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

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

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;

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

- 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

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

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

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati