

Dovranno essere autorizzati dai prefetti, dovranno essere segnalati in anticipo nel rispetto delle distanze minime e **non saranno più installati nei centri urbani con limiti di velocità inferiori ai 50 km/h**: è ciò che prevede la nuova legge sugli autovelox entrata oggi in *Gazzetta Ufficiale*. Il nuovo decreto, fortemente voluto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, darà 12 mesi ai sindaci per adeguarsi e - commenta Salvini - mira a rimediare alla «anarchia di autovelox», i quali «saranno impiegati dove effettivamente serve». Mentre da una parte il provvedimento ha suscitato il sollievo di automobilisti e pendolari che percorreranno le strade con meno restrizioni, dall'altra vi sono **associazioni dei familiari delle vittime della strada** che già da mesi definivano il nuovo Codice della Strada una «brutta notizia».

Tra le [novità](#) sostanziali, vi è il fatto che i Comuni dovranno chiedere al prefetto il nulla osta per l'installazione di autovelox **assicurando che il dispositivo servirà a limitare gli incidenti dovuti alla velocità**. Tale obbligo si estende anche ai dispositivi mobili montati su treppiedi, che anch'essi dovranno essere coordinati con la prefettura. Serve, dice il testo, «un'accurata analisi del numero, della tipologia e, soprattutto, delle cause», con «particolare riferimento alla velocità come causa principale». Per quanto riguarda le distanze della segnaletica, gli autovelox dovranno essere anticipati ai guidatori 1.000 metri prima sulle strade extraurbane, 200 metri prima sulle urbane a scorrimento e 75 metri prima sulle altre strade. Vista la volontà di evitare le cosiddette «multe in serie», il ministro dei Trasporti Matteo Salvini ha spiegato che «tra un dispositivo e l'altro dovranno intercorrere distanze minime differenziate in base al tipo di strada»: la distanza minima è di 3 km sulle strade extraurbane e 1 km sulle strade secondarie. La novità più importante poi riguarda le città: **stop agli autovelox sotto ai 50 km/h**. Fuori dall'abitato, invece, potranno essere installati dove il limite è inferiore di oltre 20 Km a quello previsto dal Codice della Strada. Infine, gli occhi elettronici dovranno inoltre essere sempre ben visibili, distanziati e, nel caso di dispositivi mobili, la contestazione dovrà essere immediata.

Il vicepremier Matteo Salvini ha commentato che «la velocità rilevata dagli autovelox sarà parametrata a quella prevista dal codice della strada in base alla tipologia di viabilità. Basta con gli autovelox trappola, sì all'installazione di dispositivi nei pressi dei luoghi affollati come scuole e ospedali». **Ai sindaci restano ora 12 mesi per adeguare le città ai nuovi provvedimenti**, allo scadere dei quali gli occhi elettronici dovranno essere disinstallati fino al loro adeguamento. **Le multe fatte in questo anno saranno comunque valide però**, anche se, come sostiene il comandante dei Vigili di Verona Luigi Altamura, «se un Comune sa che quell'autovelox non risponde più alle caratteristiche del decreto sarebbe auspicabile interrompere subito le sanzioni per non porgere il fianco a migliaia di ricorsi».

Se, da una parte, il provvedimento ha suscitato la reazione positiva di automobilisti e

La nuova legge sugli autovelox entra in Gazzetta Ufficiale: cosa cambia

pendolari che percorreranno le strade con meno restrizioni, dall'altra ci sono le **voci dei familiari delle vittime della strada** che da mesi [hanno promosso](#) iniziative in oltre 40 piazze italiane, i quali avevano già descritto come "brutta notizia" il nuovo Codice della Strada in quanto «limita gli autovelox, ostacola i provvedimenti comunali di riduzione della velocità e addirittura delega il governo ad aumentare i limiti». A tali contestazioni si è unita pure Legambiente, associazione ambientalista attiva dal 1980, [denunciando](#) che solo pochissime delle osservazioni fatte dalle associazioni familiari vittime e dalle associazioni impegnate nella tutela della sicurezza stradale e promozione della mobilità attiva siano state accolte nelle audizioni e che **il provvedimento diminuirebbe la sicurezza, boicotterebbe la mobilità sostenibile**, indebolirebbe i Comuni, le ZTL e le zone pedonali e renderebbe più difficili i controlli per velocità e sosta abusiva.

[di Roberto Demaio]