

Rassegna web 10-12 luglio

12/07/2026 Leggo.it	
Si spegne un autovelox su 5: non potranno più fare multe. Salvini: "Era una tassa occulta". Cosa cambia da oggi - Pag. 3	1
10/07/2026 Quotidiano Nazionale	
Riforma carburanti e Rc auto. Pronto il Ddl concorrenza	2
10/07/2026 CreditNews	
Caldo record 2026, fino a 600 euro al mese di costi extra a famiglia	3
10/07/2026 Alanews	
Blackout: indennizzo automatico in bolletta, fino a 34,50 euro dopo 8 ore	4
10/07/2026 Insurzine	
RC auto, Assoutenti boccia il Ddl Concorrenza: "Solo aria fritta"	6
10/07/2026 Agenda Digitale	
Recensioni, i nodi aperti dopo le linee guida Antitrust	7
10/07/2026 Sicurauto.it	
Risarcimento diretto RCA 'highlander': DDL Concorrenza gli fa il solletico	11
10/07/2026 Help Consumatori	
Ddl concorrenza, l'analisi dei Consumatori su Rc Auto, carburanti e telecomunicazioni	13
10/07/2026 Italia Informa	
Carburanti e Rc auto, pronta la riforma del governo	15
11/07/2026 Avvenire.it	
Stretta al telemarketing e bonus per le colonnine elettriche: cosa c'è nel nuovo ddl Concorrenza	18
11/07/2026 La Sicilia.it	
Autovelox, scatta l'ora zero: da domenica spenti oltre mille dispositivi in tutta Italia	20
11/07/2026 giornalelavoce.it	
Autovelox fuorilegge, cambia tutto: restano attivi soltanto 3.150 apparecchi	21
11/07/2026 L'Unione Sarda.it	
Autovelox, via alla rivoluzione: disattivati 850 impianti in Italia In Sardegna ne restano accesi 24	22
12/07/2026 Il Giorno.it	
Autovelox, le nuove regole: a Milano sono gli 10 impianti fuorilegge. Non potranno più multare	23
12/07/2026 Antenna Sud	
Autovelox, in vigore nuove regole: stop apparecchi non omologati	24
12/07/2026 Il Resto del Carlino.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	25
12/07/2026 FIRSTonline	
Autovelox, il decreto in Gazzetta Ufficiale. Rivoluzione al via: spenti 850 dispositivi non omologati	26
12/07/2026 Giornale di Sicilia.it	
Monopattini, dal 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria	27
12/07/2026 Ansa.it - Motori	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	28
11/07/2026 Ansa.it - Motori	
Autovelox, rivoluzione anti-caos. Spenti 850 dispositivi non omologati	29
12/07/2026 HDmotori.it	
Autovelox: entrano in vigore le nuove regole, spenti 850 dispositivi	30
12/07/2026 Il Giornale di Vicenza.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	31

12/07/2026 Quotidiano Nazionale	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	32
12/07/2026 La Nazione.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	33
12/07/2026 Il Messaggero.it (Ed. Nazionale)	
Monopattini, obbligo assicurazione dal 16 luglio: quanto costa (e che multa rischia chi non ce l'ha)	34
12/07/2026 Il Giorno.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	35
12/07/2026 Corriere Adriatico.it	
Monopattini, obbligo assicurazione dal 16 luglio: quanto costa (e che multa rischia chi non ce l'ha)	36
12/07/2026 Bresciaoggi.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	37
12/07/2026 Imola Oggi.it	
Autovelox, spesi 850 dispositivi non omologati	38
12/07/2026 Hardware Upgrade.it	
Il 71% degli autovelox italiani era fuorilegge, ora cambia tutto. Le novità del Decreto Salvini	39
12/07/2026 L'Arena.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	40
12/07/2026 Gazzetta di Mantova.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	41
12/07/2026 Notizie.it	
Assicurazione obbligatoria per monopattini: cosa cambia dal 16 luglio 2026	42
12/07/2026 Nord Est Economia	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro	43
12/07/2026 Affaritaliani.it	
Monopattini elettrici, scatta la stangata: Rc obbligatoria e multe fino a 400 euro	44
12/07/2026 La Mescolanza	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini con un costo tra 35 e 55 euro	45
12/07/2026 Alto Vicentino Online.it	
Monopattini, dal 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria Stampa Monopattini, dal 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria	46
12/07/2026 Leggo.it - Video	
Monopattini, assicurazione obbligatoria dal 16 luglio: quanto costa e che multa rischia chi non ce l'ha	47
12/07/2026 Live Sicilia.it	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini	48
12/07/2026 Today.it	
Monopattini elettrici, scatta l'assicurazione obbligatoria: si rischiano multe fino a 400 euro	49
12/07/2026 La Novità Online	
Italia Monopattini elettrici, dal 16 luglio scatta l'obbligo dell'assicurazione	50
12/07/2026 Il Gazzettino.it (ed. Nazionale)	
Monopattini elettrici, il 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria: quanto costa e cosa si rischia	51
12/07/2026 Gazzetta del Sud Online	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro. Ecco come funziona la polizza	52
12/07/2026 Corriere della Calabria.it	
Monopattini, scatta l'obbligo di assicurazione	53
12/07/2026 Il Tempo.it	
Scatta la rivoluzione dell'assicurazione obbligatoria per i monopattini. Tutte le info utili	54

12/07/2026 Gazzetta del Sud Online	
Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costa fino a 55 euro	55
12/07/2026 Motori Quotidiano.net	
Monopattini, obblighi RC e multe dal 16 luglio	56
12/07/2026 Soldionline	
Monopattini elettrici, dal 16 luglio assicurazione obbligatoria: quanto costa	57
12/07/2026 ReportMotori.it	
Altro pagamento da 50 euro annui per tutti, scatta il nuovo obbligo in Italia: chi non paga sarà multato	59

Si spegne un autovelox su 5: non potranno più fare multe. Salvini: "Era una tassa occulta". Cosa cambia da oggi - Pag. 3

Redazione web

Prima e dopo il 2017

Il decreto ora sgombera il campo dalle incertezze. "Il 71% degli autovelox installati in Italia risulta fuorilegge", aveva stimato Assoutenti: non tutti vanno spenti, per quelli che hanno avuto l'approvazione tecnica (ma non l'omologazione) prima del giugno 2017 il decreto prevede procedure di verifica della documentazione, o test tecnici e tarature, per verificarne l'idoneità e omologarli. Per tutti gli autovelox approvati dal ministero dopo il giugno del 2017, invece, il decreto prevede l'omologazione automatica.



Riforma carburanti e Rc auto. Pronto il Ddl concorrenza

Riforma carburanti e Rc auto. Pronto il Ddl concorrenza di Achille Perego

Riforma della distribuzione dei carburanti, delega al Governo per quella della Rc auto e stretta sul telemarketing delle telecomunicazioni. Sono alcuni dei contenuti della bozza del Ddl Concorrenza, proposto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. Ddl atteso in Consiglio dei ministri entro il mese di luglio. Tra le norme inserite nella bozza ci sono quelle che riguardano la Rc auto per cui il ddl attribuisce la delega al governo per adottare gli appositi decreti entro 9 mesi dall'entrata in vigore della legge.

La riforma della Rc Auto parte dalla revisione del bonus/malus "basandolo su una più ampia disponibilità di informazioni e su metodologie di valutazione del rischio maggiormente evolute, in modo da meglio valorizzare i comportamenti di guida virtuosi, stimolando ulteriormente la competitività fra le imprese". Si punta poi al "perfezionamento ed efficientamento della procedura di risarcimento diretto, anche mediante la rivisitazione della metodologia di calcolo dei valori dei forfait a beneficio di una maggiore trasparenza e concorrenza" e al "rafforzamento delle misure antifrode valorizzando, in fase liquidativa, elementi oggettivi e dati sistematici che possano evidenziare comportamenti fraudolenti".

Contro l'evasione dell'obbligo assicurativo si guarda a un sistema di controllo e scambio informativo dei dati relativi ai

veicoli. Al fine di accelerare la transizione dei trasporti stradali verso la decarbonizzazione ai titolari di impianti di distribuzione di carburanti nei centri abitati che li convertono entro il 31 dicembre 2028 in stazioni dedicate alla ricarica di veicoli elettrici o alla distribuzione di biocarburanti, il ddl prevede di riconoscere dal 2028 al 2030 con una dote di 112 milioni, un contributo fino al 50% delle spese sostenute e fino a un massimo di 60mila euro. Inoltre è prevista una stretta per le autorizzazioni che saranno rilasciate solo per gli impianti in possesso di precisi requisiti tra cui verifiche antimafia e applicazione del contratto collettivo di lavoro.

Norme che, con la scusa dell'antimafia, rappresentano per l'Unc un passo indietro contro nuove aperture e concorrenza nella rete. Nell'ambito dei servizi di Tlc il Ddl, oltre a riformare la disciplina del Canone unico patrimoniale per favorire lo sviluppo delle reti, prevede invece di applicare anche al telemarketing delle Tlc la stretta per l'energia entrata in vigore il 19 giugno. Stretta per cui gli operatori del settore luce e gas possono fare proposte commerciali solo se l'utente ha fornito espresso consenso e i contratti stipulati in violazione delle nuove disposizioni sono nulli.

Proprio le misure per il telemarketing delle Tlc sono secondo il Codacons "l'unica notizia positiva per i consumatori sebbene arrivata dopo il pasticcio del dl accise, con la misura prima inserita e poi eliminata". Di "aria fritta" parla Gabriele Melluso, presidente Assoutenti: "Nessuna misura della delega affronta i veri nodi".



Caldo record 2026, fino a 600 euro al mese di costi extra a famiglia

Beatrice Elerdini

L'ondata di caldo eccezionale di giugno 2026 ha gonfiato i bilanci familiari degli italiani in maniera importante. Dai condizionatori al carburante, ecco le voci di spesa coinvolte e i consigli per risparmiare di Assoutenti.

Il caldo estremo costa alle famiglie italiane fino a 600 euro in più al mese: è la stima che Assoutenti ha elaborato dopo aver misurato l'impatto dell'ondata di calore di giugno 2026 sui bilanci domestici. In concreto, l'associazione dei consumatori ha sommato tutte le voci di spesa aggiuntive generate dalle temperature record: dai condizionatori ai consumi idrici, fino ai prodotti per rinfrescarsi. Un aggravio che va a sommarsi ai rincari delle tariffe elettriche: sul mercato libero le bollette sono infatti lievitare in media dell'8,4% su base annua, mentre per i circa 3 milioni di utenze vulnerabili l'Arera ha stabilito un incremento del 4,6% per il trimestre estivo.

Condizionatori e bolletta elettrica

La voce più immediata riguarda l'energia. L'accensione anticipata di condizionatori, ventilatori e deumidificatori, unita a tempi di utilizzo quotidiani più lunghi, ha prodotto secondo Assoutenti una maggiore spesa stimabile tra 50 e 100 euro al mese a famiglia. L'importo effettivo per nucleo familiare dipende dal tipo di impianto, dalla classe energetica, dall'efficienza, dal numero di split installati e dalle ore effettive di funzionamento. A gonfiare il conto ha contribuito - come accennato poc'anzi - anche l'aumento delle tariffe elettriche dovuto alla guerra in Iran e alle tensioni sullo stretto di Hormuz che hanno spinto verso l'alto i prezzi dell'energia.

Acqua, spesa, integratori e piscine

Il caldo eccezionale ha inoltre modificato i consumi idrici: docce più frequenti, maggiore necessità di dissetarsi e irrigare giardini e piante hanno comportato un plus di spesa stimato tra

i 20 e i 30 euro mensili. È cambiato poi il carrello della spesa: bibite, gelati e frutta fresca - prodotti che secondo l'Istat stanno registrando rincari sensibili sempre per effetto del conflitto in Medio Oriente - hanno pesato per ulteriori 60-80 euro al mese. A tali importi si aggiungono gli eventuali integratori alimentari (20-40 euro), le uscite verso mare, piscine e stabilimenti balneari (tra 120 e 200 euro mensili) e le creme solari (30-40 euro).

Auto, carburante e l'impatto del climatizzatore a bordo

Con le alte temperature è aumentato altresì il ricorso all'automobile, preferita dai più ai mezzi pubblici, alle biciclette e agli scooter. Il maggiore consumo di carburante è costato tra i 40 e i 60 euro al mese, a cui si deve sommare l'effetto del climatizzatore di bordo: tenerlo acceso può far crescere i consumi fino al 30%, con una spesa aggiuntiva stimata tra i 20 e i 40 euro mensili.

Come risparmiare senza rinunciare ai comfort

Per il presidente di Assoutenti, Gabriele Melluso, è possibile contenere la spesa razionalizzando i consumi, senza necessariamente mettere mano al portafogli. Da un lato con buone pratiche domestiche, come impostare il condizionatore mai sotto i 25 gradi, privilegiare la funzione deumidificatore, programmare il timer nelle ore notturne, arieggiare gli ambienti al mattino presto o in tarda serata e tenere chiuse tapparelle e tende nelle ore più calde. Fondamentale è altresì fare manutenzione ai filtri dell'aria dei condizionatori e tenere puliti anche i ventilatori: ciò permette di farli funzionare al meglio con una spesa più contenuta. Dall'altro con comportamenti quotidiani responsabili: preferire l'acqua del rubinetto alle bevande zuccherate, ridurre il numero e la durata delle docce, condividere gli spostamenti in auto per ridurre i costi del carburante oppure utilizzarla solo quando strettamente necessario, evitando di restare fermi col motore e aria condizionata accesi.



Blackout: indennizzo automatico in bolletta, fino a 34,50 euro dopo 8 ore

Federico Perrone

ARERA introduce un indennizzo automatico in bolletta per i blackout prolungati, valido su tutto il territorio nazionale, da Torino ai piccoli comuni. Il riconoscimento scatta oltre soglie temporali definite, varia in funzione della popolazione del comune e viene accreditato senza che l'utente presenti reclami. I distributori devono rispettare standard minimi di continuità del servizio e, se non li raggiungono, sono obbligati a corrispondere l'indennizzo.

Il calcolo è forfettario e separato per utenze domestiche e non domestiche. L'evento è verificato dal distributore e l'accredito avviene tramite il venditore direttamente nella prima bolletta utile. Se la corrente torna e cade di nuovo entro 60 minuti, le due interruzioni sono considerate un unico episodio ai fini del conteggio.

Soglie temporali per attivare l'indennizzo

La disciplina prevede soglie diverse in base alla dimensione demografica. Nei comuni con più di 5.000 abitanti l'indennizzo scatta oltre 8 ore continuative di interruzione. Nei comuni con meno di 5.000 residenti la soglia sale a 12 ore. La regola di accorpamento entro 60 minuti evita conteggi frazionati di brevi ripristini seguiti da nuove cadute, trattando come continuativo ciò che per l'utente è un unico disservizio prolungato.

Importi e tetti: come cresce il riconoscimento

Per le utenze domestiche in bassa tensione è previsto un importo base di 34,50 euro, al quale si sommano 17,25 euro per ogni ulteriore blocco di 4 ore oltre la soglia, fino a un massimo calcolato su 240 ore complessive di

interruzione. Il meccanismo è progressivo: più a lungo dura il blackout oltre il limite, più aumenta l'indennizzo entro il tetto stabilito.

Per le utenze non domestiche in media tensione -- come negozi, ristoranti e strutture ricettive -- gli importi base risultano più elevati, a riflettere l'impatto economico potenzialmente maggiore sulle attività produttive. Anche per queste utenze l'accredito segue lo stesso principio: automatismo, progressività e liquidazione in bolletta.

Automatismo in bolletta e risarcimenti per danni materiali

L'indennizzo forfettario riconosce il disagio dell'interruzione in sé e non richiede documentazione. Non sostituisce però il risarcimento di danni patrimoniali specifici (ad esempio elettrodomestici danneggiati, merci deperite, perdita di produzione), che deve essere richiesto con una pratica separata al distributore.

Per il risarcimento occorre presentare una domanda corredata da prove che attestino il danno e il nesso causale con il blackout: documenti fiscali, perizie, fotografie e ogni altro elemento utile alla valutazione. La procedura è distinta dall'indennizzo automatico e viene esaminata caso per caso secondo la disciplina vigente.

Cosa fare in pratica

- Per l'indennizzo automatico non è necessaria alcuna istanza: il distributore verifica e accredita in bolletta tramite il venditore.

- Se il riconoscimento non compare, è

consigliabile sollecitare il distributore indicando contratto, indirizzo di fornitura e data/ora dell'interruzione.

- In presenza di danni materiali, aprire una pratica separata allegando fotografie, ricevute e ogni prova utile.

- Per tutela probatoria, annotare con precisione data e orario dell'inizio e della fine del blackout, anche quando si attende l'indennizzo automatico.

Gli standard per i distributori e i tempi di accredito

ARERA impone ai distributori standard minimi di continuità del servizio e l'obbligo di corrispondere l'indennizzo quando tali standard non sono rispettati. La catena operativa è definita: il distributore certifica l'evento e trasferisce l'importo alla società di vendita, che provvede all'addebito a credito nella prima fattura utile. L'utente riceve così il rimborso in modo automatico e tracciabile, senza oneri procedurali.

Le richieste dei consumatori

Accanto all'automatismo in bolletta, le associazioni segnalano l'urgenza di ridurre frequenza e durata dei disservizi. Assoutenti ha sollecitato ARERA a promuovere un tavolo tecnico con distributori, fornitori e operatori economici per definire un piano di emergenza estivo e meccanismi indennitari più robusti. L'associazione ha chiesto formalmente un confronto che coinvolga anche commercianti, albergatori e rappresentanti dei consumatori, con l'obiettivo di rafforzare gli interventi sulle reti e migliorare la resilienza del servizio

Blackout: indennizzo automatico in bolletta, fino a 34,50 euro dopo 8 ore

elettrico.



RC auto, Assoutenti boccia il Ddl Concorrenza: "Solo aria fritta"

L'associazione dei consumatori critica l'articolo 14 della delega: nessun intervento su risarcimento diretto, trasparenza e concorrenza reale tra le compagnie. 10/07/2026 Redazione Il Ddl Concorrenza non convince Assoutenti, che boccia senza mezzi termini l'articolo 14 dedicato alla riforma della RC auto. Secondo l'associazione dei consumatori, la delega al Governo rappresenta un'occasione mancata: invece di intervenire sul risarcimento diretto, il testo si limiterebbe a puntellare un sistema che da quasi vent'anni non avrebbe portato né a premi più bassi né a risarcimenti più equi.

'Aria fritta - dichiara il Presidente nazionale di Assoutenti Gabriele Melluso -. Invece di rottamare il risarcimento diretto, un sistema che in quasi vent'anni non ha ridotto i premi né migliorato i risarcimenti, il Governo vorrebbe puntellarlo con ulteriori stampelle e alchimie finanziarie sui forfait. Nessuna misura della delega affronta i veri nodi: i diritti degli assicurati, la trasparenza dei risarcimenti, la concorrenza reale tra imprese.

Così si consolida di fatto un oligopolio assicurativo che pesa

sulle tasche di 40 milioni di automobilisti'.

'Basterebbe tornare a un principio di responsabilità civile pura: chi rompe paga - commenta Stefano Mannacio, responsabile assicurazioni di Assoutenti -.

Sul fronte dei premi, la strada è imporre una polizza RC con franchigia a carico del responsabile civile, che responsabilizza chi causa i sinistri invece di scaricarne i costi su tutti.

E serve un disboscamento delle clausole vessatorie che impediscono ai danneggiati di riparare l'auto dove vogliono, come la legge già garantisce. La delega parla di bonus/malus evoluti e antifrode, ma tace su tutto questo: invece di dare agli assicurati più diritti, più mercato e più concorrenza, si blinda l'esistente'.

L'associazione chiede ora al Parlamento di intervenire sul testo della delega, introducendo criteri direttivi specifici su tre fronti: libertà di scelta del riparatore, nullità delle clausole limitative e superamento del sistema CARD che regola oggi il risarcimento diretto.



Recensioni, i nodi aperti dopo le linee guida Antitrust

L'AGCM (antitrust) ha pubblicato lo schema di linee guida sulle recensioni online previsto dalla legge 34/2026. Il documento introduce indicazioni operative su autenticità, tracciabilità, pratiche vietate, piattaforme terze e consultazione pubblica, con effetti che possono andare oltre turismo e ristorazione

Maurizio Carmignani

Founder & CEO - Management Consultant, Trainer & Startup Advisor

L'AGCM ha pubblicato lo schema di linee guida sulle recensioni online previste dalla legge 34/2026. Il documento, in consultazione pubblica fino al 15 luglio, traduce in indicazioni operative i requisiti di liceità delle recensioni nel settore turistico e della ristorazione, con principi estensibili a tutti i comparti. Ecco cosa contiene, come reagiscono gli operatori e i nodi ancora aperti. Lo schema, approvato in via preliminare dall'Autorità nella sua adunanza del 23 giugno e pubblicato il 30 giugno, dà attuazione all'articolo 21 della legge 11 marzo 2026 n. 34 -- la legge annuale sulle piccole e medie imprese -- che aveva introdotto una disciplina specifica contro le recensioni false nei settori della ristorazione, del turismo e della ricettività, senza però fornire gli strumenti operativi per applicarla. La legge, in vigore dal 7 aprile 2026, era rimasta fino ad ora sostanzialmente sospesa: prevedeva requisiti di liceità, limiti temporali (30 giorni per pubblicare la recensione dalla fruizione del servizio), un criterio di obsolescenza (due anni), il divieto di acquisto e cessione di recensioni, ma rinviava la definizione dei meccanismi concreti di verifica e contrasto alle linee guida dell'AGCM, che dovevano essere adottate sentiti AGCOM, il Garante per la protezione dei dati personali, il

MIMIT e il Ministero del Turismo. Ora quel testo è disponibile, e la consultazione pubblica resterà aperta fino al 15 luglio 2026: chiunque, operatori economici, piattaforme, associazioni, esperti, può inviare osservazioni motivate via PEC all'indirizzo protocollo.agcm@pec.agcm.it, con oggetto Consultazione pubblica sulle Linee Guida recensioni online.

La finestra temporale è strettissima. Vediamo cosa contiene il documento e perché merita attenzione. Indice degli argomenti. La prima cosa da notare è l'ambito di applicazione. Le linee guida nascono per dare attuazione alla legge 34/2026, che riguarda specificamente le imprese della ristorazione e le strutture del settore turistico situate in Italia. Ma il documento dell'AGCM va esplicitamente oltre quel perimetro settoriale.

Al paragrafo 9, lo schema dichiara di fornire un ausilio interpretativo che trova applicazione nei settori regolati dalla legge annuale sulle PMI, ma anche in linea di principio in ogni altro ambito merceologico. In altre parole, l'Autorità sta dicendo che i principi contenuti nel documento orientano la sua attività di vigilanza sulle pratiche commerciali scorrette in materia di recensioni a prescindere dal settore. Questo significa che il testo si rivolge a tutti i professionisti, ovunque stabiliti, che indirizzano la propria attività economica verso il territorio italiano e mettono a disposizione strumenti per la pubblicazione di recensioni online. La definizione include sia le imprese che consentono di recensire i propri beni e servizi, sia quelle che ospitano o gestiscono recensioni relative a prodotti e servizi di terzi: piattaforme, marketplace, aggregatori. Anche la

nozione di recensione è estesa. Il documento la intende come qualsiasi giudizio, apprezzamento o valutazione espressa online dai consumatori, in qualsiasi forma, in relazione a beni o servizi.

Non solo il commento testuale, quindi, ma anche punteggi, stelle, classificazioni e qualunque altro sistema di rappresentazione dell'esperienza del cliente. La sezione centrale del documento (paragrafo 18) elenca le misure che i professionisti dovrebbero adottare per garantire l'autenticità delle recensioni, suddividendole in tre categorie. La prima riguarda la verifica dell'acquisto o dell'utilizzo effettivo del bene o servizio recensito.

Tra gli strumenti indicati: la richiesta di documentazione fiscale o contabile, lo scontrino, una ricevuta, un numero d'ordine o di prenotazione, l'invio di un link per recensire all'email utilizzata per l'acquisto, solo dopo che l'ordine risulti completato o il servizio fruito, la possibilità di pubblicare la recensione esclusivamente dall'area riservata del cliente, nella sezione ordini conclusi.

La legge 34/2026 stabilisce, all'articolo 19, una presunzione di autenticità per le recensioni corredate da documentazione fiscale: non un obbligo per il consumatore di allegare lo scontrino in ogni caso, ma un criterio di prova in caso di contestazione.

Il documento menziona anche sistemi di validazione tramite QR Code o codici OTP forniti al momento dell'acquisto.

La seconda categoria riguarda la tracciabilità dell'autore: sistemi di registrazione, link di conferma via email, controllo dell'indirizzo IP.

La terza concerne gli strumenti

Recensioni, i nodi aperti dopo le linee guida Antitrust

automatizzati di rilevamento delle anomalie : un numero elevato di recensioni in poco tempo dallo stesso IP, pattern linguistici ripetitivi, indicatori che possono segnalare attività di generazione in serie, inclusa quella tramite intelligenza artificiale generativa .

Su questo punto il documento introduce un principio importante: il rilevamento di un'anomalia non deve comportare la cancellazione automatica della recensione, ma subordinare la pubblicazione a una verifica ulteriore da svolgersi in tempi rapidi.

Si tratta di un approccio che tiene insieme l'esigenza di contrasto alle frodi con la tutela della libertà di espressione.

L'elenco degli strumenti è esplicitamente non esaustivo , le misure sono calibrate secondo un principio di proporzionalità: le grandi piattaforme con un rischio elevato di attività fraudolenta e maggiori risorse sono chiamate a impiegare mezzi più sofisticati, compresa l'intelligenza artificiale con successiva revisione umana, mentre le imprese di minori dimensioni hanno margini di adattamento. Oltre alle misure positive, il documento include un elenco di pratiche manipolative da cui i professionisti dovrebbero astenersi.

Tra queste: rimuovere o occultare le recensioni negative, scoraggiare la pubblicazione di giudizi sfavorevoli, riferire gli apprezzamenti dei consumatori a contenuti diversi da quelli intesi dal recensore; predisporre modelli precompilati di recensioni positive; coinvolgere i consumatori nel processo di moderazione per indurli a modificare o cancellare recensioni già pubblicate; presentare valutazioni aggregate basate su criteri non esplicitati

o non trasparenti. Un passaggio rilevante riguarda le recensioni incentivate : i professionisti devono evitare che il contenuto della recensione sia determinato dall'incentivo e garantire che i consumatori siano chiaramente informati del fatto che la recensione è stata incentivata, qualunque sia la forma del beneficio.

Questo principio colpisce trasversalmente molte pratiche consolidate nel marketing digitale, dalle offerte di sconti in cambio di giudizi alle collaborazioni con influencer che ricevono servizi gratuiti in cambio di visibilità, pratiche che la legge 34/2026 dichiara esplicitamente illecite nel settore turistico e della ristorazione. Sul fronte della cessione delle recensioni , lo schema richiama il divieto di acquisto e vendita a qualsiasi titolo di recensioni, apprezzamenti o interazioni, previsto dall'articolo 20 della legge.

Resta lecito rendere disponibili recensioni genuine raccolte da un altro professionista, purché il consumatore sia informato delle modalità di raccolta e degli accorgimenti adottati per assicurarne la genuinità. Una sezione autonoma (la V) riguarda i professionisti che ospitano recensioni relative a beni e servizi offerti da terzi, le piattaforme , in sostanza. Anche a loro si chiede di adottare misure ragionevoli e proporzionate per garantire che le recensioni presentate come verificate provengano effettivamente da consumatori che hanno acquistato o utilizzato il prodotto.

Si chiede inoltre una gestione tempestiva e trasparente dei reclami, con la rimozione delle recensioni illecite e, quando l'illiceità non sia evidente, la possibilità per entrambe le parti di portare elementi a sostegno della propria posizione.

Qui emerge uno dei nodi strutturali già evidenziati dall'analisi pubblicata su queste pagine a maggio.

Le piattaforme che gestiscono il grosso del flusso di recensioni nel settore turistico, Google, TripAdvisor, Booking, operano secondo modelli contrattuali e in giurisdizioni diverse da quella italiana. Le linee guida dell'AGCM si rivolgono a tutti i professionisti ovunque stabiliti che si rivolgono al mercato italiano, ma la capacità di enforcement effettivo su operatori extraterritoriali resta un interrogativo aperto. Il precedente Trustpilot è, in questo senso, rilevante. A marzo 2026, pochi giorni prima dell'entrata in vigore della legge 34/2026, l'AGCM ha sanzionato la piattaforma danese con una multa da 4 milioni di euro per pratiche commerciali scorrette, contestando la scarsa trasparenza sul sistema di valutazione e l'inadeguatezza dei controlli sull'autenticità delle recensioni etichettate come verificate.

Un precedente che dimostra che l'Autorità è disposta ad agire anche nei confronti di operatori con sede fuori dall'Italia, ma che ha anche messo in luce la complessità di questi interventi: Trustpilot ha annunciato ricorso, contestando integralmente le conclusioni dell'AGCM.

Le associazioni dei consumatori hanno accolto il documento con favore, ma non senza distinguo.

Federconsumatori , che aveva partecipato attivamente alla discussione parlamentare sulla legge 34/2026, giudica positivamente l'introduzione di vincoli su trasparenza, verificabilità e prove d'acquisto, sottolineando come il mercato delle recensioni incentivate distorca le scelte di milioni di

Recensioni, i nodi aperti dopo le linee guida Antitrust

consumatori. Ma segnala un interrogativo specifico: quanto sarà efficace il sistema di verifica sulle piattaforme terze, dove la filiera di controllo è più lunga e complessa?

Assoutenti riconosce le novità positive, tra cui la previsione del QR Code come strumento di validazione, che risponde a una specifica richiesta dell'associazione, ma critica il limite dei 30 giorni previsto dalla legge per pubblicare la recensione e lamenta l'assenza di un coinvolgimento diretto delle associazioni dei consumatori nei processi di verifica.

Il Codacons ha assunto una posizione più critica. Pur apprezzando la direzione generale, giudica le misure insufficienti e chiede una revisione più ampia della normativa, alla luce della diffusione dell'intelligenza artificiale generativa, che può aumentare esponenzialmente il rischio di recensioni prodotte in serie, e del fatto che le linee guida restano non vincolanti per i professionisti che operano al di fuori dei settori del turismo e della ristorazione.

Sul versante degli operatori, Fipe Confcommercio considera la nuova disciplina uno strumento potente per premiare le imprese corrette e ridurre l'impatto delle false recensioni, incluse quelle generate da agenzie specializzate nel gonfiare i ranking.

Confcommercio si è già attivata per ottenere la qualifica di segnalatore attendibile ai sensi del Digital Services Act.

Federalberghi, che aveva a suo tempo denunciato il fenomeno dei mercanti di recensioni, e in un caso contribuito all'arresto di un fabbricante salentino di fake reviews, condannato a 9 mesi di reclusione, ha espresso un giudizio più cauto, temendo che i principi della

nuova legge siano facilmente aggirabili.

Il documento dell'AGCM rappresenta un avanzamento concreto rispetto al vuoto operativo in cui versava la legge 34/2026 dall'entrata in vigore del 7 aprile.

Ma diversi nodi restano aperti.

Il primo è la doppia fonte regolatoria. Le linee guida applicative sono elaborate separatamente da AGCM e AGCOM: all'Antitrust competono i profili sanzionatori e la definizione dei criteri di liceità; all'AGCOM spetta la definizione del Codice di condotta cui le piattaforme devono attenersi.

I tempi di adozione dei due strumenti potrebbero non essere sincronizzati, creando un periodo di incertezza per gli operatori che devono osservare due fonti regolatorie non necessariamente coordinate. Il secondo è l'assenza di un regime sanzionatorio autonomo all'interno delle linee guida stesse. Il documento orienta, ma non impone: per i settori diversi dal turismo e dalla ristorazione, le indicazioni restano raccomandazioni. Le sanzioni arriveranno, se del caso, attraverso i procedimenti dell'AGCM per pratiche commerciali scorrette ai sensi del Codice del consumo, con multe fino a 10 milioni di euro, ma solo a posteriori. Il terzo riguarda l'intelligenza artificiale generativa, che il documento menziona soltanto come strumento di contrasto (sistemi automatizzati per il rilevamento delle anomalie) ma non come problema emergente.

Le recensioni generate da modelli linguistici non presentano i classici indicatori di anomalia, come pattern linguistici ripetitivi o picchi da un singolo IP, possono essere prodotte su scala industriale con costi marginali vicini allo zero.

Il Codacons ha sollevato questo punto nelle sue osservazioni, e la questione meriterà probabilmente un approfondimento nel testo definitivo.

Il quarto, infine, è la tensione tra regolazione nazionale e infrastruttura globale.

Le linee guida chiedono alle piattaforme di adottare misure proporzionate alle proprie dimensioni e risorse, ma non risolvono il problema di fondo: una legge italiana che interviene su un mercato locale non controlla le architetture digitali su cui quel mercato costruisce la propria reputazione.

L'efficacia del sistema dipenderà dalla capacità dell'AGCM di far leva sugli strumenti europei, il Digital Services Act, in primo luogo, per ottenere la cooperazione delle piattaforme globali.

Un elemento che merita attenzione è il richiamo, nelle disposizioni finali, allo standard ISO 20488 (2018-2024) sulle recensioni online dei consumatori. Lo schema AGCM riconosce esplicitamente che le imprese possono fare riferimento anche a migliori pratiche del settore e a strumenti settoriali di autoregolazione o co-regolazione per garantire un livello di tutela più elevato di quello indicato dalle linee guida stesse.

Si tratta di un'apertura significativa, che lascia spazio all'innovazione nelle pratiche di verifica e non cristallizza il sistema su un singolo approccio tecnologico. La clausola di rivedibilità prevede che l'Autorità aggiornerà le linee guida in caso di modifiche normative nazionali o europee, sviluppi giurisprudenziali o applicativi, e procederà comunque alla loro revisione entro un anno dalla pubblicazione. Le osservazioni motivate possono essere

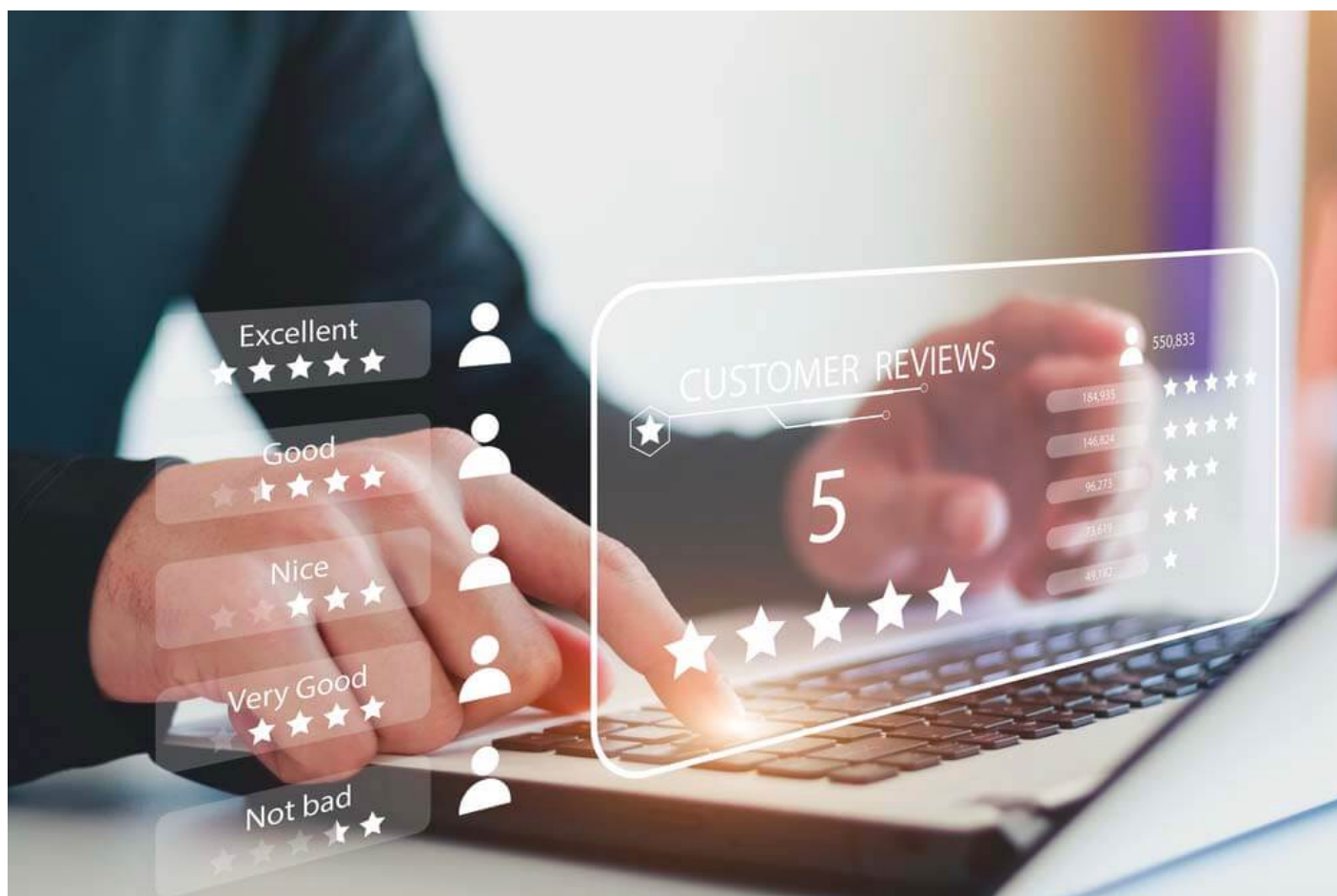
Recensioni, i nodi aperti dopo le linee guida Antitrust

inviare entro il 15 luglio 2026 -- la scadenza è imminente, via PEC all'indirizzo

protocollo.agcm@pec.agcm.it , con oggetto Consultazione pubblica sulle Linee Guida recensioni online. Il

momento è particolarmente rilevante per chiunque operi nel settore, imprese, piattaforme, consulenti, associazioni di categoria e di consumatori , perché le osservazioni presentate in questa fase potranno incidere sul testo definitivo.

Dopo la chiusura della consultazione, l'AGCM valuterà i contributi ricevuti e adotterà le linee guida nella loro versione finale, dando finalmente piena operatività alla disciplina introdotta dalla legge 34/2026.



Risarcimento diretto RCA 'highlander': DDL Concorrenza gli fa il solletico

Il sistema di risarcimento diretto fa discutere da anni: sebbene i risultati in termini di prezzi RCA siano deludenti, sopravvive a tutte le riforme del settore. Il sistema di risarcimento diretto fa discutere da anni: sebbene i risultati in termini di prezzi RCA siano deludenti, sopravvive a tutte le riforme del settore di Redazione 10 Luglio 2026 - 12:05 Il risarcimento diretto RCA era, è e sarà protagonista del settore assicurativo auto italiano. Dalla sua nascita nel 2007, si attendono i risultati promessi dal legislatore (meno costi a carico delle compagnie e riduzione dei prezzi delle polizze), ma senza successo.

Di tanto in tanto, qualche politico lascia intendere che il sistema possa essere rottamato, organizzando tavole rotonde sulla materia: tuttavia, quando arriva il momento di dare un colpo di spugna, tutto resta così com'è.

Pareva che il disegno legge Concorrenza fosse la volta buona per una riforma profonda del comparto, però anche questa illusione è morta all'alba. Di qui, la nostra definizione di risarcimento diretto: 'highlander'.

L'immortale.

Un meccanismo eterno (qui come funziona) che passa attraverso i cambi dei Governi, dei ministri dello Sviluppo Economico (oggi delle Imprese), dei CEO dei colossi assicurativi, e pure delle assemblee dell'Ania (assicurazioni) e dell'Ivass (l'autorità di vigilanza sulle compagnie).

RISARCIMENTO DIRETTO RCA: QUAL ERA L'OBIETTIVO Consentendo all'automobilista danneggiato in un incidente di ottenere l'indennizzo dalla propria compagnia, anziché da quella del colpevole del sinistro, si puntava a ridurre gli esborsi a carico delle compagnie e quindi le

tariffe RCA.

Il secondo traguardo? Eliminare le truffe, ossia i risarcimenti per sinistri mai avvenuti e i rimborsi gonfiati.

DISEGNO LEGGE: "ARIA FRITTA" Considerando il fallimento dell'indennizzo diretto, col DDL, attacca Assoutenti, l'Esecutivo vorrebbe puntellare il sistema "con ulteriori stampelle e alchimie finanziarie sui forfait. Nessuna misura della delega affronta i veri nodi: i diritti degli assicurati, la trasparenza dei rimborsi, la concorrenza reale tra imprese.

Così si consolida di fatto un oligopolio assicurativo che pesa sulle tasche degli automobilisti". Insomma, "aria fritta".

QUALE SOLUZIONE Secondo Stefano Mannacio, responsabile assicurazioni dell'associazione dei consumatori che denuncia il problema, il DDL "parla di bonus/malus evoluti e antifrode per blindare l'esistente".

Invece, "occorre tornare a un principio di responsabilità civile: chi rompe paga". Sul fronte dei premi, bisogna "imporre una polizza con franchigia a carico del colpevole, che responsabilizza chi causa i sinistri invece di scaricarne i costi su tutti".

Serve infine un "disboscamento delle clausole vessatorie che impediscono ai danneggiati di riparare l'auto dove vogliono, come la legge già garantisce". Le compagnie opererebbero una canalizzazione forzata dei danneggiati verso i carrozzieri convenzionati, a discapito dei carrozzieri indipendenti, con ricadute negative per concorrenza e prezzi.

PARADOSSO BOOMERANG: SÌ AI VEICOLI SINISTROSI, NO AI

GUIDATORI VIRTUOSI Da parte sua, Davide Galli, presidente di Federcarrozzeri, evidenzia come il risarcimento diretto va reso facoltativo anche in sede stragiudiziale. 'Il risarcimento diretto è irrazionale. Pone a carico dell'assicuratore del danneggiato il relativo risarcimento, con rimborso esclusivamente di un forfait. Risultato: è preferibile assicurare veicoli sinistrosi piuttosto che conducenti virtuosi".

Proprio quegli automobilisti che il ministro delle Imprese Adolfo Urso vorrebbe premiare.

MA ALLA FINE, IL DDL COSA DICE?

FORMULE UN PO' OSCURE Il Governo è delegato ad adottare, entro 9 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, uno o più decreti legislativi per la riforma della disciplina dell'assicurazione RCA. Ecco i punti chiave, un po' oscuri a dire il vero. Revisione del sistema bonus/malus, basandolo su una più ampia disponibilità di informazioni e su metodologie di valutazione del rischio maggiormente evolute, in modo da meglio valorizzare i comportamenti di guida virtuosi e ridurre il peso relativo di alcune variabili indirette, e in particolare quella territoriale, stimolando ulteriormente la competitività fra le imprese a vantaggio degli assicurati. Perfezionamento ed efficientamento della procedura di risarcimento diretto, anche mediante la rivisitazione della metodologia di calcolo dei valori dei forfait a beneficio di una maggiore trasparenza e concorrenza, senza pregiudizio per la stabilità dei premi assicurativi; Rafforzamento delle misure antifrode valorizzando, in fase liquidativa, e con le necessarie cautele per evitare elusioni dell'obbligo a contrarre, anche in fase

Risarcimento diretto RCA 'highlander': DDL Concorrenza gli fa il solletico

assuntiva, elementi oggettivi e dati sistematici che possano evidenziare eventuali profili di rischio connessi a comportamenti fraudolenti. Prevenzione

dell'evasione dell'obbligo assicurativo anche mediante un sistema integrato di controllo e scambio informativo dei dati relativi ai veicoli. Morale: micro normative di natura burocratica

(soggette a mille interpretazioni) che fanno il solletico al risarcimento diretto, destinato a vivere ancora a lungo.

Share on: © RIPRODUZIONE RISERVATA



Ddl concorrenza, l'analisi dei Consumatori su Rc Auto, carburanti e telecomunicazioni

Le associazioni ADOC, Assoutenti e Unione Nazionale Consumatori analizzano le misure previste dalla bozza del Ddl concorrenza

Le associazioni dei consumatori seguono l'evoluzione del Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza, che contiene interventi destinati ad incidere direttamente sui diritti degli utenti e sul funzionamento di mercati particolarmente rilevanti, quali quello assicurativo e delle telecomunicazioni.

Ddl concorrenza, il parere dell'ADOC

L'associazione ADOC esprime, in particolare, un primo giudizio favorevole sull'articolo 13 del provvedimento, che - spiega Anna Rea, Presidente dell'ADOC - "estende ai servizi di telecomunicazioni le misure correttive già previste per i contratti di energia elettrica e gas, contribuendo ad assicurare un quadro regolatorio più uniforme tra i diversi servizi di pubblica utilità". Per l'associazione "si tratta di un intervento che rafforza la tutela dei consumatori nei confronti di pratiche commerciali scorrette e va nella direzione di una maggiore equità del mercato".

"Accogliamo con favore - afferma inoltre la Presidente dell'ADOC - anche la delega al Governo per la riforma dell'assicurazione RC Auto, che rappresenta un passaggio importante verso un sistema assicurativo più moderno, fondato su una più corretta valutazione del rischio, sul rafforzamento della lotta alle frodi e sul miglioramento dell'efficienza del risarcimento diretto. L'obiettivo di correlare maggiormente il premio assicurativo al rischio effettivamente assunto dalle imprese è condivisibile,

così come l'intenzione di valorizzare i comportamenti di guida virtuosi e di ridurre progressivamente il peso delle variabili indirette, in particolare quella territoriale, che negli anni ha determinato significative disparità di trattamento tra gli assicurati".

Per ADOC "è positiva anche la revisione del sistema Bonus/Malus attraverso metodologie di valutazione del rischio più evolute, purché tali strumenti siano fondati su criteri trasparenti, verificabili e non discriminatori".

Secondo l'associazione permangono tuttavia alcune rilevanti criticità che dovranno essere affrontate nella fase di attuazione della delega: "in primo luogo, occorrerà definire con estrema chiarezza quali dati saranno utilizzati per la profilazione del rischio e quali garanzie saranno previste a tutela della privacy e dei diritti degli assicurati. L'utilizzo di banche dati sempre più estese e di algoritmi predittivi non può tradursi in forme di discriminazione indiretta o in una limitazione dell'accesso alla copertura assicurativa".

"Anche il rafforzamento delle misure antifrode - prosegue Rea - costituisce un obiettivo condivisibile, ma dovrà essere accompagnato da adeguate garanzie procedurali, affinché gli strumenti di prevenzione non comportino ritardi nella liquidazione dei sinistri né penalizzino gli assicurati in buona fede. Allo stesso tempo, sarà fondamentale verificare che la revisione del sistema di risarcimento diretto produca benefici concreti in termini di rapidità, trasparenza e contenimento dei costi per gli utenti".

UNC: passi indietro sui carburanti

Anche l'Unione Nazionale

Consumatori interviene sul ddl concorrenza, che - secondo il suo parere - fa dei "passi indietro sui carburanti", mentre "l'unico passo avanti sembra essere l'articolo che estende il giro di vite sul teleselling dato per luce e gas anche al settore delle telecomunicazioni".

"Con la scusa di dare una stretta antimafia, doverosa e più che condivisibile, per poter aprire un impianto di distribuzione dei carburanti, si passa dal silenzio assenso al rilascio dell'autorizzazione espressa con tutti i ritardi che ne conseguono, dato che i 90 giorni non sono mai stati rispettati nel nostro Paese", afferma Massimiliano Dona, presidente dell'Unione Nazionale Consumatori.

"Inoltre, se è doveroso e sacrosanto verificare la documentazione antimafia, ci domandiamo a quale titolo per poter aprire un'impresa non bastino, come è attualmente, la verifica della conformità al piano regolatore, alle prescrizioni fiscali, a quelle concernenti la sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, la tutela dei beni storici e artistici, ma addirittura serva la dimostrazione che si sta applicando il contratto collettivo nazionale di lavoro di settore. Insomma, un regalo ai distributori esistenti e un ostacolo e un giro di vite alle aperture future", conclude Dona.

Ddl concorrenza, Assoutenti su Rc Auto: occasione mancata

L'art. 14 del Ddl Concorrenza che delega il Governo alla riforma dell'assicurazione RC auto, è per Assoutenti "un'occasione mancata".

"Invece di rottamare il risarcimento diretto, un sistema che in quasi vent'anni non ha ridotto i premi né migliorato i risarcimenti, il Governo vorrebbe

Ddl concorrenza, l'analisi dei Consumatori su Rc Auto, carburanti e telecomunicazioni

puntellarlo con ulteriori stampelle e alchimie finanziarie sui forfait - dichiara il presidente Gabriele Melluso -. Nessuna misura della delega affronta i veri nodi: i diritti degli assicurati, la trasparenza dei risarcimenti, la concorrenza reale tra imprese. Così si consolida di fatto un oligopolio assicurativo che pesa sulle tasche di 40 milioni di automobilisti".

Sulla stessa linea Stefano Mannacio,

responsabile assicurazioni di Assoutenti: "Basterebbe tornare a un principio di responsabilità civile pura: chi rompe paga. Sul fronte dei premi, la strada è imporre una polizza RC con franchigia a carico del responsabile civile, che responsabilizza chi causa i sinistri invece di scaricarne i costi su tutti. E serve un disboscamento delle clausole vessatorie che impediscono ai danneggiati di riparare l'auto dove

vogliono, come la legge già garantisce. La delega parla di bonus/malus evoluti e antifrode, ma tace su tutto questo: invece di dare agli assicurati più diritti, più mercato e più concorrenza, si blinda l'esistente".

Assoutenti chiede, quindi, al Parlamento di modificare la delega, introducendo criteri direttivi su libertà di scelta del riparatore, nullità delle clausole limitative e superamento del CARD.



Carburanti e Rc auto, pronta la riforma del governo

Giuseppe Castellini

La bozza del disegno di legge Concorrenza introduce controlli antimafia sui distributori, 120 milioni per la riconversione green e una delega per riscrivere bonus/malus e risarcimento diretto. Nel settore telefonico arriva il divieto delle chiamate commerciali non richieste.

(Foto: il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso).

Il governo prepara una vasta revisione delle regole che governano la distribuzione dei carburanti e l'assicurazione obbligatoria dei veicoli. Il progetto comprende anche una nuova stretta sulle telefonate commerciali nel settore delle telecomunicazioni, dopo i tentativi falliti di inserire la norma in altri provvedimenti.

Il testo, però, è ancora una bozza: non è stato approvato dal Consiglio dei ministri e potrebbe essere modificato prima dell'esame parlamentare. Secondo quanto comunicato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, il disegno di legge annuale sulla concorrenza dovrebbe arrivare sul tavolo del governo entro luglio. Diverse parti, soprattutto quelle sulla Responsabilità civile auto (Rc auto), non produrrebbero comunque effetti immediati perché richiederebbero successivi decreti legislativi.

Il capitolo più articolato riguarda i distributori. La bozza irrigidisce innanzitutto i requisiti necessari per ottenere e conservare l'autorizzazione. I titolari dovranno dimostrare di possedere una capacità tecnica, organizzativa ed economica sufficiente a garantire la continuità del servizio, essere in regola con i contributi, applicare il Contratto collettivo nazionale di lavoro e presentare il

Documento unico di regolarità contributiva (Durc).

L'autorizzazione sarà inoltre subordinata alle verifiche previste dalla normativa antimafia. Saranno esclusi i soggetti coinvolti in frodi, gravi reati o nelle altre condizioni che determinano l'esclusione automatica dagli appalti pubblici. Il controllo non riguarderà soltanto le nuove aperture: anche i titolari già autorizzati rischieranno la decadenza qualora, durante le verifiche, risultassero privi dei requisiti richiesti e non riuscissero a regolarizzare la propria posizione entro novanta giorni.

La trasformazione più rilevante scatterebbe dal 1° gennaio 2028. Da quella data non potrebbero essere autorizzati nuovi impianti limitati alla vendita di benzina o gasolio: ogni nuova stazione dovrebbe offrire almeno un vettore energetico alternativo ai combustibili fossili, come elettricità, biocarburanti, biometano, idrogeno rinnovabile o combustibili sintetici.

Il principio è semplice: la rete tradizionale dei distributori dovrebbe gradualmente diventare una rete di servizi per forme diverse di mobilità. L'applicazione concreta, però, dipenderà dagli investimenti richiesti agli operatori, dalla disponibilità delle connessioni elettriche e dalla domanda effettiva di carburanti alternativi nelle diverse aree del Paese.

Per accompagnare questa riconversione la bozza istituisce il Fondo per la trasformazione della rete carburanti verso la mobilità green, con una dotazione di 40 milioni di euro l'anno dal 2028 al 2030. Il valore complessivo è quindi di 120 milioni, finanziati attraverso una quota dei proventi delle aste delle emissioni di anidride carbonica e gestiti da

Acquirente Unico.

Di queste risorse, 112 milioni sarebbero destinati ai contributi per la trasformazione degli impianti: 37 milioni nel 2028, altrettanti nel 2029 e 38 milioni nel 2030. Gli altri 8 milioni servirebbero a indennizzare i gestori che, in seguito alla riconversione, non potessero continuare l'attività. L'indennizzo individuale non potrebbe superare i 20 mila euro.

I titolari degli impianti potrebbero ottenere un contributo pari al massimo al 50 per cento delle spese sostenute, entro il limite di 60 mila euro, per dismettere le vecchie strutture e realizzare stazioni di ricarica con potenza di almeno 90 kilowatt oppure impianti per la distribuzione di biocarburanti liquidi o gassosi. Sarebbero finanziabili anche le opere di connessione alla rete, le cabine elettriche, i sistemi di accumulo e la messa in sicurezza dei serbatoi.

Nelle aree interne il progetto segue una logica diversa. Per evitare di lasciare territori poco popolati senza punti di rifornimento, il contributo massimo scenderebbe a 30 mila euro e sarebbe concesso per affiancare una colonnina o un carburante alternativo alla vendita tradizionale, non per sostituirla completamente. Le modalità operative dovranno essere definite con decreti ministeriali e gli aiuti saranno sottoposti alle regole europee sugli incentivi alle imprese.

La bozza interviene anche nei rapporti tra proprietari delle reti e gestori dei singoli punti vendita. Il contratto per l'affidamento dei servizi di rifornimento dovrebbe durare almeno quattro anni e prevedere termini di preavviso, meccanismi di aggiornamento del corrispettivo e penali

Carburanti e Rc auto, pronta la riforma del governo

in caso di recesso anticipato. Se imprese petrolifere e associazioni dei gestori non trovassero un accordo entro 120 giorni, le condizioni potrebbero essere definite da un collegio di tre esperti.

Per chi continuasse a utilizzare rapporti contrattuali diversi da quelli previsti, sarebbero introdotte sanzioni comprese tra 2 mila e 20 mila euro per ogni punto vendita, fino a un massimo di 200 mila euro. Anche i contratti di comodato passerebbero dagli attuali sei anni a quattro, con rinnovo automatico salvo disdetta.

Questa parte della riforma punta soprattutto alla legalità, alla stabilità dei rapporti contrattuali e alla transizione energetica. Non contiene invece interventi diretti sulla formazione dei prezzi di benzina e gasolio, proprio mentre il costo dei rifornimenti è tornato al centro del confronto politico. Il prezzo self del gasolio risultava vicino o superiore a 1,94 euro al litro in numerose regioni, mentre la benzina oscillava generalmente tra 1,84 e 1,90 euro.

Il Codacons ha espresso "forte delusione", sostenendo che il testo non affronta né i rialzi anomali né la cosiddetta doppia velocità dei listini: prezzi molto rapidi nel recepire gli aumenti del petrolio e più lenti quando le quotazioni internazionali scendono. La valutazione dell'associazione riguarda dunque ciò che nella bozza manca, più che le regole introdotte sulla struttura della rete.

Il secondo grande capitolo è la Rc auto. Il Parlamento affiderebbe al governo nove mesi per adottare uno o più decreti legislativi destinati a modificare il sistema. L'obiettivo dichiarato è avvicinare il premio pagato

dall'automobilista al rischio effettivamente assunto dalla compagnia, rendendo più sofisticato il bonus/malus e riducendo il peso delle variabili indirette, in particolare quella territoriale.

Il bonus/malus è il meccanismo che colloca gli assicurati in classi di merito e aumenta o riduce il premio in base ai sinistri provocati. La riforma prospettata vorrebbe affiancare a questo sistema una quantità più ampia di informazioni sui comportamenti di guida, premiando maggiormente gli automobilisti considerati virtuosi.

La formulazione è ancora molto generale. Non chiarisce quali dati potranno essere utilizzati, come saranno valutati, quale peso avrà la residenza e quali garanzie saranno previste contro discriminazioni o errori. Queste scelte verrebbero rinviate ai decreti delegati e al successivo passaggio davanti al Consiglio di Stato e alle commissioni parlamentari.

Il governo intende inoltre modificare il risarcimento diretto, il sistema che consente al danneggiato di rivolgersi alla propria compagnia anziché a quella del responsabile dell'incidente. La bozza prevede di rivedere il metodo con cui vengono calcolati i forfait scambiati tra le imprese, rafforzare le misure antifrode e creare un sistema integrato di dati per individuare i veicoli che circolano senza copertura assicurativa.

La riforma arriva mentre l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) e l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (Ivass) hanno aperto un'indagine congiunta proprio sul bonus/malus, sul risarcimento diretto, sulle scatole nere e sugli ostacoli che rendono difficile confrontare le offerte o cambiare compagnia. La raccolta premi

della Rc auto ha raggiunto circa 13,5 miliardi di euro nel 2025.

Secondo l'Ivass, il premio medio per veicolo è salito da 338 euro nel 2024 a 353 euro nel 2025. Considerando soltanto le autovetture e includendo le diverse componenti del prezzo, il costo medio annuale ha raggiunto 438 euro, con un aumento del 4,5 per cento. Nel quarto trimestre del 2025 il prezzo medio delle polizze per le automobili era di 432 euro, il 3,5 per cento in più rispetto a un anno prima.

Le associazioni dei consumatori non considerano sufficiente la delega. Gabriele Melluso, presidente di Assoutenti, l'ha definita "aria fritta", accusando il governo di mantenere in vita un sistema di risarcimento diretto che, secondo l'associazione, non avrebbe prodotto benefici adeguati per gli assicurati. Assoutenti chiede maggiore libertà nella scelta del riparatore e la cancellazione delle clausole che limitano tale possibilità.

La misura destinata ad avere l'effetto più immediatamente comprensibile per i consumatori riguarda infine le telefonate commerciali. La bozza estende ai servizi di telecomunicazione la disciplina già introdotta per luce e gas. Sarebbero vietate le chiamate o i messaggi non richiesti finalizzati alla proposta o alla conclusione di contratti, salvo che l'utente abbia espresso preventivamente il consenso a ricevere offerte.

La norma era stata inserita in precedenti provvedimenti, ma era stata successivamente eliminata perché considerata estranea alla materia dei decreti esaminati. Il disegno di legge sulla concorrenza offrirebbe ora un contenitore legislativo coerente, riducendo il rischio di una nuova

Carburanti e Rc auto, pronta la riforma del governo

bocciatura formale.

Il progetto mette dunque insieme tre interventi molto diversi. Sul telemarketing introduce una tutela

precisa; sulla rete dei carburanti avvia una trasformazione che comincerebbe realmente nel 2028; sulla Rc auto stabilisce soprattutto gli obiettivi di una riforma ancora da scrivere. Prima di incidere sulle bollette assicurative, sui

prezzi alla pompa o sulle modalità di vendita delle compagnie telefoniche, la bozza dovrà superare il Consiglio dei ministri e un iter parlamentare nel quale cifre, scadenze e criteri potranno ancora cambiare.



Stretta al telemarketing e bonus per le colonnine elettriche: cosa c'è nel nuovo ddl Concorrenza

Il testo dovrebbe andare in Cdm a luglio. Ma ci sono già le prime critiche

Il prossimo ddl concorrenza si preannuncia come quello delle "strette": dal telemarketing selvaggio alle autorizzazioni per le pompe di benzina, con tanto di verifiche anti-mafia. Passando per una revisione dell'assicurazione Rc auto. Questo, almeno, a leggere la bozza del testo che il ministero delle Imprese intende portare in Consiglio dei ministri entro la fine di luglio.

La stretta sul telemarketing

Andiamo con ordine e cominciamo dalle telefonate dei call center che i consumatori oggi ricevono a tutte le ore. Il Governo punta a estendere la stretta già applicata per l'energia. Dal 19 giugno infatti i fornitori di luce e gas non possono più contattare le persone senza il loro consenso. Raccogliendo anche le segnalazioni degli utenti, l'associazione Federconsumatori ha però notato come questa nuova disciplina sia già stata aggirata. Il divieto infatti non si applica se la richiesta di essere contattati arriva direttamente dal consumatore, per esempio tramite il sito dell'azienda. Oppure se un cliente ha dato il via libera alle telefonate commerciali. Così molte società di telemarketing fanno partire delle telefonate (da un numero italiano), subito interrotte. Uno o due squilli, insomma, che portano gli utenti a richiamare, trovandosi a quel punto dall'altra parte un rappresentante della società. A poco serve anche "bloccare" i numeri indesiderati, perché si tratta di utenze "usa e getta". Le stesse aziende in questo modo aggirano anche l'obbligo del "numero identificativo unico" (di tre cifre) introdotto ad aprile dall'Agcom. L'estensione del divieto di

telemarketing alle aziende diverse da luce e gas dovrebbe invece consentire di evitare un altro "trucchetto": la telefonata dell'operatore che, con la scusa di proporre un servizio (ad esempio una rete internet), aggiunge nel pacchetto anche offerte di luce e gas.

Giro di vite sui distributori

La bozza del ddl concorrenza introduce anche una stretta antimafia e l'obbligo di applicare il contratto collettivo per la distribuzione dei carburanti. Per garantire l'affidabilità dei soggetti del settore si prevede che il titolo autorizzativo sia "rilasciato dall'ente territorialmente competente" e che vengano chiesti alcuni requisiti come la "capacità tecnico-organizzativa ed economica necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del servizio". Oppure il rispetto delle regole "in materia contributiva", così come l'applicazione del contratto collettivo (il Ccnl). Ma si chiedono anche "verifiche in materia di documentazione antimafia". In caso di mancata conformità, sono previsti "novanta giorni per l'eventuale eliminazione dei fattori ostativi e per l'adeguamento alle disposizioni". Da tempo infatti si discute soprattutto delle "pompe bianche", quelle senza logo. Sfruttando una serie di falle nel sistema, soprattutto le mafie hanno trovato il modo di sfuggire al controllo sul carico e lo scarico nei depositi: e in questo modo evitano di versare al fisco accise e Iva. Ciò consente di abbassare al tempo stesso il prezzo alla pompa, traducendosi in una concorrenza sleale. Il fenomeno riguarda, ovviamente, solo una parte dei distributori senza logo, ma abbastanza da tradursi in un danno consistente per le casse statali. Una vecchia indagine dell'Unione petrolifera (con dati del 2018) quantificava che tra

il 5 e il 10% di carburante fosse commercializzato tramite reti illegali. Contrario alle novità in arrivo Massimiliano Dona, presidente dell'Unione nazionale consumatori, secondo cui queste regole si traducono in "un regalo ai distributori esistenti e un ostacolo e un giro di vite alle aperture future". Mentre, negli scorsi giorni, fonti del ministero delle Imprese avevano fatto filtrare come sia "stato il difficile dialogo tra le associazioni a bloccare per due anni il ddl di riforma dei carburanti". Dando ulteriore prova di come il clima tra esecutivo ed enti rappresentativi non sia dei più sereni.

Sostegno alle colonnine

Dal 2028 gli impianti dovranno distribuire non solo benzina e diesel ma anche carburanti alternativi per poter operare. Previsti per questo dei bonus per chi installa le colonnine elettriche: i gestori dei distributori che entro il 31 dicembre 2028 decidono mettere delle stazioni per ricaricare i veicoli elettrici o a Gpl viene riconosciuto un incentivo fino al 50% delle spese (per un massimo di 60mila euro). Per finanziare la riconversione delle pompe di benzina sono stanziati 112 milioni di euro in tre anni.

Rc auto

La bozza del ddl Concorrenza impegna anche il Governo ad adottare entro nove mesi una riforma della disciplina dell'assicurazione per le automobili.

Tra gli obiettivi c'è quello di "correlare il premio a carico dell'assicurato al rischio effettivamente assunto dall'impresa, rendere più efficiente il sistema del risarcimento diretto, rafforzare il contrasto alle frodi assicurative e all'evasione dell'obbligo

Stretta al telemarketing e bonus per le colonnine elettriche: cosa c'è nel nuovo ddl Concorrenza

assicurativo". Per farlo si dovrà prevedere anche una revisione del sistema bonus/malus per valorizzare di più il comportamento dei singoli conducenti e meno altre variabili, come quelle territoriali. E ancora, si prevede il rafforzamento delle misure anti-frodi, con un sistema più efficace per scambiare i dati dei veicoli soggetti all'obbligo assicurativo.

Lodi e critiche

Novità che ancora non ci sono ma che già fanno discutere. L'ex ministro alla Cultura e oggi consigliere regionale in Campania per FdI, Gennaro Sangiuliano, si dice soddisfatto dalle novità perché "l'Ivass, l'ente di vigilanza delle assicurazioni, ha certificato che Napoli ha il triste primato delle polizze più care. Un napoletano onesto e perbene, e sono la stragrande maggioranza, paga il doppio di un lombardo nella medesima situazione".

Mentre le misure contenute nella bozza sono "aria fritta" per il presidente di Assoutenti, Gabriele Melluso. "Invece di rottamare il risarcimento diretto, un sistema che in quasi 20 anni non ha ridotto i premi né migliorato i risarcimenti, il Governo vorrebbe puntellarlo con ulteriori stampelle e alchimie finanziarie sui forfait. Nessuna misura della delega affronta i veri nodi: i diritti degli assicurati, la trasparenza dei risarcimenti, la concorrenza reale tra imprese. Così si consolida di fatto un oligopolio assicurativo che pesa sulle tasche di 40 milioni di automobilisti". Sulla stessa linea Federcarrozzieri. "Sono passati 17 anni da quando la Corte Costituzionale ha ribadito (sentenza 180 del 19 giugno 2009) la non obbligatorietà della procedura di risarcimento diretto - dichiara Andrea Galli, presidente dell'associazione delle autocarrozzerie italiane - e bisogna prendere atto che questo sistema si è

risolto in un moltiplicatore di costi".

Il Codacons si è detto invece deluso dall'insieme delle norme contenute nella bozza. A cominciare da quelle sui carburanti. "Nel ddl concorrenza - si legge nella nota dell'associazione dei consumatori - non ci sono infatti riferimenti alla formazione dei listini di benzina e gasolio, alla lotta alle speculazioni e all'odioso fenomeno della doppia velocità dei prezzi alla pompa: rapidissimi a salire quando aumenta il petrolio, lentissimi a scendere quando le quotazioni del greggio calano". Positiva invece "l'estensione delle norme sul telemarketing al settore delle Tlc, un intervento che tuttavia arriva dopo il pasticcio del decreto accise, con la misura prima inserita e poi eliminata". Da qui alla fine di luglio, in ogni caso, c'è tempo per le limature.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Seguici anche su Google Discover di Avvenire



Autovelox, scatta l'ora zero: da domenica spenti oltre mille dispositivi in tutta Italia

Dopo 34 anni di vuoto normativo entra in vigore il decreto sulle omologazioni, ma l'Anci avverte di non scambiare le strade per piste

Domenica 12 luglio 2026 segnerà una svolta per la viabilità italiana: dopo 34 anni di vuoto normativo, entra pienamente in vigore il nuovo decreto ministeriale sulle omologazioni degli autovelox.

Dalla mezzanotte si chiude una delle più tenaci anomalie del Paese, con la disattivazione immediata dei dispositivi non conformi alle nuove regole.

Secondo Luigi Altamura, comandante della Polizia locale di Verona e referente Anci, il quadro operativo è già definito: 2.856 apparecchi continueranno a elevare sanzioni, mentre 1.204 "scatole" dovranno essere spente.

Il loro limite non è tecnico, bensì giuridico: non rientrando nell'elenco dei modelli che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) considera "automaticamente" omologati, le sanzioni emesse rischierebbero l'annullamento.

Il paradosso nazionale in materia di rilevatori di velocità affonda le radici nel 1992, quando il Codice della strada impose l'obbligo di omologazione e approvazione ministeriale, senza però che venisse mai istituito un procedimento tecnico-amministrativo completo per la certificazione.

Ne è derivato un sistema frammentato, culminato in un'ondata di ricorsi, anche alla luce di pronunce della Corte di Cassazione che hanno escluso l'equiparazione tra approvazione e omologazione formale.

Le dimensioni del fenomeno sono considerevoli: secondo Assoutenti, fino al 71% degli autovelox installati risultava fuori norma, mettendo a rischio un'entrata cruciale per i bilanci dei Comuni.

Per dissipare questa "nebbia amministrativa", il decreto firmato il 9 giugno 2026 dal ministro Matteo Salvini fissa procedure certe per omologazione, verifica e taratura dei dispositivi, con l'obiettivo dichiarato di evitare che vengano usati soltanto per "fare cassa".

Contestualmente è stata istituita un'anagrafe nazionale degli autovelox, per mappare i circa 11mila apparecchi presenti sul territorio.

Resta alta, però, la preoccupazione sul fronte della sicurezza. Altamura e le associazioni dei familiari delle vittime della strada temono che la notizia dello spegnimento di migliaia di telecamere venga interpretata come un via libera a correre, indebolendo la funzione deterrente degli strumenti.

Per gli automobilisti non scatta alcun condono automatico sulle vecchie infrazioni. Pur in un contesto finalmente più trasparente, chi riceve un verbale dovrà verificarne con attenzione la legittimità: tipologia del dispositivo, presenza nella banca dati del MIT ed esecuzione delle tarature periodiche.

In definitiva, gli autovelox non diventano necessariamente più "equi", ma certamente più "leggibili", chiudendo un'epoca in cui il sistema ha retto più sulla prassi che sulla certezza del diritto.



Autovelox fuorilegge, cambia tutto: restano attivi soltanto 3.150 apparecchi

11 Luglio 2026 - 19:55

Autovelox fuorilegge, cambia tutto: restano attivi soltanto 3.150 apparecchi

Con la pubblicazione del decreto in Gazzetta ufficiale, atteso da 34 anni, sono operative le nuove norme per gli autovelox, "la disciplina delle caratteristiche, dei requisiti e delle procedure di omologazione, taratura e verifica di funzionalità dei dispositivi e dei sistemi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità".

Regole certe, omogenee per tutt'Italia, che nell'immediato comporteranno una tagliola per gli autovelox non più considerati idonei, che saranno spenti: sono 850 - indica il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - quelli che dovranno ottenere una omologazione per tornare attivi, 3.150 quelli regolarmente in funzione perchè già hanno tutti i requisiti.

"Da una giungla di oltre 10.000 autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, a 3.150 apparecchi regolari e conformi. Basta autovelox fantasma, che erano solo una tassa occulta per milioni di lavoratori e non avevano nulla a che fare con la sicurezza stradale", commenta il ministro Matteo Salvini che aveva annunciato un mese fa la firma del decreto che pone fine ad un lungo periodo di confusione e di polemiche sull'idoneità dei diversi tipi di autovelox utilizzati sulle strade italiane, quindi sulla "solidità giuridico-amministrativa degli accertamenti", la validità delle multe messa in discussione da molte sentenze per i casi in cui la velocità è stata rilevata da strumenti privi di una omologazione del ministero.

In particolare, una serie di pronunce della magistratura ha evidenziato la differenza tra il semplice processo di approvazione tecnica e la vera e propria omologazione, aprendo la strada a migliaia di ricorsi da parte degli automobilisti

contro le amministrazioni locali che hanno continuato a utilizzare dispositivi approvati ma non omologati. Il decreto ora sgombera il campo dalle incertezze.

"Il 71% degli autovelox installati in Italia risulta fuorilegge", aveva stimato Assoutenti: non tutti vanno spenti, per quelli che hanno avuto l'approvazione tecnica, ma non l'omologazione, prima del giugno 2017 il decreto prevede procedure di verifica della documentazione, o test tecnici e tarature, per verificarne l'idoneità e omologarli.

Per tutti gli autovelox approvati dal ministero dopo il giugno del 2017, invece, il decreto prevede l'omologazione automatica.

Lo scorso anno le multe tramite autovelox sono diminuite dell'8,9% rispetto all'anno precedente, con un incasso dei Comuni di 56,5 milioni. In testa alla classifica Firenze con 19,7 milioni, poi Bologna con 9,2 milioni, terza Milano con 6,9 milioni, seguita da Genova con 4,8 milioni e Palermo con 4,2 milioni.

Roma ha dimezzato gli incassi, -52%, a Bari -73%, quasi azzerati a Trieste con il -94,4%. Sono invece più che raddoppiati a Ancona (+116%) seguita da Genova (+54%) e Cagliari (+42%).

Tra i casi particolari, di piccoli comuni con alti incassi, i 5,3 milioni nelle casse di Galatina in Puglia, i 2,7 milioni per i quattro comuni attraversati dalla 'telesina' in Campania, gli oltre 2 milioni per il piccolo borgo di Colle Santa Lucia sulle Dolomiti in Veneto.

Sono dati diffusi dal Codacons che commenta: "Bene il decreto ma arriva con enorme ritardo. Da aprile 2024, da quando la Cassazione ha stabilito che sono nulle le sanzioni elevate da apparecchi approvati ma non omologati, abbiamo assistito ad un vero e proprio caos in tema di autovelox che ha aperto un enorme contenzioso tra automobilisti ed enti locali".



Autovelox, via alla rivoluzione: disattivati 850 impianti in Italia In Sardegna ne restano accesi 24

Redazione

Da una giungla di circa diecimila autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, a 3.150 apparecchi regolari e conformi. Ecco i numeri della rivoluzione nel mondo dei rilevatori della velocità. Obiettivo dichiarato, "evitare il caos", ha spiegato il ministro dei Trasporti Matteo Salvini, "basta autovelox fantasma, che erano solo una tassa occulta per milioni di lavoratori e non avevano nulla a che fare con la sicurezza stradale". E così, grazie alla pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto del Mit, "sono 850 quelli che dovranno ottenere una omologazione per tornare attivi, 3.150 quelli regolarmente in funzione perché già hanno tutti i requisiti". Come nelle altre Regioni, anche in Sardegna resteranno accesi quelli che hanno ottenuto l'omologazione dopo il 2017. Parliamo dei sistemi in funzione a Quartu (1) a Monserrato (2), sulla 131 all'altezza di Selargius (2), a Sestu (1), sulla statale 130 all'altezza di Elmas (1), sempre sulla 130 a Decimomannu, sulla 131 all'altezza di Monastir-direzione Cagliari, a Gonnosfanadiga, a Iglesias, a Carbonia (sulla statale provinciale 2) a Carloforte, a Sassari (8), a Porto Torres (1), Ittiri (1), Nuoro (1).

Regole certe

Quindi: regole certe, omogenee per tutt'Italia, che nell'immediato comporteranno una tagliola per gli autovelox non più considerati idonei. Matteo Salvini aveva annunciato un mese fa la firma del decreto che pone fine ad un lungo periodo di confusione e di polemiche sulla "solidità giuridico-amministrativa degli accertamenti". In particolare, una serie di pronunce della magistratura ha evidenziato la differenza tra il semplice processo di approvazione tecnica e la vera e propria omologazione, aprendo la strada a migliaia di ricorsi da parte degli automobilisti contro le amministrazioni

locali che hanno continuato a utilizzare dispositivi approvati ma non omologati.

Il decreto ora sgombera il campo dalle incertezze. "Il 71% degli autovelox installati in Italia risulta fuorilegge", aveva stimato Assoutenti: non tutti vanno spenti, per quelli che hanno avuto l'approvazione tecnica (ma non l'omologazione) prima del giugno 2017 il decreto prevede procedure di verifica della documentazione, o test tecnici e tarature, per verificarne l'idoneità e omologarli. Per tutti gli autovelox approvati dal ministero dopo il giugno del 2017, invece, il decreto prevede l'omologazione automatica".

Controtendenza

Lo scorso anno le multe tramite autovelox sono diminuite dell'8,9% rispetto all'anno precedente, con un incasso dei Comuni di 56,5 milioni. In testa alla classifica Firenze con 19,7 milioni, poi Bologna con 9,2 milioni, terza Milano con 6,9 milioni, seguita da Genova con 4,8 milioni e Palermo con 4,2 milioni. Roma ha dimezzato gli incassi, -52%, quasi azzerati a Trieste con il -94,4%. Più che raddoppiati a Ancona (+116%) seguita da Genova (+54%) e Cagliari (+42%). Tra i casi particolari, di piccoli comuni con alti incassi, i 5,3 milioni nelle casse di Galatina in Puglia, i 2,7 per i quattro comuni attraversati dalla "telesina" in Campania, gli oltre 2 milioni per il piccolo borgo di Colle Santa Lucia in Veneto.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Questo contenuto è riservato agli utenti abbonati

Per continuare a leggere abbonati o effettua l'accesso se sei già abbonato.

o Accedi agli articoli premium

o Sfoglia il quotidiano da tutti i dispositivi



Autovelox, le nuove regole: a Milano sono gli 10 impianti fuorilegge. Non potranno più multare

NICOLA PALMA E MARIANNA VAZZANA

Quegli autovelox sono diventati fuorilegge un minuto dopo la mezzanotte. O meglio, non rientrano tra quelli col placet ufficiale del Ministero dei Trasporti e di conseguenza le foto che scatteranno alle macchine che supereranno i limiti di velocità potrebbero non tradursi in sanzioni immediate.

Qui Milano

A Milano, stando a quanto risulta al Giorno, sarebbero 10 i rilevatori che non fanno parte dei modelli legittimati a multare gli automobilisti. Con la pubblicazione del decreto in Gazzetta ufficiale, atteso da 34 anni, sono operative le nuove norme per gli autovelox, "la disciplina delle caratteristiche, dei requisiti e delle procedure di omologazione, taratura e verifica di funzionalità dei dispositivi e dei sistemi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità".

Regole certe, omogenee per tutt'Italia, che nell'immediato comporteranno una tagliola per gli autovelox non più considerati idonei, che saranno spenti: sono 850, indica il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, quelli che dovranno ottenere una omologazione per tornare attivi, 3.150 quelli regolarmente in funzione perchè già hanno tutti i requisiti.

Il ministro Salvini

"Da una giungla di oltre 10mila autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, a 3.150 apparecchi regolari e conformi. Basta autovelox fantasma, che erano solo una tassa occulta per milioni di lavoratori e non avevano nulla a che fare con la sicurezza stradale", commenta il ministro Matteo Salvini che aveva annunciato un mese fa la firma del decreto che pone fine a un lungo periodo di confusione e di polemiche sull'idoneità

dei diversi tipi di autovelox utilizzati sulle strade italiane, quindi sulla "solidità giuridico-amministrativa degli accertamenti", la validità delle multe messa in discussione da molte sentenze per i casi in cui la velocità è stata rilevata da strumenti privi di una omologazione del ministero.

In particolare, una serie di pronunce della magistratura ha evidenziato la differenza tra il semplice processo di approvazione tecnica e la vera e propria omologazione, aprendo la strada a migliaia di ricorsi da parte degli automobilisti contro le amministrazioni locali che hanno continuato a utilizzare dispositivi approvati ma non omologati. Il decreto ora sgombera il campo dalle incertezze.

I dati

"Il 71% degli autovelox installati in Italia risulta fuorilegge", aveva stimato Assoutenti: non tutti vanno spenti, per quelli che hanno avuto l'approvazione tecnica (ma non l'omologazione) prima del giugno 2017 il decreto prevede procedure di verifica della documentazione, o test tecnici e tarature, per verificarne l'idoneità e omologarli. Per tutti gli autovelox approvati dal ministero dopo il giugno del 2017, invece, il decreto prevede l'omologazione automatica. Lo scorso anno le multe tramite autovelox sono diminuite dell'8,9% rispetto all'anno precedente, con un incasso dei Comuni di 56,5 milioni. In testa alla classifica Firenze con 19,7 milioni, poi Bologna con 9,2 milioni, terza Milano con 6,9 milioni. Sono dati diffusi dal Codacons. A Milano, ad agosto di due anni fa, la Cassazione aveva ritenuto illegittime le multe dell'autovelox di viale Testi. Perché? L'apparecchio non è mai stato omologato, ma solo approvato amministrativamente. "Da sempre - aveva commentato Mario Gatto, che presiede l'associazione Globoconsumatori con sede ad Alessandria e che da oltre 10 anni segue i ricorsi di automobilisti - ci battiamo per questo". Ora, quel suo cavallo di battaglia è legge.



Autovelox, in vigore nuove regole: stop apparecchi non omologati

Redazione 12 Luglio 2026 Entrano ufficialmente in vigore le nuove norme sugli autovelox. Con la pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, viene definita per la prima volta dopo 34 anni una disciplina nazionale sulle caratteristiche, i requisiti e le procedure di omologazione, taratura e verifica dei dispositivi utilizzati per il controllo della velocità.

Le nuove disposizioni avranno effetti immediati. Secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, saranno 850 gli autovelox che dovranno ottenere l'omologazione prima di poter tornare in funzione, mentre 3.150 risultano già conformi ai requisiti previsti e potranno continuare a essere utilizzati. «Da una giungla di oltre 10mila autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, si passa a 3.150 apparecchi regolari e conformi», ha dichiarato il ministro Matteo Salvini, sottolineando come il decreto punti a eliminare i cosiddetti 'autovelox fantasma' e a garantire maggiore certezza giuridica sui controlli.

Il provvedimento arriva dopo numerose sentenze che avevano distinto la semplice approvazione tecnica dall'omologazione ministeriale, aprendo la strada a migliaia di ricorsi contro sanzioni elevate con dispositivi privi della necessaria omologazione. Il decreto stabilisce che gli autovelox

approvati prima del giugno 2017 dovranno superare verifiche documentali e tecniche per ottenere l'omologazione, mentre quelli approvati successivamente saranno considerati omologati automaticamente.

Secondo una stima di Assoutenti, il 71% degli autovelox installati in Italia risultava privo dei requisiti richiesti. Non tutti saranno però disattivati definitivamente, poiché molti potranno essere regolarizzati attraverso le procedure previste dal nuovo decreto.

Sul fronte economico, i dati diffusi dal Codacons evidenziano che nel 2025 gli incassi dei Comuni derivanti dalle multe rilevate con autovelox sono diminuiti dell'8,9%, attestandosi a 56,5 milioni di euro. Firenze resta il Comune con il maggiore gettito, seguita da Bologna, Milano, Genova e Palermo, mentre si registrano forti cali in città come Roma, Bari e Trieste.

Codacons ha accolto favorevolmente il decreto, pur evidenziando il ritardo con cui è stato adottato dopo il contenzioso nato in seguito alle pronunce della Corte di Cassazione.

About Author



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

Redazione Economia

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà

informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario.

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.



Autovelox, il decreto in Gazzetta Ufficiale. Rivoluzione al via: spenti 850 dispositivi non omologati

Redazione FIRSTonline

Rivoluzione autovelox. Con la pubblicazione del decreto in Gazzetta Ufficiale, atteso da 34 anni, sono operative - già dalla mezzanotte - le nuove regole certe e omogenee per tutta Italia, che comporteranno da subito una tagliola per gli apparecchi non omologati, i quali saranno spenti: circa 850 unità contro i 3.150 che invece risultano essere in regola. "Soddisfazione" del ministro Salvini per il quale "l'obiettivo della sicurezza sulle strade resta una priorità, senza però che il controllo si trasformi in pretesto per fare cassa a spese dei cittadini".

"Il 71% degli autovelox installati in Italia risulta fuorilegge", aveva già stimato Assoutenti al culmine del dibattito: non tutti vanno spenti, per quelli che hanno avuto l'approvazione tecnica (ma non l'omologazione) prima del giugno 2017 il decreto prevede procedure di verifica della documentazione, o test tecnici e tarature, per verificarne l'idoneità e omologarli. Per tutti gli autovelox approvati dal ministero dopo il giugno del 2017, invece, il decreto prevede l'omologazione automatica.

Decreto autovelox in Gazzetta Ufficiale: i numeri sulle multe

Lo scorso anno le multe tramite autovelox sono diminuite dell'8,9% rispetto all'anno precedente, con un incasso dei Comuni di 56,5 milioni. In testa alla classifica Firenze con 19,7 milioni, poi Bologna con 9,2 milioni, terza Milano con 6,9 milioni, seguita da Genova con 4,8 milioni e Palermo con 4,2 milioni. Roma ha dimezzato gli incassi, -52%, a Bari -73%, quasi azzerati a Trieste con il -94,4%. Sono invece più che raddoppiati ad Ancona (+116%) seguita da Genova (+54%) e Cagliari (+42%).

Tra i casi particolari, di piccoli Comuni con alti incassi, i 5,3 milioni nelle casse di Galatina in Puglia, i 2,7 milioni per i quattro comuni attraversati dalla "telesina" in Campania, gli oltre 2 milioni per il piccolo borgo di Colle Santa Lucia sulle Dolomiti in Veneto. Sono dati diffusi dal Codacons che commenta: "Bene il decreto ma arriva con enorme ritardo. Da aprile 2024, da quando la Cassazione ha stabilito che sono nulle le sanzioni elevate da apparecchi approvati ma non omologati, abbiamo assistito ad un vero e proprio caos in tema di autovelox che ha aperto un enorme contenzioso tra automobilisti ed enti locali".



Monopattini, dal 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria

Redazione

Dal 16 luglio scatterà l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici. La novità, prevista dal nuovo Codice della strada, interesserà circa un milione di proprietari privati. La copertura servirà a risarcire i danni causati a terzi durante la guida, come lesioni a pedoni o ciclisti e danni ad altri veicoli. Non sarà però sufficiente una normale polizza Rc famiglia: il contratto dovrà riportare il codice del contrassegno identificativo del monopattino.

Per almeno due anni non sarà applicato il sistema dell'indennizzo diretto. Nei casi di incidente si seguirà quindi la procedura ordinaria, mentre l'Ivass dovrà comunicare ogni sei mesi al ministero delle Imprese l'andamento dei sinistri e dei risarcimenti, così da definire in seguito un forfait nazionale.

Secondo Assoutenti, il costo medio di una polizza base sarà compreso tra 35 e 55 euro all'anno, ma potrà arrivare a 150 euro con le garanzie accessorie. La spesa complessiva per gli utenti viene stimata in circa 50 milioni di euro.

Per chi non si adegnerà sono previste multe da 100 a 400 euro. L'associazione chiede però più controlli e mette in guardia dal rischio di aumenti ingiustificati e differenze di prezzo tra le varie zone del Paese.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

Agenzia ANSA; Redazione ANSA

Scatta il 16 luglio l'obbligo di

copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata

in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario.

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro

annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente

Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma

nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del

casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo

perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima

vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti

a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Autovelox, rivoluzione anti-caos. Spenti 850 dispositivi non omologati

Agenzia ANSA; Paolo Rubino

Con la pubblicazione del decreto in Gazzetta ufficiale, atteso da 34 anni, sono operative le nuove norme per gli autovelox, "la disciplina delle caratteristiche, dei requisiti e delle procedure di omologazione, taratura e verifica di funzionalità dei dispositivi e dei sistemi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità".

Regole certe, omogenee per tutt'Italia, che nell'immediato comporteranno una tagliola per gli autovelox non più considerati idonei, che saranno spenti: sono 850 - indica il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - quelli che dovranno ottenere una omologazione per tornare attivi, 3.150 quelli regolarmente in funzione perchè già hanno tutti i requisiti. "Da una giungla di oltre 10.000 autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, a 3.150 apparecchi regolari e conformi.

Basta autovelox fantasma, che erano solo una tassa occulta per milioni di lavoratori e non avevano nulla a che fare con la sicurezza stradale", commenta il ministro Matteo Salvini che aveva annunciato un mese fa la firma del decreto che pone fine ad un lungo periodo di confusione e di polemiche sull'idoneità dei diversi tipi di autovelox utilizzati sulle strade italiane, quindi sulla "solidità giuridico-amministrativa degli accertamenti", la validità delle multe messa in discussione da molte sentenze per i casi in cui la velocità è stata rilevata da strumenti privi di una omologazione del ministero. In particolare, una serie di pronunce della magistratura ha evidenziato la differenza tra il semplice processo di approvazione tecnica e la vera e propria omologazione, aprendo la strada a migliaia di ricorsi da parte degli automobilisti contro le amministrazioni locali che hanno continuato a utilizzare dispositivi approvati ma non omologati.

Il decreto ora sgombera il campo dalle incertezze. "Il 71% degli autovelox installati in Italia risulta fuorilegge", aveva stimato Assoutenti: non tutti vanno spenti, per quelli che hanno avuto l'approvazione tecnica (ma non l'omologazione) prima del giugno 2017 il decreto prevede procedure di verifica della documentazione, o test tecnici e tarature, per verificarne l'idoneità e omologarli. Per tutti gli autovelox approvati dal ministero dopo il giugno del 2017, invece, il decreto prevede l'omologazione automatica.

Lo scorso anno le multe tramite autovelox sono diminuite dell'8,9% rispetto all'anno precedente, con un incasso dei Comuni di 56,5 milioni. In testa alla classifica Firenze con 19,7 milioni, poi Bologna con 9,2 milioni, terza Milano con 6,9 milioni, seguita da Genova con 4,8 milioni e Palermo con 4,2 milioni.

Roma ha dimezzato gli incassi, -52%, a Bari -73%, quasi azzerati a Trieste con il -94,4%. Sono invece più che raddoppiati a Ancona (+116%) seguita da Genova (+54%) e Cagliari (+42%). Tra i casi particolari, di piccoli comuni con alti incassi, i 5,3 milioni nelle casse di Galatina in Puglia, i 2,7 milioni per i quattro comuni attraversati dalla 'telesina' in Campania, gli oltre 2 milioni per il piccolo borgo di Colle Santa Lucia sulle Dolomiti in Veneto.

Sono dati diffusi dal Codacons che commenta: "Bene il decreto ma arriva con enorme ritardo.

Da aprile 2024, da quando la Cassazione ha stabilito che sono nulle le sanzioni elevate da apparecchi approvati ma non omologati, abbiamo assistito ad un vero e proprio caos in tema di autovelox che ha aperto un enorme contenzioso tra automobilisti ed enti locali".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Autovelox: entrano in vigore le nuove regole, spenti 850 dispositivi

Dal 12 luglio 850 autovelox in tutta Italia non sono più legittimi e saranno spenti. Il Ministro Salvini: "Basta autovelox fantasma, che erano solo una tassa occulta".

Dopo un'attesa durata ben 34 anni, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto ministeriale dell'8 giugno che introduce nuove e chiare regole nazionali per il funzionamento dei rilevatori di velocità. Le nuove norme, la cui entrata in vigore è prevista oggi 12 luglio, hanno l'obiettivo di fare ordine in quella che è stata definita una vera e propria "giungla" di dispositivi, stabilendo in modo rigoroso i requisiti per l'omologazione, la taratura e la verifica delle funzionalità degli apparecchi per la rilevazione delle violazioni stradali.

Giro di vite sui dispositivi irregolari

L'effetto più evidente della nuova normativa, definita una vera e propria "patente di affidabilità" per i dispositivi, è lo spegnimento (da oggi) di circa 850 autovelox ritenuti non più legittimi, in quanto sprovvisti della necessaria omologazione. Per poter tornare ad essere operativi, questi dispositivi dovranno essere sottoposti a rigide verifiche. Sono invece 3.150 i dispositivi che rimangono regolarmente in funzione in tutta Italia poiché già provvisti di tutti i requisiti di legge. Il Ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, ha commentato positivamente questa stretta:

Da una giungla di oltre 10.000 autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, a 3.150 apparecchi regolari e conformi. Basta autovelox fantasma, che erano solo una tassa occulta per milioni di lavoratori e non avevano nulla a che fare con la sicurezza stradale.

Cosa cambia

Per semplificare l'adeguamento alle nuove norme, il decreto stabilisce che è prevista l'omologazione automatica per tutti gli autovelox che hanno ricevuto l'approvazione tecnica del ministero dopo il giugno del 2017. Per i dispositivi approvati prima di tale data, invece, sono stabilite delle procedure specifiche di verifica della documentazione e dei test tecnici per accertare l'idoneità e eventualmente permettere l'omologazione.

Come si è arrivati alle nuove norme

L'esigenza di una regolamentazione omogenea è nata anche a seguito di un lungo periodo - durato oltre tre decenni - di forte confusione giuridica. Come ricordato dal Codacons, la situazione è precipitata nell'aprile 2024, quando la Corte di Cassazione ha stabilito che erano nulle le sanzioni emesse dagli apparecchi solo "approvati" ma non "omologati", aprendo la strada a un imponente contenzioso tra automobilisti e numerosi enti locali. L'associazione Assoutenti aveva stimato che circa il 71% degli autovelox installati sul territorio nazionale fosse fuorilegge.

Nonostante l'incertezza normativa, gli autovelox hanno sempre continuato a rappresentare una voce importante per le casse dei comuni italiani. Nel 2025 le sanzioni hanno generato incassi per 56,5 milioni di euro, anche se in calo dell'8,9% sull'anno precedente. Tra i comuni che hanno incassato di più c'è in testa Firenze con 19,7 milioni di euro, seguita da Bologna (9,2 milioni) e Milano (6,9 milioni). Ma ci sono anche piccoli comuni in grado di incassare introiti milionari, come Galatina in Puglia (5,3 milioni) o Colle Santa Lucia sulle Dolomiti (oltre 2 milioni).



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

Società Editrice Athesis S p A; ANSA

ROMA, 12 LUG - Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024. La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa

l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario. L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso. (ANSA).

Il Giornale di Vicenza è su Whatsapp. [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

Redazione Economia

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà

informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario.

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

Redazione Economia

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà

informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario.

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.



Monopattini, obbligo assicurazione dal 16 luglio: quanto costa (e che multa rischia chi non ce l'ha)

Marta Giusti

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti.

La polizza obbligatoria dal 16 luglio

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base

nazionale.

A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo.

Quanto costa assicurazione un monopattino?

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

Redazione Economia

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà

informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario.

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.



Monopattini, obbligo assicurazione dal 16 luglio: quanto costa (e che multa rischia chi non ce l'ha)

Redazione Web

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti.

La polizza obbligatoria dal 16 luglio

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base

nazionale.

A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo.

Quanto costa assicurazione un monopattino?

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

ANSA Assoutenti, rischio multe fino a 400 euro ma rimane problema dei pochi controlli 12 luglio 2026 Monopattini in città, Milano, 16 Maggio 2026.

ANSA/MATTEO CORNER Monopattini in città, Milano, 16 Maggio 2026.

ANSA/MATTEO CORNER ROMA, 12 LUG - Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024. La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti.

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia.

Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo

assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario. L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini.

Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso. (ANSA).

ROMA Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini costo tra 35 e 55 euro Commenti (0) Contribuisci alla notizia Contribuisci Commenti (0) Commenta Informativa privacy: L'invio di un commento può comportare il trattamento di dati personali: per maggiori informazioni sulle modalità di trattamento e l'esercizio dei diritti consultare le nostre Informazioni sulla Privacy e l'informativa estesa sui cookie presenti in calce al sito web.

Invia Grazie per aver inviato un commento. L'intervento non sarà pubblicato fino a quando il moderatore non lo avrà letto ed approvato. I commenti ritenuti inadatti o offensivi non saranno pubblicati.



Autovelox, spenti 850 dispositivi non omologati

ImolaOggi 12 Luglio 2026 Con la pubblicazione del decreto in Gazzetta ufficiale, atteso da 34 anni, sono operative le nuove norme per gli autovelox, "la disciplina delle caratteristiche, dei requisiti e delle procedure di omologazione, taratura e verifica di funzionalità dei dispositivi e dei sistemi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità".

Regole certe, omogenee per tutt'Italia, che nell'immediato comporteranno una tagliola per gli autovelox non più considerati idonei, che saranno spenti: sono 850 - indica il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - quelli che dovranno ottenere una omologazione per tornare attivi, 3.150 quelli regolarmente in funzione perchè già hanno tutti i requisiti. "Da una giungla di oltre 10.000 autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, a 3.150 apparecchi regolari e conformi.

Basta autovelox fantasma, che erano solo una tassa occulta per milioni di lavoratori e non avevano nulla a che fare con la sicurezza stradale", commenta il ministro Matteo Salvini che aveva annunciato un mese fa la firma del decreto che pone fine ad un lungo periodo di confusione e di polemiche sull'idoneità dei diversi tipi di autovelox utilizzati sulle strade italiane, quindi sulla "solidità giuridico-amministrativa degli accertamenti", la validità delle multe messa in discussione da molte sentenze per i casi in cui la velocità è stata rilevata da strumenti privi di una omologazione del ministero. In particolare, una serie di pronunce della magistratura ha evidenziato la differenza tra il semplice processo di approvazione tecnica e la vera e propria omologazione, aprendo la strada a migliaia di ricorsi da parte degli automobilisti contro le amministrazioni locali che hanno continuato a utilizzare dispositivi approvati ma non omologati.

Il decreto ora sgombera il campo dalle incertezze. "Il 71%

degli autovelox installati in Italia risulta fuorilegge", aveva stimato Assoutenti: non tutti vanno spenti, per quelli che hanno avuto l'approvazione tecnica (ma non l'omologazione) prima del giugno 2017 il decreto prevede procedure di verifica della documentazione, o test tecnici e tarature, per verificarne l'idoneità e omologarli. Per tutti gli autovelox approvati dal ministero dopo il giugno del 2017, invece, il decreto prevede l'omologazione automatica.

Lo scorso anno le multe tramite autovelox sono diminuite dell'8,9% rispetto all'anno precedente, con un incasso dei Comuni di 56,5 milioni. In testa alla classifica Firenze con 19,7 milioni, poi Bologna con 9,2 milioni, terza Milano con 6,9 milioni, seguita da Genova con 4,8 milioni e Palermo con 4,2 milioni.

Roma ha dimezzato gli incassi, -52%, a Bari -73%, quasi azzerati a Trieste con il -94,4%. Sono invece più che raddoppiati a Ancona (+116%) seguita da Genova (+54%) e Cagliari (+42%).

Tra i casi particolari, di piccoli comuni con alti incassi, i 5,3 milioni nelle casse di Galatina in Puglia, i 2,7 milioni per i quattro comuni attraversati dalla 'telesina' in Campania, gli oltre 2 milioni per il piccolo borgo di Colle Santa Lucia sulle Dolomiti in Veneto.

Sono dati diffusi dal Codacons che commenta: "Bene il decreto ma arriva con enorme ritardo.

Da aprile 2024, da quando la Cassazione ha stabilito che sono nulle le sanzioni elevate da apparecchi approvati ma non omologati, abbiamo assistito ad un vero e proprio caos in tema di autovelox che ha aperto un enorme contenzioso tra automobilisti ed enti locali". ANSA Share



Il 71% degli autovelox italiani era fuorilegge, ora cambia tutto. Le novità del Decreto Salvini

Il 71% degli autovelox italiani era fuorilegge, ora cambia tutto. Le novità del Decreto Salvini di Nino Grasso pubblicata il 12 Luglio 2026, alle 09:21 Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto che riscrive, per la prima volta in 34 anni, le regole di omologazione degli autovelox: da domenica 12 luglio 850 apparecchi rischiano lo spegnimento, mentre 3.150 restano regolarmente attivi. Trentaquattro anni di attesa e un solo colpo di penna bastano a ridisegnare la mappa degli autovelox italiani. Il decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale ha fissato in modo organico caratteristiche, requisiti e procedure di omologazione, taratura e verifica di funzionalità dei dispositivi per l'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità. Il risultato immediato è una selezione netta: su una platea che negli anni aveva superato i 10.000 apparecchi installati (spesso nascosti o duplicati lungo lo stesso tratto), il ministero certifica oggi 3.150 dispositivi già conformi e operativi.

Gli altri 850, privi ancora dei requisiti richiesti, dovranno fermarsi finché i rispettivi produttori non completeranno l'iter di omologazione con la documentazione integrativa prevista dal testo.

Non c'è spazio per interpretazioni: il tasso di rilevamento dei veicoli dovrà attestarsi almeno al 90%, mentre l'associazione corretta tra velocità e veicolo, l'acquisizione delle immagini e il riconoscimento delle targhe dovranno garantire un'affidabilità non inferiore al 95%. Sul fronte della precisione, lo scostamento massimo rispetto allo strumento campione non potrà superare i 3 km/h fino a 100 km/h di velocità rilevata, per poi passare a una tolleranza del 3% oltre quella soglia.

Una risposta al caos giudiziario sulle multe nulle. Dietro il provvedimento c'è una lunga sequenza di sentenze che avevano

messo in crisi la tenuta giuridica di migliaia di verbali. La magistratura ha più volte distinto tra semplice approvazione tecnica del ministero e vera e propria omologazione, riconoscendo come nulle le sanzioni comminate da apparecchi privi del secondo passaggio.

Assoutenti aveva stimato che il 71% degli autovelox italiani si trovasse in una situazione di irregolarità formale, un dato che spiega la mole di ricorsi presentati dagli automobilisti contro i Comuni.

Per sanare la situazione, il decreto distingue due percorsi. I dispositivi approvati prima di giugno 2017 dovranno superare una verifica documentale oppure test tecnici e nuove tarature per ottenere l'omologazione piena.

Quelli approvati dopo quella data, invece, accedono a un'omologazione automatica, senza ulteriori passaggi burocratici. I numeri sulle sanzioni raccontano un settore già in contrazione prima ancora del nuovo decreto.

Nel 2025 le multe da autovelox sono diminuite dell'8,9% rispetto all'anno precedente, per un incasso complessivo dei Comuni di 56,5 milioni di euro. Il ministro Matteo Salvini rivendica la svolta parlando di passaggio "da una giungla di oltre 10.000 autovelox, spesso nascosti e a ripetizione, a 3.150 apparecchi regolari e conformi".

Più cauto il Codacons, che pur apprezzando il provvedimento lo definisce tardivo: l'associazione ricorda che dall'aprile 2024, da quando la Cassazione ha dichiarato nulle le sanzioni elevate da apparecchi solo approvati e non omologati, si è aperto un contenzioso senza precedenti tra automobilisti ed enti locali.

Solo il tempo saprà raccontare benefici e svantaggi del nuovo approccio.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

Società Athesis S p A; ANSA

ROMA, 12 LUG - Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024. La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa

l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario. L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso. (ANSA).

L'Arena è su Whatsapp. .



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

ANSA Assoutenti, rischio multe fino a 400 euro ma rimane problema dei pochi controlli 12 luglio 2026 Monopattini in città, Milano, 16 Maggio 2026.

ANSA/MATTEO CORNER Monopattini in città, Milano, 16 Maggio 2026.

ANSA/MATTEO CORNER ROMA, 12 LUG - Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024. La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti.

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia.

Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del

Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario. L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini.

Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso. (ANSA).



Assicurazione obbligatoria per monopattini: cosa cambia dal 16 luglio 2026

Dal 16 luglio 2026 scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici. Milano e Roma sono le città con più targhe rilasciate.

Ecco cosa cambia. di Susanna Riva Pubblicato il 12 Luglio 2026 alle 12:02 Dal 16 luglio 2026 i proprietari di monopattini elettrici dovranno dotarsi di una copertura assicurativa specifica.

Una novità che riguarda circa 1 milione di italiani e che introduce nuove regole per la micromobilità urbana. La misura, introdotta dal nuovo Codice della strada varato a fine 2026, prevede che i monopattini siano coperti per i danni a terzi, ma con alcune specifiche importanti.

Non sarà sufficiente una polizza RC capofamiglia generica, ma servirà un'assicurazione dedicata che riporti il codice del contrassegno identificativo del mezzo.

Le città con più monopattini targati Secondo i dati del Ministero dei Trasporti al 30 giugno 2026 sono stati rilasciati 133.135 contrassegni in tutta Italia.

Milano è in testa con 33.316 targhe seguita da Roma con 27.900.

Insieme, le due città concentrano quasi il 46% del totale.

Tra le altre città con più monopattini targati troviamo Bari (5.747), Torino (4.709), Palermo (3.701), Verona (2.634), Bergamo (2.628), Bologna (2.261), Napoli (2.173) e Brescia (2.110). Costi e sanzioni per chi non si adegua Il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro all'anno, ma può

salire fino a 150 euro con garanzie accessorie. Secondo le stime, l'assicurazione comporterà una spesa annua di circa 50 milioni di euro per i cittadini.

Chi cirolerà senza assicurazione rischia multe da 100 a 400 euro oltre al sequestro amministrativo del mezzo.

Tuttavia, come sottolinea il presidente di Assoutenti Gabriele Melluso, il settore dei monopattini è ancora un far west con controlli insufficienti e regole non sempre rispettate. Le criticità della nuova normativa La nuova normativa introduce anche alcune criticità. Ad esempio, non sarà possibile l'indennizzo diretto per i primi due anni, e i sinistri saranno gestiti con la procedura ordinaria. Inoltre, l'IVASS dovrà monitorare l'andamento dei sinistri e informare il Ministero ogni sei mesi.

Melluso invita il governo a vigilare per evitare speculazioni e discriminazioni territoriali sottolineando che ancora oggi non vengono rispettate regole basilari come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Con l'obbligo di assicurazione, i monopattini elettrici diventano ancora più simili alle auto, con tutte le responsabilità del caso. Una rivoluzione che potrebbe cambiare per sempre la mobilità urbana. ?Mondiali 2026LIVE In diretta Prossime partite mar 14 lug Francia 21:00CESTSemifinale Spagna mer 15 lug Inghilterra 21:00CESTSemifinale Argentina sab 18 lug -- 23:00CESTFinale 3° posto -- dom 19 lug -- 21:00CESTFinale -- Risultati Oggi Argentina 3-1FT · dts · Quarti Svizzera sab 11 lug Norvegia 1-2FT · dts · Quarti Inghilterra ven 10 lug Spagna 2-1FT · Quarti Belgio gio 9 lug Francia 2-0FT · Quarti Marocco Aggiornato 12:48 CEST



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro

(ANSA) - ROMA, 12 LUG - Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024. La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa

l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario. L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso. (ANSA).

Riproduzione riservata © il Nord Est



Monopattini elettrici, scatta la stangata: Rc obbligatoria e multe fino a 400 euro

Carlo Mannelli

Dal 16 luglio ogni monopattino elettrico dovrà avere una Rc collegata al proprio contrassegno identificativo. La polizza base costerà tra 35 e 55 euro l'anno, mentre chi circolerà senza copertura rischierà una multa fino a 400 euro.

Il codice identificativo va inserito nel contratto, i risarcimenti seguiranno la procedura ordinaria

Dal 16 luglio 2026 i monopattini elettrici che circolano in Italia dovranno essere coperti da una specifica assicurazione per la responsabilità civile. L'obbligo, introdotto con la riforma del Codice della strada approvata alla fine del 2024, interesserà secondo Assoutenti circa un milione di proprietari privati. Il Mimit e il ministero delle Infrastrutture hanno fissato la decorrenza dopo aver concesso alle compagnie il tempo necessario per adeguare i sistemi informatici e predisporre i contratti.

La copertura servirà a risarcire i danni provocati a terzi durante la guida. Rientrano, per esempio, le lesioni causate a pedoni o ciclisti e i danni prodotti ad altri veicoli. Il proprietario non potrà utilizzare una generica Rc capofamiglia o una normale polizza per la vita privata. Il contratto dovrà infatti riportare il codice del contrassegno identificativo applicato al monopattino. La piattaforma del ministero dei Trasporti collegherà il codice ai dati della copertura registrati nel sistema Ania, consentendo alle forze dell'ordine di controllare se il mezzo risulta assicurato. Le polizze familiari non sono predisposte per questo collegamento e non soddisfano quindi l'obbligo previsto dalla legge.

Per i primi due anni non sarà applicato il sistema dell'indennizzo diretto. Chi subirà un danno causato da un monopattino dovrà seguire la procedura ordinaria e rivolgersi

alla compagnia assicurativa del responsabile, anziché chiedere il risarcimento alla propria assicurazione. La circolare del Mimit del 24 aprile 2026 prevede un periodo di monitoraggio di almeno due anni. L'Ivass raccoglierà ogni sei mesi i dati sulle polizze, sugli incidenti e sui costi effettivi dei risarcimenti. Le informazioni serviranno a calcolare un forfait nazionale specifico per i monopattini e a rendere successivamente operativo l'indennizzo diretto. La prima rilevazione riguarderà i dati disponibili al 31 dicembre 2026.

Assoutenti calcola una spesa annuale complessiva vicina ai 50 milioni di euro. Una copertura di base dovrebbe costare tra 35 e 55 euro l'anno, mentre l'aggiunta di garanzie accessorie potrà far salire il premio fino a 150 euro. Chi utilizzerà un monopattino privo di assicurazione rischierà una multa compresa tra 100 e 400 euro. L'associazione dei consumatori teme però che la scarsità dei controlli lasci molti mezzi fuori dalle nuove regole, come già accade per il casco obbligatorio e per il divieto di trasportare un secondo passeggero.

Il presidente di Assoutenti Gabriele Melluso afferma: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale".

Dal 16 luglio proprietario, contrassegno e copertura assicurativa dovranno risultare associati nei sistemi informatici. Senza una polizza specifica registrata, il monopattino non potrà circolare legalmente.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini con un costo tra 35 e 55 euro

12 Luglio 2026 Dal 16 luglio entrerà in vigore l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici, una novità che interesserà circa un milione di proprietari privati. Assoutenti ricorda tale cambiamento sottolineando i costi a carico dei cittadini e le criticità legate alla normativa introdotta nel nuovo Codice della strada, approvato alla fine del 2024. La copertura assicurativa obbligatoria riguarderà i danni causati a terzi durante la guida del monopattino, quali lesioni a pedoni o ciclisti e danni a veicoli altrui. Tuttavia, specifica Assoutenti, non sarà sufficiente una semplice polizza RC familiare generica.

La polizza dovrà infatti indicare esplicitamente il codice identificativo del monopattino per essere legalmente valida, escludendo così garanzie collettive o generiche riferite al nucleo familiare. Indennizzi e monitoraggio dei sinistri Per i primi due anni non sarà attivo il sistema di indennizzo diretto per i sinistri causati dai monopattini elettrici.

In mancanza di precedenti specifici, una circolare del Ministero della Transizione Ecologica del 24 aprile stabilisce un periodo di osservazione biennale per valutare l'entità reale dei costi relativi ai risarcimenti. Durante questa fase, l'Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni (IVASS) dovrà comunicare semestralmente al Ministero i dati relativi ai sinistri verificatisi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo.

Nel frattempo, i rimborsi seguiranno la procedura ordinaria

prevista per gli incidenti stradali.

Impatto economico per i consumatori L'introduzione dell'assicurazione obbligatoria comporterà un esborso annuale complessivo stimato attorno ai 50 milioni di euro. Secondo le stime di Assoutenti, il prezzo medio di una polizza base sarà compreso fra i 35 e i 55 euro all'anno, ma potrebbe arrivare fino a 150 euro qualora si aggiungano coperture accessorie.

Per chi non si adegnerà, sono previste sanzioni pecuniarie da 100 a 400 euro, anche se l'effettiva applicazione delle multe dipenderà dai controlli sul territorio.

Gabriele Melluso, presidente di Assoutenti, ha commentato: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini domina ancora un clima di anarchia.

Si introducono nuovi obblighi di legge, ma nelle città si faticano a far rispettare regole fondamentali del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di trasportare un passeggero sul monopattino.

Ciò è dovuto a controlli da parte delle forze dell'ordine del tutto insufficienti." Gabriele Melluso ha poi aggiunto: "Chiediamo al governo di mantenere un alto livello di vigilanza, per prevenire possibili abusi, speculazioni e soprattutto discriminazioni territoriali legate all'applicazione di questo nuovo obbligo."



Monopattini, dal 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria Stampa Monopattini, dal 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria

Pillole Fiscali Dal 16 luglio scatterà l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici.

La novità, prevista dal nuovo Codice della strada, interesserà circa un milione di proprietari privati. La copertura servirà a risarcire i danni causati a terzi durante la guida, come lesioni a pedoni o ciclisti e danni ad altri veicoli.

Non sarà però sufficiente una normale polizza Rc famiglia: il contratto dovrà riportare il codice del contrassegno identificativo del monopattino.

Per almeno due anni non sarà applicato il sistema dell'indennizzo diretto. Nei casi di incidente si seguirà quindi la procedura ordinaria, mentre l'Ivass dovrà comunicare ogni sei mesi al ministero delle Imprese l'andamento dei sinistri e dei risarcimenti, così da definire in seguito un forfait nazionale. Secondo Assoutenti, il costo medio di una polizza base sarà compreso tra 35 e 55 euro all'anno, ma potrà arrivare a 150 euro con le garanzie accessorie.

La spesa complessiva per gli utenti viene stimata in circa 50 milioni di euro. Per chi non si adeguerà sono previste multe da 100 a 400 euro. L'associazione chiede però più controlli e mette in guardia dal rischio di aumenti ingiustificati e differenze di prezzo tra le varie zone del Paese



Monopattini, assicurazione obbligatoria dal 16 luglio: quanto costa e che multa rischia chi non ce l'ha

Marta Giusti

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti.

La polizza obbligatoria dal 16 luglio

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale.

A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo.

Quanto costa assicurazione un monopattino?

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.

Ultimo aggiornamento: domenica 12 luglio 2026, 13:03

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini

Decidi tu come informarti su Google. Aggiungi LiveSicilia alle tue Fonti preferite: quando cercherai una notizia, ci troverai più facilmente.

AGGIUNGI Ecco quanto costa e le multe previste per i trasgressori **CODICE DELLA STRADA** di Redazione 1 min di lettura
ROMA - Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà un milione di proprietari privati.

Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

Copertura per i danni a terzi La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia.

Costo medio di una polizza tra i 35 e i 55 euro L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta.



Monopattini elettrici, scatta l'assicurazione obbligatoria: si rischiano multe fino a 400 euro

Dal 16 luglio, dopo la proroga di due mesi, scatta l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici. Una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati

F.A.

F.A.

12 luglio 2026 14:12 12 luglio 2026 14:12

Rivoluzione monopattini, adesso ci siamo sul serio. Da giovedì 16 luglio, dopo la proroga di due mesi decisa dal governo su richiesta dell'Ania, scatta l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati che utilizzano in Italia tale mezzo. Come ricorda Assoutenti, la novità comporterà un aumento delle spese per i cittadini, con il rischio di multe salate per chi non si adegua. Una copertura che riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza Rc capofamiglia.

"La polizza obbligatoria per il monopattino - ricorda l'associazione - per avere validità legale deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia". Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo.

Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario prevista dall'articolo 148 del codice delle assicurazioni, e il danneggiato dovrà chiedere il risarcimento all'impresa assicuratrice del responsabile civile e non alla propria compagnia. Una operazione quella relativa all'assicurazione sui monopattini che comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro totali per il milione di proprietari dei mezzi, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini.

Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale, anche perché tali mezzi rappresentano una storia nuova, e nulla giustificerebbe rischi diversi per regioni o province diverse".

Caricamento.

Si è verificato un errore.

Nessuna domanda disponibile.

Hai già risposto di recente.

Torna più tardi.

Grazie per aver risposto!

Powered by Today



Italia | Monopattini elettrici, dal 16 luglio scatta l'obbligo dell'assicurazione

Redazione

Da mercoledì 16 luglio entra in vigore l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici privati, una delle novità introdotte dal nuovo Codice della strada. La misura interesserà circa un milione di proprietari in tutta Italia.

La copertura Rc sarà necessaria per risarcire eventuali danni provocati a terzi durante la circolazione. Non sarà però sufficiente una tradizionale polizza capofamiglia: l'assicurazione dovrà essere specifica per il monopattino e riportare il contrassegno identificativo del veicolo.

Per i primi due anni i sinistri seguiranno la procedura ordinaria di risarcimento, mentre il sistema dell'indennizzo diretto sarà valutato successivamente sulla base dei dati raccolti dall'Ivass.

Secondo Assoutenti, il costo di una polizza base varierà mediamente tra 35 e 55 euro l'anno, con importi più elevati in presenza di garanzie aggiuntive. Chi cirolerà senza assicurazione rischierà una sanzione amministrativa compresa tra 100 e 400 euro. L'associazione chiede inoltre maggiori controlli sul rispetto delle norme e un monitoraggio per evitare disparità di trattamento e possibili aumenti ingiustificati dei premi assicurativi.



Monopattini elettrici, il 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria: quanto costa e cosa si rischia

Marta Giusti

Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti.

La polizza obbligatoria dal 16 luglio

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base

nazionale.

A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo.

Quanto costa assicurazione un monopattino?

L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costo tra 35 e 55 euro. Ecco come funziona la polizza

Aggiungi come fonte la Gazzetta del Sud Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024.

La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti. La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia.

Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno

specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario. L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione.

Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: «Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale», conclude Melluso.

Monopattini, scatta l'obbligo di assicurazione

- 13:57 00:00 00:00 Ascolta la versione audio dell'articolo
Pausa Stop Clicca e segui "Corriere della Calabria" su Google News ROMA Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà un milione di proprietari privati. Lo ricorda Assoutenti, che evidenzia i costi per i cittadini e alcune criticità della misura prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024. La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa Assoutenti.

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia.

Gli indennizzi Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto. Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in

vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario. Quanto si spenderà L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro, almeno sulla carta.

"Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini.

Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.

(Ansa) Il Corriere della Calabria è anche su WhatsApp.

Basta cliccare qui per iscriverti al canale ed essere sempre aggiornato



Scatta la rivoluzione dell'assicurazione obbligatoria per i monopattini. Tutte le info utili

Il Tempo

Monopattini, scatta la rivoluzione dell'assicurazione obbligatoria. Tutte le informazioni utili

Il 16 luglio, dopo la proroga di due mesi decisa dal governo su richiesta dell'Ania, scatta l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità che interesserà 1 milione di proprietari privati che utilizzano in Italia tale mezzo. Una copertura che riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza Rc capofamiglia. La polizza obbligatoria per il monopattino, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia. Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto: la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento ordinario e il danneggiato dovrà chiedere il risarcimento all'impresa assicuratrice del responsabile civile e non alla propria compagnia.

Autovelox: novità e incassi nelle grandi città. Cosa cambia da oggi

L'operazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro totali per il milione di proprietari dei mezzi, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie. Per chi non si adegua, multe da 100 a 400 euro.

Ecco l'ondata di calore: temperature da record e più di 40 gradi in arrivo

"Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west" afferma il presidente di Assoutenti Gabriele Melluso. "Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale, anche perché tali mezzi rappresentano una storia nuova, e nulla giustificerebbe rischi diversi per regioni o province diverse".



Scatta l'obbligo di assicurazione per i monopattini, costa fino a 55 euro

Aggiungi come fonte la Gazzetta del Sud Scatta il 16 luglio l'obbligo di copertura assicurativa per i monopattini elettrici, una novità prevista dal nuovo Codice della strada varato a fine 2024 che interesserà 1 milione di proprietari privati. La copertura riguarda i danni verso terzi arrecati durante la guida del monopattino, come lesioni a pedoni o ciclisti o danni ad altri veicoli, ma non sarà sufficiente una generica polizza rc capofamiglia, avvisa l'associazione dei consumatori Assoutenti.

La polizza obbligatoria per il monopattino, infatti, per avere validità legale, deve riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo, il che di fatto esclude le generiche polizze famiglia.

Inoltre non ci sarà, almeno per i primi due anni, il sistema dell'indennizzo diretto.

Trattandosi di una fattispecie del tutto nuova, la circolare del Mimit del 24 aprile scorso stabilisce due anni di tempo per monitorare l'andamento dei costi effettivi dei risarcimenti dei sinistri causati dai monopattini, in modo da costruire uno specifico forfait su base nazionale. A tal fine l'Ivass dovrà informare ogni sei mesi il Ministero circa l'andamento dei sinistri occorsi dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo. Nel frattempo per i sinistri stradali causati da monopattini sarà applicata la procedura di risarcimento

ordinario. L'assicurazione comporterà una spesa annua da circa 50 milioni di euro, considerato che il costo medio di una polizza base si aggira tra i 35 e i 55 euro, ma può arrivare a 150 euro annui se si aggiungono garanzie accessorie, calcola l'associazione.

Per chi non si adegua, multe vanno da 100 a 400 euro, almeno sulla carta: «Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma il presidente Gabriele Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini. Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti. Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni e soprattutto a discriminazioni territoriali».

Nette differenze a livello locale emergono invece dalle multe sugli autovelox.

I calcoli del Codacons all'entrata in vigore delle nuove norme sull'omologazione degli apparecchi indicano negli ultimi 5 anni incassi per oltre 300 milioni di euro per le grandi città italiane. Agli 86 milioni di Firenze e ai 52 milioni di Milano si contrappongono però i 59.000 euro o poco più di Napoli. (ANSA).

Monopattini, obblighi RC e multe dal 16 luglio

QN Motori; Francesco Forni

Una svolta epocale investe la micromobilità urbana dei monopattini. Il 16 luglio finisce la tolleranza governativa, rendendo effettivo il vincolo di copertura assicurativa per i dispositivi dotati di motore a propulsione elettrica.

La decisione interessa un milione di italiani. L'associazione a tutela dei consumatori Assoutenti delinea uno scenario complesso, focalizzato sui risvolti economici e organizzativi generati da questo pesante provvedimento.

La normativa stabilisce una formula tassativa. I veicoli non accedono alla pubblica via privi della polizza di responsabilità civile verso terzi indicata dall'articolo 2054 del codice civile.

Una polizza generica risulta priva di valore legale. La tutela assicurativa esige il codice del contrassegno identificativo impresso sul certificato, escludendo i vecchi contratti per la tutela del nucleo familiare.

Il risarcimento diretto resterà congelato per un biennio. Il Mimit monitorerà i costi complessivi dei risarcimenti tramite l'Ivass per definire una quota fissa nazionale per i sinistri stradali.

La spesa collettiva stimata sfiora i cinquanta milioni di euro annuali. Il prezzo di base fluttua tra trentacinque e cinquantacinque euro, toccando centocinquanta euro

aggiungendo tutele accessorie.

Chi ignora il precetto rischia sanzioni tra cento e quattrocento euro. Il controllo stradale suscita perplessità per la carenza di agenti preposti alla sorveglianza nei centri cittadini.

Il presidente di Assoutenti Gabriele Melluso afferma: "Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west".

La medesima autorità esprime preoccupazione per eventuali rincari. Gabriele Melluso conclude: "Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a speculazioni".

Le 5 cose da sapere sui monopattini e il 16 luglio

- Il sedici luglio cessa la proroga bimestrale, imponendo la sottoscrizione della polizza per i mezzi elettrici.
- I contratti standard oscillano tra trentacinque e cinquantacinque euro, salendo a centocinquanta euro per coperture complete.
- Il documento legale deve registrare il codice del contrassegno identificativo specifico assegnato ai monopattini.
- Le sanzioni per i trasgressori variano da un minimo di cento fino a quattrocento euro complessivi.
- Il risarcimento diretto rimarrà sospeso per ventiquattro mesi in attesa dei dati semestrali forniti dall'Ivass.



Monopattini elettrici, dal 16 luglio assicurazione obbligatoria: quanto costa

Redazione Soldionline

Dal 16 luglio scatta l'assicurazione obbligatoria per i monopattini elettrici privati. Costi tra 35 e 55 euro, multe fino a 400. I rilievi di Assoutenti.

Preferisci ascoltare il riassunto audio?

Dal 16 luglio entra in vigore l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici di proprietà privata. La novità, prevista dal nuovo Codice della strada approvato a fine 2024, riguarda circa 1 milione di proprietari ed è destinata ad avere un impatto economico non trascurabile sulle famiglie.

Cosa copre la nuova assicurazione obbligatoria

Come ricorda Assoutenti, associazione di tutela dei consumatori, la nuova polizza è una copertura di responsabilità civile verso terzi. In pratica serve a risarcire i danni causati ad altre persone durante la guida del monopattino:

- lesioni a pedoni, ciclisti o altri utenti della strada;
- danni materiali ad altri veicoli o beni.

La responsabilità civile (Rc) è lo stesso principio alla base dell'Rc auto: chi provoca un incidente deve risarcire chi ha subito il danno. In questo caso, però, la copertura è specifica per i monopattini elettrici e non può essere sostituita da una polizza generica.

Perché la polizza famiglia non basta

Assoutenti sottolinea che non sarà sufficiente avere una normale polizza Rc capofamiglia, cioè quelle assicurazioni che coprono i danni involontari causati nella vita privata (ad esempio in casa o durante il tempo libero).

Per essere valida ai fini di legge, la

polizza per i monopattini deve infatti riportare il codice del contrassegno identificativo del mezzo. Si tratta di un requisito formale che lega in modo univoco il monopattino alla copertura assicurativa e che, di fatto, esclude le coperture generiche non collegate al singolo veicolo.

Quanto costa assicurare un monopattino elettrico

Secondo i calcoli di Assoutenti, la spesa complessiva per l'assicurazione dei monopattini elettrici potrebbe arrivare a circa 50 milioni di euro l'anno. Il dato deriva dal costo medio delle polizze base:

- tra 35 e 55 euro annui per una copertura standard;
- fino a 150 euro l'anno se si aggiungono garanzie accessorie (coperture aggiuntive rispetto alla semplice responsabilità civile).

Le garanzie accessorie, in generale, possono includere tutele ulteriori rispetto ai danni causati a terzi, ma Assoutenti non entra nel dettaglio delle singole coperture offerte dalle compagnie.

Niente indennizzo diretto per i primi due anni

Un altro elemento importante riguarda le modalità di risarcimento. Per i sinistri causati dai monopattini non sarà applicato, almeno all'inizio, il sistema dell'indennizzo diretto. Si tratta di quella procedura, molto nota nell'Rc auto, che consente al danneggiato di farsi risarcire direttamente dalla propria compagnia, che poi si rivale sull'assicurazione del responsabile.

Nel caso dei monopattini, spiega Assoutenti, per i primi due anni si applicherà invece la procedura di

risarcimento ordinario. Il motivo è che si tratta di una fattispecie completamente nuova per il mercato assicurativo.

La circolare del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) del 24 aprile ha previsto un periodo di due anni per monitorare i costi effettivi dei sinistri causati dai monopattini, così da costruire in seguito uno specifico forfait su base nazionale per la gestione dei risarcimenti.

In questo periodo di osservazione, l'Ivass, l'autorità di vigilanza sulle assicurazioni, dovrà informare ogni sei mesi il Ministero sull'andamento dei sinistri avvenuti dopo l'entrata in vigore dell'obbligo assicurativo.

Multe da 100 a 400 euro per chi non si assicura

Chi non rispetterà il nuovo obbligo rischia sanzioni amministrative. Assoutenti ricorda che le multe previste vanno da 100 a 400 euro. La norma ricalca il principio già noto nel mondo delle auto e moto: circolare senza copertura Rc espone a sanzioni economiche.

L'associazione però avverte che, almeno sulla carta, il rischio di multe non basta a garantire il rispetto delle regole se mancano controlli effettivi sul territorio.

Assoutenti: "Sul monopattino regna ancora il far west"

Pur riconoscendo l'introduzione dell'obbligo assicurativo, Assoutenti mette in luce le criticità legate alla scarsa applicazione delle norme già esistenti. Il presidente dell'associazione, Gabriele Melluso, parla apertamente di una situazione ancora fuori controllo nelle città italiane:

Monopattini elettrici, dal 16 luglio assicurazione obbligatoria: quanto costa

"Il vero problema è che nel settore dei monopattini regna ancora il far west - afferma Melluso - Vengono imposti nuovi obblighi di legge ma nelle nostre città ancora non si riesce a far rispettare le regole più basilari del Codice della strada, come l'uso del casco o il divieto di circolare in due sui monopattini.

Questo perché i controlli da parte delle forze dell'ordine sono del tutto insufficienti".

Assoutenti chiede inoltre un presidio attento da parte dell'esecutivo: "Invitiamo inoltre il governo alla massima vigilanza, allo scopo di evitare che il nuovo obbligo si presti a

speculazioni e soprattutto a discriminazioni a livello territoriale", conclude Melluso.

Il riferimento è al rischio che il costo e l'applicazione pratica del nuovo obbligo possano variare in maniera significativa tra diverse aree del Paese, con possibili squilibri tra territori.



Altro pagamento da 50 euro annui per tutti, scatta il nuovo obbligo in Italia: chi non paga sarà multato

Altro pagamento da 50 euro annui per tutti, scatta il nuovo obbligo in Italia: chi non paga sarà multato - reportmotori di Beatrice 12 Luglio 2026, 22:03 Tempo di lettura: 2 minuti
Nuovo obbligo per gli italiani: chi ha questi veicoli sarà costretto a pagare.

Si rischia una multa grossissima.

La nuova normativa stradale approvata dal Governo Meloni e fortemente voluta dalla maggioranza ha portato leggi ancora più rigide su diversi fronti, con l'obiettivo di garantire una maggiore sicurezza stradale e riuscire a diminuire il numero di incidenti stradali sulle nostre strade. Altro pagamento da 50 euro annui per tutti, scatta il nuovo obbligo in Italia: chi non paga sarà multato - reportmotori Tra i temi caldi della nuova normativa c'è sicuramente stato quello legato ai monopattini elettrici.

Questi veicoli, sempre più utilizzati sulle nostre strade, sono stati al centro di un lungo dibattito. Per lungo tempo infatti molti cittadini hanno richiesto che venissero sottoposti ad una regolamentazione più rigida e ad obblighi al pari degli altri veicoli, una proposta che è stata accolta con la nuova riforma. Adesso, infatti, la legge stradale italiana prevede che i proprietari di monopattini elettrici debbano immatricolarli e dotarsi di targhino proprio come avviene per le auto e le moto.

Devono, inoltre, seguire l'obbligo di indossare il casco quando si utilizza il proprio mezzo. Non è però l'unico obbligo

imposto dalla normativa per poter circolare a bordo di un monopattino elettrico. Monopattini elettrici, via all'obbligo di assicurazione E' stato infatti stabilito che chi è proprietario di monopattini elettrici debba dotarsi di regolare assicurazione, a tutela di tutti gli utenti della strada in caso di incidenti o imprevisti. Anche in questo caso, dunque, la normativa ha posto questi mezzi sullo stesso livello di auto e moto. E' stato concesso, però, un periodo di tolleranza per i cittadini. Monopattini elettrici, via all'obbligo di assicurazione - reportmotori Le assicurazioni hanno infatti dovuto avere il tempo di dotarsi di polizze specifiche che sino a poco tempo fa non erano presenti nelle loro offerte, e anche i proprietari hanno beneficiato di un tempo di aggiustamento per potersi adeguare alla normativa e sondare le varie opzioni. Adesso, però, l'obbligo di assicurazione è pronto a diventare effettivo.

La copertura di responsabilità civile obbligatoria dal prossimo 16 Luglio per poter circolare, avrà un costo che secondo le stime di Assoutenti si aggirerà intorno ai 35/55 euro in media all'anno.

Le garanzie accessorie faranno, ovviamente, schizzare in alto il prezzo, che potrà salire sino a 150 euro.

Chi non si adeguerà rischia una multa che va dai 100 ai 400 euro.

Meglio, dunque, non farsi trovare impreparati e organizzarsi per tempo per evitare brutte sorprese.

