

## APPROFONDIMENTO CIVILE

# Autovelox: svolta normativa con il nuovo censimento MIT e con il chiarimento dell'equivalenza tra omologazione e approvazione

Data pubblicazione:	17/12/2025
Autore:	Avv. Roberto Francesco Iannone
Categoria:	Civile

## Contenuto

### *Autovelox 2025: il nuovo censimento nazionale MIT, i profili di legittimità delle sanzioni e il rapporto tra omologazione e approvazione*

#### 1. Introduzione: una svolta epocale per la trasparenza dei controlli di velocità

Dal **30 novembre 2025** è online sul portale ufficiale *velox.mit.gov.it* la **lista nazionale degli autovelox censiti** dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Da questa data, **solo i dispositivi registrati** possono emettere sanzioni valide. Si tratta di un passaggio storico, destinato a incidere profondamente sulla **certezza del diritto**, sulla tenuta del contenzioso e sul ruolo degli enti accertatori. Contestualmente, il MIT ha pubblicato un **documento ufficiale** che interviene nel dibattito giuridico sull'interpretazione delle procedure di **omologazione** e **approvazione**, chiarendo la loro equivalenza funzionale ai sensi dell'art. 192 del Regolamento CdS (D.P.R. 495/1992).

#### 2. Censimento nazionale degli autovelox: i dati ufficiali MIT

Con un iter atteso per anni, il MIT ha reso pubblico l'elenco di tutti i dispositivi regolarmente comunicati tramite piattaforma. **Totale dispositivi censiti: 3.625**, così ripartiti:

- 3.038** gestiti da Polizie Locali, Provinciali e Città Metropolitane
- 586** gestiti dalla Polizia Stradale (inclusi sistemi Tutor)
- 1** dispositivo censito dall'Arma dei Carabinieri

I dati smentiscono le stime circolate negli ultimi mesi (11.000 - 13.000 dispositivi), ridimensionando

l'idea che l'Italia sia il Paese con più autovelox in Europa. Da **30 novembre 2025**, gli apparecchi **non presenti nell'elenco MIT** devono essere **disattivati** e non possono generare sanzioni valide.

### 3. Normativa di riferimento: Codice della Strada e decreti MIT 2025

La disciplina dei controlli automatici di velocità si innesta principalmente sull'**art. 142 CdS**, che impone:

- uso di apparecchiature **debitamente omologate**;
- corretta **installazione e taratura**;
- possibilità di rilevazione automatica senza contestazione immediata se il dispositivo è conforme.

Il quadro del 2025 è integrato:

- dal **D.I. n. 73/2025**, che ha istituito il censimento nazionale;
- dal **Decreto direttoriale MIT n. 305/2025** e dal **Decreto dirigenziale n. 367/2025**, che hanno disciplinato la piattaforma telematica e fissato il termine del 28 novembre per l'invio dei dati.

Dal 30 novembre 2025, la **registrazione nell'elenco MIT** costituisce condizione di **legittimità** dell'accertamento.

### 4. Sanzioni emesse da autovelox non censiti: la nullità assoluta

Le multe elevate da dispositivi non registrati nel portale MIT sono **nulle per legge**.

#### 4.1. Nullità per vizio originario

Il vizio deriva dall'assenza stessa del titolo abilitativo: l'autovelox **non è autorizzato a operare**.

#### 4.2. Dati obbligatori nel verbale

Per essere valido, il verbale deve riportare:

- matricola del dispositivo
- modello e versione
- estremi del decreto MIT (omologazione/approvazione)
- esatta ubicazione (strada, km, direzione)

La mancata corrispondenza tra verbale e elenco MIT rende la multa **contestabile e insanabilmente nulla**.

### 5. Omologazione e approvazione: l'intervento del MIT e il conflitto con la Cassazione

Il tema dell'**omologazione** è tornato centrale dopo alcune pronunce della Cassazione, tra cui l'ordinanza n. 10505/2024, che hanno ritenuto invalide sanzioni emesse con dispositivi *approvati* ma non *omologati*.

#### 5.1. La posizione del MIT (lettera del 21 novembre 2025)

Il Ministero chiarisce che:

- l'art. 192 Reg. CdS configura **due procedure alternative**: omologazione o approvazione;

- non esiste un obbligo generalizzato di omologazione;
- sin dagli anni '90 la prassi amministrativa ricorre all'**approvazione**, ritenuta pienamente valida.

Il MIT aggiunge che le due procedure sono **sostanzialmente identiche** nelle verifiche tecniche, prove di laboratorio e controlli sul prototipo: differisce solo il *nomen iuris*.

### 5.2. Il supporto dell'Avvocatura dello Stato

Con la nota prot. 789741/2024, l'Avvocatura ritiene le due procedure "**pienamente omogenee**".

### 5.3. Il contrasto giurisprudenziale

Il MIT contesta l'approccio formalistico di alcune decisioni della Cassazione, che danno prevalenza alla parola "omologazione" dell'art. 142 CdS senza considerare:

- art. 4 L. 168/2002
- art. 201, comma 1-ter, CdS (L. 120/2010)

Entrambe le norme ammettono esplicitamente sistemi "**omologati o approvati**". Ne deriva che l'approvazione costituisce **titolo abilitativo pieno**, in coerenza con:

- logica sistematica dell'ordinamento
- prassi amministrativa ultraventennale
- esigenze di continuità e affidabilità dei controlli

## 6. Implicazioni pratiche: contenzioso, responsabilità, sicurezza stradale

Il nuovo quadro presenta numerosi punti di frizione:

### 6.1. Contenzioso crescente

Si prevede un aumento dei ricorsi per:

- sanzioni elevate da autovelox non censiti;
- verbali emessi da dispositivi approvati e non omologati, nel solco della giurisprudenza restrittiva.

### 6.2. Obblighi per gli enti locali

Le amministrazioni devono:

- aggiornare puntualmente la piattaforma MIT;
- disattivare i dispositivi non registrati;
- garantire la taratura periodica e la corretta segnaletica.

### 6.3. Tutela degli automobilisti

Il censimento offre strumenti immediati per verificare la legittimità dell'accertamento prima di pagare.

### 6.4. Sicurezza stradale

Un numero minore di dispositivi attivi potrebbe ridurre l'effetto deterrente e incidere sugli indici di

incidentalità.

## **7. La “regola del chilometro”: la Cassazione conferma l’orientamento (sent. n. 31665/2025)**

Con la sentenza n. 31665 del 4 dicembre 2025, la Suprema Corte ribadisce che:

- tra il segnale di limite di velocità e l’autovelox fisso deve intercorrere **almeno un chilometro**;
- il calcolo va effettuato rispetto al **primo cartello utile**;
- la mera ripetizione del segnale non rileva, salvo il caso di **intersezioni**, che impongono la reiterazione della segnaletica.

La decisione conferma la correttezza dell’installazione dell’autovelox oggetto di causa e rafforza la necessità di una pianificazione coerente della segnaletica stradale.

## **8. Conclusioni: trasparenza, certezza del diritto e nuove sfide applicative**

Il censimento nazionale degli autovelox segna un passaggio decisivo verso:

- maggiore **trasparenza**;
- uniformità dei controlli;
- riduzione dell’incertezza normativa;
- incremento della fiducia nei sistemi automatici di rilevazione.

Rimangono aperti i nodi interpretativi su omologazione/approvazione e le potenziali ricadute sul contenzioso.

*A cura dell'avv. Fabrizio Valerio Bonanni Saraceno*