso non omologato;

secondo i dati ufficiali della Polizia di Stato, autorità competente per l'accertamento delle violazioni in ambito autostradale ai sensi dell'articolo 12 del Codice della Strada, dal 1° gennaio al 22 dicembre 2024 sono state accertate n. 315.909 infrazioni per eccesso di velocità mediante l'utilizzo del sistema Sicve-Tutor;

si chiede di sapere:

se sia vero che il Ministero interrogato abbia proceduto all'approvazione del sistema Tutor 3.0 in data successiva alla sentenza della Corte di Cassazione del 18 aprile 2024, nonostante fosse pienamente a conoscenza dell'obbligo di omologazione dei dispositivi di rilevamento automatico della velocità e, nel caso, per quale ragione;

quali iniziative urgenti il Ministero intenda adottare per dirimere tempestivamente la questione esposta in premessa, anche in considerazione dell'approssimarsi della stagione estiva e della concreta possibilità che si verifichi un contenzioso massivo in seguito alle sanzioni irrogate;

quali misure intenda adottare per garantire adeguati livelli di sicurezza stradale a tutela degli utenti della rete autostradale nazionale, alla luce della sospensione e/o inefficacia dei dispositivi di controllo non omologati

