

ART. 142, COMMA 6, C.D.S. E SANZIONI AMMINISTRATIVE: LA GIURISPRUDENZA DI LEGITTIMITÀ DICE BASTA ALL'AUTOVELOX 'SELVAGGIO' IN FUNZIONE DI 'BANCOMAT' DA PARTE DEI COMUNI\*

Elio Lo Monte\*\*

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Il dato fenomenologico. – 3. Il contributo della giurisprudenza. – 4. L'ulteriore 'accelerazione' della Corte di legittimità.

1.- *Premessa*

Una recente decisione della Corte di cassazione<sup>1</sup> è destinata a rappresentare il punto di non ritorno in tema di violazioni del codice della strada per eccesso di velocità accertate attraverso l'uso del c.d. 'autovelox'.

Prima di affrontare le questioni sollevate dall'uso degli strumenti rilevamento della velocità, non è privo di rilevanza, segnalare in via preliminare:

a) che il codice della strada (d. lgs. 30 aprile 1992, n. 285) sanziona l'eccesso di velocità attraverso fasce di superamento dei limiti sui quali vengono rapportate sanzioni amministrative (non solo pecuniarie ma sospensive della patente di guida) di non scarso peso<sup>2</sup>;

---

\* Intervento svolto al seminario di approfondimento in Diritto penale su: “*Codice della strada e sistema sanzionatorio*” – Università degli Studi di Salerno – 25 maggio 2026.

\*\* Professore Ordinario di Diritto penale presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche (Scuola di Giurisprudenza) dell'Università degli Studi di Salerno.

<sup>1</sup> Cass. civ., Sez. 2, ordinanza n. 14285 del 14 maggio 2026, in <https://www.italgiure.giustizia.it/sncass>.

<sup>2</sup> L'art. 142 del c.d.s. stabilisce: “7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173.

8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 694. Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220 a euro 880 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni.

9. Chiunque supera di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 543 a € 2.170. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

b) che non è qui in discussione l'uso dell'apparecchiatura tecnica ai fini della sicurezza (intesa nel concetto più ampio possibile e, quindi, di tutti coloro che in qualunque modo possano essere, anche solo ipoteticamente, coinvolti dall'eccesso di velocità) ma gli abusi nell'utilizzazione degli strumenti di rilevazione della velocità in funzione di rimpinguamento dei bilanci comunali<sup>3</sup>. Va da sé il posizionamento dei meccanismi di rilevazione della velocità sia giustificato qualora i dati di rischio pongano in rilievo determinati indici di pericolo; allo stesso modo, alcun dubbio sussiste, ad esempio, per il loro posizionamento nei tratti urbani con attraversamenti pedonali, prossimità di scuole o incroci pericolosi, ecc., ma, si ribadisce, ad essere censurato è la strumentalizzazione per fini diversi dalla sicurezza dell'utilizzo di c.d. autovelox.

Del resto, il rischio di servirsi degli strumenti di accertamento della velocità per scopi ultronei scaturisce dalla disamina di alcuni fattori, in particolare:

a) dall'analisi del bilancio di previsione (sotto la categoria delle entrate extratributarie) dei singoli Comuni che riporta le entrate da sanzioni amministrative per violazioni del codice della strada;

b) dal dato fenomenologico che conferma la tendenza, sempre più diffusa, di servirsi del codice della strada per 'sanare' deficit economici;

c) e, infine, da una riflessione sullo scopo perseguito dagli 'autovelox' che se fosse esclusivamente quello di salvaguardare l'incolumità delle persone basterebbe utilizzare la 'sola' sanzione della sospensione della patente di guida anche per periodi più ampi. Inoltre, è superfluo ricordare che la sicurezza stradale non si ottiene attraverso il semplicistico (ab)uso degli autovelox che, tanto per fare un esempio, non possono intervenire sulla qualità della sede viaria e più in generale delle infrastrutture stradale, dei guardrail mancanti o obsoleti, della scarsa illuminazione nei centri abitati, della carente segnaletica, della mancata attivazione di strumenti di rallentamento o, in ambito urbano, dei cosiddetti 'cuscinetti rallentatori', ecc. Il rischio da evitare è che in nome della 'sicurezza' si perseguano interessi diversi (economici) che nulla hanno a che vedere proprio con la sicurezza delle persone. In tali casi un tratto stradale molto trafficato finisce per trasformarsi in una sorta di 'manna' per un piccolo Comune: qualcosa stride; soprattutto quando minuscoli Enti si autoincensano per i 'bilanci in ordine' e per la 'sana amministrazione'.

## 2.- Il dato fenomenologico

In primo luogo, va segnalato che l'Italia – secondo il Codacons - conta il maggior numero di autovelox installati lungo le strade. Le ultime stime, secondo l'associazione dei consumatori mai smentite, registrano 11.130 mila apparecchi di rilevazione automatica della velocità lungo tutta la penisola<sup>4</sup>, più di Gran Bretagna (circa 7.700), Germania (oltre 4.700), Francia (3.780). Non è mancato che ha evidenziato un "colossale business"<sup>5</sup>.

---

9-bis. Chiunque supera di oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 845 a € 3.382. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi".

<sup>3</sup> "Autovelox e multe rimpinguano le casse dei Comuni: nel 2023 più di mezzo miliardo alle città con più di 200mila abitanti", in <https://www.ilfattoquotidiano.it/2024/06/02/autovelox-e-multe-rimpinguano-le-casse-dei-comuni-nel-2023-piu-di-mezzo-miliardo-alle-citta-con-piu-di-200mila-abitanti/7571725/>.

<sup>4</sup> [https://www.ilsole24ore.com/art/autovelox-italia-top-europa-oltre-11mila-postazioni-le-strade-proventi-comuni-multe-autovelox-617percento-AFBPbPPC?refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/autovelox-italia-top-europa-oltre-11mila-postazioni-le-strade-proventi-comuni-multe-autovelox-617percento-AFBPbPPC?refresh_ce=1).

<sup>5</sup> [https://www.motorisumotori.it/multe-stradali-in-italia-primi-9-mesi-2025-le-classifiche-del-colossale-business/180082#google\\_vignette](https://www.motorisumotori.it/multe-stradali-in-italia-primi-9-mesi-2025-le-classifiche-del-colossale-business/180082#google_vignette), che rimarca la somma 1,253 miliardi di euro nei primi 9 mesi 2025:

## Interventi

Un semplice richiamo, poi, all'entità del 'fatturato' pone in risalto come quello delle contravvenzioni al codice della strada e, segnatamente per violazioni della velocità, sia divenuta una voce importante per i Comuni<sup>6</sup>.

Solo per citare qualche esempio: secondo un'analisi di Assoutenti sui dati del Ministero dell'Interno, molti piccoli comuni italiani hanno registrato entrate milionarie grazie agli autovelox. Un esempio eclatante è quello di Colle Santa Lucia, un piccolo comune delle Dolomiti con poco più di 350 abitanti, che ha incassato 1.265.822 euro tra il 2021 e il 2023, equivalenti a 3.616 euro per abitante. Anche i comuni del Salento hanno visto entrate significative: nel 2023, Galatina ha incassato 4.770.631 euro, Trepuzzi 1.830.484 euro, Cavallino 1.240.770 euro e Melpignano 898.986 euro<sup>7</sup>.

Nel corso del 2023, famiglie e cittadini privati hanno versato ai Comuni un totale di 1 miliardo e 535 milioni di euro in multe stradali, registrando un aumento del 6,4% rispetto all'anno precedente e del 23,7% rispetto al 2019. Anche considerando l'andamento dell'inflazione, l'aumento rispetto all'anno precedente alla pandemia è del 6,9%. Le sanzioni sono principalmente concentrate nel Centro-Nord, rappresentando l'84,3% del totale, con un aumento significativo nei centri medio-piccoli, che hanno registrato aumenti superiori al 50% rispetto al 2019. Tra le città, Firenze primeggia come zona con maggiori sanzioni<sup>8</sup>.

Non a caso si è parlato di «tesoro dei Sindaci»<sup>9</sup>.

Una tale situazione ha suscitato le attenzioni del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che – sollecitato da più parti – aveva preso in considerazione la possibilità di intervenire attraverso l'emanazione di un decreto che prevedeva, tra l'altro una sanatoria sugli

---

ecco l'incasso in multe stradali, nonostante la Cassazione stronchi gli autovelox. Lombardia: 305.737.177,78 (-5,66%); Toscana: 131.430.737,98 (2,51%); Emilia Romagna: 129.029.475,28 (-0,24%); Lazio: 125.409.763,26 (-4,10%); Veneto: 125.261.877,97 (-6,25%); Piemonte: 116.370.697,11 (-9,11%); Campania: 60.584.380,33 (8,74%); Liguria: 58.921.797,67 (-2,64%); Puglia: 39.340.324,96 (0,20%); Sicilia: 35.921.048,13 (-18,13%); Marche: 22.296.716,44 (-0,61%); Trentino Alto Adige: 22.174.129,43 (-1,78%); Abruzzo: 19.762.432,62 (15,14%); Sardegna: 17.126.736,47 (22,41%); Umbria: 16.190.671,89 (17,93%); Calabria: 14.142.195,81 (-13,46%); Friuli Venezia Giulia: 11.818.621,03 (-9,87%); Basilicata: 7.117.419,48 (-23,49%); Molise: 2.641.204,61 (86,49%); Valle d'Aosta: 2.006.426,04 (1,86%).

<sup>6</sup> Le multe stradali con autovelox portano incassi record ai Comuni italiani nei primi nove mesi dell'anno, con oltre 1,25 miliardi di euro; l'uso degli autovelox continua a generare entrate significative per i Comuni, con un impatto economico considerevole che si riflette in bilanci annuali spesso caratterizzati da cifre da capogiro, in <https://leonardo.it/motori/autovelox-boom-di-incassi-per-i-comuni-italiani-lombardia-in-testa-alla-classifica/>; "Multe stradali, per i Comuni un tesoretto (in aumento) da 650 milioni", in [https://www.repubblica.it/economia/2025/06/01/news/multe\\_stradali\\_citta\\_incasso\\_classifica\\_autovelox\\_codacons-424642697/](https://www.repubblica.it/economia/2025/06/01/news/multe_stradali_citta_incasso_classifica_autovelox_codacons-424642697/).

<sup>7</sup> <https://tg.la7.it/cronaca/comuni-incassano-multe-autovelox-03-06-2024-214607/>; "Altra strada 'killer' sul fronte degli autovelox è la via Flacca che attraversa il litorale del sud laziale: qui il Comune di Terracina ha incassato lo scorso anno 2.177.914 euro grazie agli apparecchi di rilevazione della velocità, 506.886 euro Formia, 365.326 euro Gaeta. In Veneto gli autovelox hanno garantito 3.486.863 euro al comune di Cittadella (Pd), 1.630.297 euro a Cadoneghe (Pd), 1.547.812 euro a Giacciano Con Baruchella (Ro), 1.306.311 euro a Bagnolo Di Po (Ro), 1.085.383 euro ad Arsiè (BI), 1.044.070 a Tribano (Pd), aggiunge Assoutenti", in <https://www.ilfattoquotidiano.it/2024/06/02/autovelox-e-multe-rimpinguano-le-casse-dei-comuni-nel-2023-piu-di-mezzo-miliardo-alle-citta-con-piu-di-200mila-abitanti/7571725/>.

<sup>8</sup> <https://quifinanza.it/attualita/autovelox-multe-citta/794335/>.

<sup>9</sup> [https://www.quattroruote.it/news/sicurezza/premium/2024/03/07/guadagni\\_autovelox\\_comuni\\_.html](https://www.quattroruote.it/news/sicurezza/premium/2024/03/07/guadagni_autovelox_comuni_.html), secondo cui: "Ci sono piccoli centri che dalla velocità 'fatturano' quanto grandi città. E altri che dagli occhi elettronici ricavano il 100% degli incassi da multe. Viaggio nell'Italia che ha trasformato i controlli di sicurezza in business".

autovelox attivi dal 2017; il provvedimento «mirava a mettere ordine in un sistema caratterizzato da incertezze normative e da una valanga di ricorsi. Tuttavia, su indicazione del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (...), lo schema di decreto è stato sospeso per "ulteriori approfondimenti"<sup>10</sup>.

### 3.- *Il contributo della giurisprudenza*

In un sistema normativo – infarcito di carenze e di indicazioni incomprensibili anche per molti esperti di settore – dove a regnare il caos spetta, come sempre, alla giurisprudenza l'onere di mettere ordine e, soprattutto, evitare gli abusi da parte dei Comuni che sono i destinatari dei proventi economici.

In particolare, il supremo Collegio più volte si è soffermato sui requisiti di legittimità degli strumenti tecnici adoperati e, in particolare, sulla distinzione tra approvazione, omologazione e controllo periodico dell'autovelox.

Prima di soffermarsi sul ruolo della prassi va segnalato l'intervento della Corte costituzionale che è stata investita<sup>11</sup> della questione concernente la legittimità costituzionale dell'art. 45 del d. lgs. n. 285/1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), nella parte in cui non prevede che le apparecchiature destinate all'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, in riferimento all'art. 3 della Costituzione. La Corte nell'accogliere le obiezioni sollevate “dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura”<sup>12</sup>.

In primo luogo, va evidenziato che i giudici di legittimità hanno tenuto distinti i concetti di 'approvazione' e 'omologazione'; la questione, come riporta viene riportato in una importante decisione<sup>13</sup> è stata di recente per la prima volta affrontata dalla Corte di cassazione con ordinanza n. 10505 del 18 aprile 2024 con cui è stato affermato che in tema di violazioni del codice della strada per superamento del limite di velocità, è illegittimo l'accertamento eseguito con apparecchio 'autovelox' approvato ma non debitamente omologato, atteso che la preventiva approvazione dello strumento di rilevazione elettronica della velocità non può ritenersi equipollente, sul piano giuridico, all'omologazione ministeriale prescritta dall'art. 142, comma 6, del d.l.vo n. 285 del 1992, trattandosi, in forza della citata disposizione e dell'art. 192 del relativo regolamento di esecuzione (d.p.r. n. 495 del 1992), di procedimenti con caratteristiche, natura e finalità diverse. La statuizione è stata ribadita con le pronunce n. 10505 del 18 aprile 2024; n. 20913/2024; n. 2857/2025; n. 12924/2025.

Con la decisione n. 26521/2024 si verifica un abbandono della precedente equipollenza tra approvazione ed omologazione sulla base di un ragionamento che chiama in causa: a) l'interpretazione letterale (dell'art. 142 comma 6 c.d.s.); il piano della procedura ai fini

---

<sup>10</sup> <https://www.ilgiornaleditalia.it/news/politica/693130/autovelox-dietrofront-di-salvini-sul-decreto-che-omologava-tutti-gli-apparecchi-a-partire-dal-2017-il-ministro-necessari-ulteriori-approfondimenti.html>.

<sup>11</sup> L'ordinanza del 7 agosto 2014 della Corte di cassazione, sezione seconda civile, che ha sollevato la questione può leggersi in *Gazz. Uff.* n. 48, dell'anno 2014.

<sup>12</sup> Corte cost. sentenza n. 113 del 29 aprile 2015, in <https://www.cortecostituzionale.it/scheda-pronuncia/2015/113>.

<sup>13</sup> Cass. civ., Sez. 2, ordinanza n. 26521 del 1° ottobre 2025, in *Arch. giur. circ. ass. e resp.*, 2025, 11, p. 943 ss.

## Interventi

dell'omologazione; c) il maggiore standard di affidabilità dell'omologazione rispetto all'approvazione; d) e una lettura di sistema delle norme di settore.

Nello stesso si pone una più recente decisione che ha integralmente ripreso l'orientamento appena richiamato ed è stabilito, infatti, l'illegittimità dell'accertamento eseguito con apparecchio 'autovelox' approvato ma non debitamente omologato, proprio perché la preventiva approvazione dello strumento di rilevazione elettronica della velocità non può ritenersi equiparata, sul piano giuridico, all'omologazione ministeriale<sup>14</sup>.

In ordine alla taratura degli strumenti di misurazione della velocità i giudici di legittimità<sup>15</sup> hanno ribadito le conclusioni della decisione della Corte costituzionale (n./113/2015) secondo la quale tutte le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, cui si correla l'obbligo della necessaria attestazione della loro verifica nel verbale di contestazione<sup>16</sup>, anche se, ai fini della legittimità della sanzione, non è necessario che il verbale di contestazione contenga una specifica menzione, indicandone gli estremi, del certificato di taratura periodica. In tali casi spetterà al sanzionato – sul piano processuale – fornire la prova della mancata taratura facendo sì che la P.A.; il sanzionato “può limitarsi a contestare l'effettuazione delle verifiche di regolare funzionamento dell'impianto, spostando sull'amministrazione l'onere di depositare la certificazione di taratura”.

Per quanto concerne la taratura dell'autovelox la giurisprudenza di legittimità ha assunto un orientamento costante affermando: “tutte le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro corretto funzionamento, non essendone consentita la dimostrazione o attestazione con altri mezzi quali le certificazioni di omologazione e conformità (Cass., Sez. 2, 26/05/2021, n. 14597; Cass. Sez. 2, 26/01/2021, n. 1608; Cass. Sez. 2, 09/07/2018, n. 18022; Cass. Sez. 2, 11/05/2016, n. 9645), e che in caso di contestazioni circa l'affidabilità dell'apparecchio il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate (Cass., Sez. 2, 6/03/2023, n. 6579; Cass. Sez. 6-2, 22/11/2021, n. 35830/2021; Cass. Sez. 6-2, 11/01/2018, n. 533)”<sup>17</sup>.

### 4.- *L'ulteriore 'accelerazione' della Corte di legittimità*

Nell'ambito del percorso funzionale a individuare i confini di operatività degli strumenti di rilevazione della velocità va richiamata una recente pronuncia della Corte di legittimità che, come si accennava in apertura, è destinata ad avere un forte impatto sull'atteggiamento dei Comuni di perseguire, sempre e comunque, i ritenuti comportamenti posti in essere in violazione del codice della strada anche in assenza dei presupposti.

Il caso scrutinato dai giudici di legittimità assume portata paradigmatica di una sorta di 'prova di forza' da parte degli Enti e degli organismi di cui si serve.

A fronte della sentenza del Tribunale, che aveva ribaltato la decisione del Giudice di pace, che accoglieva le censure avanzate dal sanzionato il Comune ricorre al supremo Collegio – nonostante le chiare prese di posizioni in precedenza richiamate – sostenendo che: a)

---

<sup>14</sup> Cass. civ., Sez. 2, ordinanza n. 13996 del 26/05/2025, Rv. 674734 – 01.

<sup>15</sup> Cass. civ., Sez. ordinanza n. 428 dell'8/1/2025, in <https://www.lexced.com/giurisprudenza-civile/verbale-autovelox-quando-e-nullo-la-cassazione/>.

<sup>16</sup> Cass. Sez. 6, Ordinanza n. 1921 del 24/01/2019, Rv. 652384 – 02.

<sup>17</sup> Cass. civ., Sez. 2, ordinanza n. 29318 del 5/11/2025, in *cassazione.it*.

l'obbligo di omologazione delle apparecchiature che rilevano a distanza la velocità è stato tacitamente abrogato ed è incompatibile con le disposizioni successivamente introdotte dal legislatore; b) la Corte costituzionale con la sentenza n. 113/2015 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 45, 6° comma c.d.s nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, ha individuato il contrasto con i principi costituzionali solo nell'omessa verifica e taratura dello strumento. Sarebbe da escludere, perché violerebbe l'art. 3 della Costituzione, l'esistenza di un rapporto da genere a specie tra la più ampia categoria dei mezzi tecnici atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni e dei mezzi di rilevamento automatico della velocità. All'epoca in cui è stato promulgato il d.lgs. 10 settembre 1993 n. 360, gli unici strumenti tecnici per l'accertamento delle violazioni erano gli autovelox sicché la comparazione sarebbe anche logicamente impraticabile. Infine, non si comprenderebbe quale garanzia ulteriore derivi per il cittadino dall'omologazione dello strumento, posto che di esso è assicurato il controllo periodico della funzionalità e della taratura.

Di diverso avviso i giudici di legittimità che – come si legge nella sentenza – intendono dare “continuità all'orientamento espresso dalla pronuncia n. 10505 del 2024 di questa Corte secondo cui è illegittimo l'accertamento eseguito con apparecchio autovelox approvato ma non debitamente omologato, atteso che la preventiva approvazione dello strumento di rilevazione elettronica della velocità non può ritenersi equipollente, sul piano giuridico, all'omologazione ministeriale prescritta dall'art. 142, comma 6, del d.lgs. n. 285 del 1992”. Sulla base di tale premessa la Corte afferma che “il ricorso è inammissibile quando il provvedimento impugnato ha deciso le questioni di diritto in modo conforme alla giurisprudenza della Corte e l'esame dei motivi non offre elementi per confermare o mutare l'orientamento della stessa”. L'elemento di novità è rappresentato dalla conseguente applicazione del terzo e del quarto comma dell'art. 96 cod. proc. civ., con condanna “della parte ricorrente al pagamento, in favore della parte controricorrente, di una somma equitativamente determinata (nella misura di cui in dispositivo), nonché al pagamento di una ulteriore somma – nei limiti di legge – in favore della cassa delle ammende”. L'Ente viene, condivisibilmente, sanzionato ai sensi dell'art. 96 c.p.c. per responsabilità aggravata proprio perché la questione era già stata risolta dalla Corte di legittimità ed il ricorso era del tutto privo di qualunque possibilità di accoglimento.

Un monito importante, dunque, nella gestione dei rapporti tra cittadino e P.A.