

Ill.mo Presidente della Repubblica
Segretariato Generale della Presidenza della Repubblica
Ufficio per gli affari giuridici e le relazioni costituzionali
PEC: protocollo.centrale@pec.quirinale.it

Ill.mo Vice Presidente Consiglio Superiore della Magistratura
PEC: protocollo.csm@giustiziacert.it

Ill.mo Primo Presidente
presso la Suprema Corte di Cassazione
PEC: primopresidente.cassazione@giustiziacert.it

Ill.mo Procuratore Generale
presso la Suprema Corte di Cassazione
PEC: prot.pg.cassazione@giustiziacert.it

Per competenza politica e istituzionale

Ill.ma Presidente del Consiglio dei Ministri On. Giorgia Meloni
PEC: presidente@pec.governo.it

Ill.mo Ministro della Giustizia On. Carlo Nordio
PEC: gabinetto.ministro@giustiziacert.it

Ill.mo Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
Vice Presidente Consiglio dei Ministri Sen. Matteo Salvini
PEC: gabinetto.vicepresidentosalvini@pec.governo.it

Ill.mo Ministro dell'Interno Prefetto Matteo Piantedosi
PEC: segreteria.ministro@pec.interno.it

Ill.mi componenti Commissione Giustizia Camera dei Deputati
PEC: camera_protcentrale@certcamera.it

Ill.mi componenti Commissione Giustizia Senato della Repubblica
PEC: amministrazione@pec.senato.it

Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)
Alla c.a. del Presidente dott. Giuseppe Busia
PEC: protocollo@pec.anticorruzione.it

Ill.mo Procuratore Generale della Corte dei Conti
PEC: procuratore.generale@corteconticert.it

Oggetto: Appello istituzionale sulla persistente crisi di legalità nell'impiego dei dispositivi di rilevamento automatico delle violazioni del Codice della strada e mancata adozione piani urbani ed extraurbani del traffico (art.36 CdS).

Illustrissime Autorità,

con la presente, ALTVELOX, Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada, intende sottoporre alla Vostra autorevole attenzione ancora una volta una questione che, per diffusione, impatto e gravità, non può più essere ridotta a mero contenzioso seriale tra cittadini e pubbliche amministrazioni, ma investe direttamente il rispetto del principio di legalità, la credibilità dell'azione amministrativa e la fiducia dei cittadini nelle istituzioni della Repubblica.

L'art. 1 del Codice della strada chiarisce, in apertura, un principio che nel dibattito pubblico viene troppo spesso dimenticato o capovolto: la sicurezza e la tutela della salute delle persone nella circolazione stradale rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato, mentre le norme e i provvedimenti attuativi devono ispirarsi ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo la riduzione dei costi economici, sociali e ambientali del traffico, il miglioramento della qualità della vita, della fluidità della circolazione e la promozione dell'uso dei velocipedi. Lo stesso articolo affida inoltre al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione del Piano nazionale per la sicurezza stradale, proprio al fine di ridurre numero ed effetti degli incidenti. Ne consegue che la sicurezza stradale, nel sistema del Codice, non coincide affatto con la sola repressione automatizzata delle violazioni, ma richiede programmazione, prevenzione, pianificazione e coerenza istituzionale. Per questa ragione, continuare a invocare la sicurezza come giustificazione di accertamenti fondati su strumenti contestati o in territori privi dei necessari strumenti pianificatori significa piegare una finalità primaria di legge a una prassi amministrativa che rischia di tradirne il senso.

Le parole del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, pronunciate il 19 novembre 2023 in occasione della Giornata Mondiale del ricordo delle Vittime della Strada, impongono una verifica di coerenza tra i principi affermati e la condotta concreta delle amministrazioni: se la sicurezza stradale è davvero una priorità da perseguire con azioni immediate, allora non è tollerabile che molti Comuni continuino a operare senza i Piani Urbani del Traffico previsti dall'art. 36 del Codice della strada, né che numerose Province giustificino la mancata pianificazione della viabilità extraurbana richiamando la presunta assenza di direttive attuative ministeriali. In questo quadro, appare ancora più grave che le ripetute segnalazioni di ALTVELOX ai Prefetti circa tali inadempienze non abbiano prodotto, allo stato degli atti nella disponibilità dell'Associazione, un'adeguata reazione istituzionale verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e verso gli enti inadempienti, ma abbiano piuttosto incontrato giustificazioni e tolleranze incompatibili con l'idea stessa di una sicurezza stradale pianificata, prevenuta e costruita nel rispetto della legge.

Il tema non riguarda l'utilità dei controlli stradali, che nessuno mette in discussione quando siano legittimi, trasparenti e realmente orientati alla prevenzione. Il tema riguarda, invece, l'uso diffuso e persistente di dispositivi di rilevamento automatico in un contesto caratterizzato, in numerosi casi, da rilevanti criticità tecnico-normative, da istruttorie non sempre complete o verificabili, da autorizzazioni che appaiono spesso fondate su presupposti deboli o stereotipati e da una resistenza istituzionale che continua a difendere prassi già seriamente messe in discussione in sede giudiziaria.

Sul piano normativo e giurisprudenziale, il quadro è chiaro. L'art. 142, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, attribuisce valore probatorio alle risultanze di apparecchiature debitamente omologate. La Corte di Cassazione, Sezione II civile, con ordinanza n. 10505 del 18 aprile 2024 e con ordinanza n. 12924 del 14 maggio 2025, ha affermato che approvazione e omologazione non

costituiscono procedimenti equivalenti, trattandosi di atti diversi per funzione, natura e presupposti, ed ha altresì ribadito che la taratura periodica non può in alcun modo sostituire l'omologazione, attenendo a un piano distinto. Si tratta di principi che incidono direttamente sulla validità della prova e, dunque, sulla legittimità stessa dell'accertamento.

Nonostante ciò, nella quasi totalità dei territori del Paese, sindaci e amministrazioni comunali e provinciali, continuano a utilizzare dispositivi la cui posizione giuridica risulta controversa o comunque non adeguatamente dimostrata sul piano documentale, emettendo verbali e resistendo spesso nei giudizi anche quando le contestazioni concernono proprio il titolo ministeriale dello strumento impiegato, la mancanza di omologazione o la confusione tra atti di approvazione e atti che la legge pretende invece come omologazione. In tal modo, la sicurezza stradale finisce per essere richiamata come formula generale di legittimazione, quasi che il fine dichiarato possa superare ogni questione relativa ai mezzi utilizzati. Ma in uno Stato di diritto la legalità del mezzo non è un dettaglio secondario.

È la condizione minima per l'esercizio legittimo del potere sanzionatorio.

Proprio sul terreno della sicurezza stradale emerge una contraddizione ancora più grave. In una parte rilevante del territorio nazionale, i Comuni obbligati non risultano avere adottato i Piani Urbani del Traffico previsti dall'art. 36 del Codice della strada, cioè lo strumento ordinario con cui la sicurezza dovrebbe essere pianificata, misurata e organizzata attraverso analisi dei flussi, disciplina della circolazione, gerarchia della rete viaria, tutela dell'utenza debole e riduzione del rischio. Sul versante extraurbano, numerose Province hanno nel tempo giustificato la mancata adozione dei piani del traffico per la viabilità di competenza richiamando la presunta assenza di direttive attuative ministeriali. Ma una simile impostazione, quand'anche formalmente opposta negli atti amministrativi o nelle

interlocuzioni istituzionali, non può trasformarsi in una causa permanente di inerzia né in un alibi per eludere obblighi di pianificazione che incidono direttamente sulla sicurezza della circolazione.

ALTVELOX denuncia da anni alle Prefetture competenti tale quadro di persistente inadempienza, segnalando il deficit di pianificazione, le omissioni degli enti proprietari e gestori delle strade e le ricadute concrete che tali carenze producono anche sulla legittimità delle scelte autorizzative e sanzionatorie. Tuttavia, allo stato degli atti acquisiti dall'Associazione, non risultano iniziative adeguate e tempestive dei Prefetti volte a investire in modo effettivo e formale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della questione, né a pretendere il ripristino della legalità pianificatoria da parte degli enti inadempienti. Al contrario, in numerosi casi si registra una tendenza a giustificare, relativizzare o assorbire tali mancanze in una prassi amministrativa di sostanziale tolleranza istituzionale, con argomenti che finiscono per normalizzare la violazione della legge anziché rimuoverla. Ne deriva un rovesciamento istituzionalmente intollerabile. Da un lato si pretende di sanzionare il cittadino in nome della sicurezza stradale; dall'altro si tollera che enti pubblici operino per anni senza gli strumenti pianificatori che la legge prevede proprio per costruire quella sicurezza. In tal modo, la funzione preventiva arretra, la pianificazione viene sostituita dalla repressione automatizzata e la legalità diventa variabile: rigorosa verso il privato, flessibile verso l'amministrazione.

A ciò si aggiunge il ruolo delle Prefetture, che in molti casi non risultano avere esercitato quel controllo rigoroso, effettivo e realmente terzo che i cittadini si attenderebbero, continuando invece ad autorizzare nuovi tratti stradali per il rilevamento con contestazione differita anche in presenza di contestazioni serie e documentate sulla incidentalità reale, sulla conformazione della strada, sulla possibilità di contestazione immediata in sicurezza e sulla completezza dell'istruttoria tecnica. Quando il controllo prefettizio si appiattisce su relazioni

standardizzate o su valutazioni non pienamente verificabili, esso perde la sua funzione di garanzia e rischia di trasformarsi in una ratifica amministrativa di decisioni già orientate in senso favorevole agli enti richiedenti.

Non meno delicato appare il ruolo della Polizia Stradale e degli organi tecnici chiamati a esprimere valutazioni sui requisiti dei tratti stradali, sulla incidentalità, sulla pericolosità e sulle condizioni che dovrebbero giustificare l'uso di sistemi automatici con contestazione differita. In troppe vicende emergono richiami generici a traffico intenso, presenza di mezzi pesanti, andamento rettilineo, nebbia, ghiaccio o altre condizioni astratte, senza che siano sempre resi conoscibili dati aggiornati, analisi complete e documentazione idonea a consentire un controllo effettivo sulla correttezza del procedimento.

La sicurezza stradale, se vuole essere un obiettivo reale e non una formula di copertura, deve poggiare su dati veri, su piani del traffico, su monitoraggi attendibili, su istruttorie complete e su strumenti conformi alla legge.

In questo quadro, il cittadino si trova sistematicamente a pagare due volte. Paga quando, scoraggiato dal costo del contenzioso, decide di versare la sanzione anche a fronte di seri dubbi sulla sua legittimità. Paga quando sceglie di difendersi, affrontando costi, tempi, oneri organizzativi e asimmetrie informative che spesso non vengono compensati neppure quando il ricorso viene accolto. Si determina così una grave distorsione istituzionale: l'amministrazione può perseverare in prassi controverse con rischi contenuti, mentre il privato sopporta in proprio il peso economico e personale dell'accertamento della verità.

ALTVELOX, nell'esercizio della propria attività di tutela civica e tecnico-legale, da giugno 2024 ha presentato ad oggi 225 denunce, esposti e segnalazioni, indirizzati alle competenti autorità e 24 Procure italiane, rappresentando fatti, omissioni, carenze istruttorie, profili di possibile rilevanza penale e

amministrativa e criticità sistemiche concernenti l'impiego dei dispositivi di rilevamento automatico e gli atti presupposti alla loro utilizzazione. A fronte di tale mole di atti, non risulta allo stato una risposta giudiziaria che appaia proporzionata, per ampiezza, sistematicità e incisività, alle questioni poste. Tale rilievo viene formulato con il massimo rispetto per l'autonomia e l'indipendenza della magistratura, ma non può essere taciuto, poiché alimenta nella collettività una percezione di sostanziale impunità amministrativa e di legalità applicata con severità al cittadino e con estrema cautela verso l'apparato pubblico. Differente presa di posizione quando a denunciare l'Associazione sono i sindaci o prefetti, allora la macchina della giustizia si attiva con tempestività e puntualità, anche con provvedimenti straordinariamente lesivi e impattanti come perquisizioni personali e locali con sequestri di apparati informatici, un doppio standard inquietante che mette seri dubbi sulla giustizia.

Anche il recente schema di decreto ministeriale notificato nell'ambito della procedura europea TRIS n. 2026/0053/IT dimostra, sul piano oggettivo, che la questione è tutt'altro che superata. Se il quadro fosse stato davvero lineare e pacifico, non si comprenderebbe la necessità di intervenire con un nuovo assetto regolatorio, con disposizioni transitorie, verifiche di conformità e meccanismi destinati inevitabilmente a generare nuovo contenzioso. Resta fermo infatti e in ogni caso, che una fonte secondaria non può modificare il significato di una fonte primaria (Codice della Strada), né può sanare retroattivamente situazioni che, al momento dell'accertamento, non risultavano assistite dai requisiti richiesti dall'ordinamento.

Per tali ragioni, questa Associazione rivolge alle SS.VV. un appello formale e pubblico affinché, nell'ambito delle rispettive attribuzioni costituzionali e istituzionali, vogliano richiamare con forza il principio per cui la legalità non può essere elastica quando si tratta dell'amministrazione e rigida solo quando si tratta del cittadino. Si chiede che sia riaffermata la centralità del controllo sulla

legittimità degli atti autorizzativi, sulla completezza delle istruttorie, sulla correttezza tecnica dei dispositivi utilizzati, sulla coerenza tra norma primaria, regolamento e atti amministrativi e, più in generale, sulla necessità che la funzione pubblica si eserciti nel pieno rispetto dei limiti e delle forme previste dalla legge.

Si chiede altresì che sia valorizzata, in ogni sede competente, l'esigenza di una verifica effettiva sulle denunce e segnalazioni già presentate, al fine di evitare che l'inerzia o la frammentazione delle risposte istituzionali consolidino un sistema nel quale il cittadino, per vedere riconosciuto un diritto elementare, è costretto a farsene interamente carico, sopportando costi, tempi e sacrifici che non dovrebbero gravare su chi domanda soltanto il rispetto della legge.

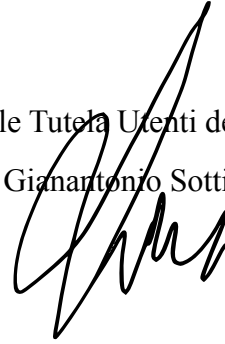
La sicurezza stradale è un bene primario e irrinunciabile. Proprio per questo non può essere piegata a logiche di semplificazione amministrativa, a prassi difensive o a interpretazioni utilitaristiche delle norme. La sicurezza vera si costruisce con pianificazione, manutenzione, segnaletica, prevenzione, trasparenza, controllo del territorio e strumenti giuridicamente validi. Non con accertamenti che si reggono su basi controverse. Non con cittadini costretti a scegliere tra il pagamento e il contenzioso. Non con apparati che pretendono rispetto delle regole senza dimostrare, per primi, di volerle osservare fino in fondo. Quando il diritto viene progressivamente sostituito dalla prassi, quando l'eccezione amministrativa tende a diventare regola, quando la tutela giurisdizionale diventa l'unico luogo nel quale il cittadino può sperare di vedere ristabilito ciò che avrebbe dovuto essergli garantito sin dall'origine, la questione non è più soltanto amministrativa. Diventa una questione di fiducia nelle istituzioni, di equilibrio tra potere e garanzie, di tenuta stessa dello Stato di diritto.

Castelfranco Veneto, 28 febbraio 2026.

Con osservanza.

ALTVELOX Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada

Il Presidente Gianantonio Sottile Cervini



Altvelox - Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada

Via Del Credito 26 - 31033 Castelfranco Veneto (TV)

Iscrizione AdE n.35 Serie 3 - C.F. 93064060259

PEC altvelox@legalmail.it - Mail presidenza@altvelox.it - Mobile 339.8552498

•