

Autovelox: firmato il decreto per l'omologazione

Il contesto: anni di contenzioso sulle omologazioni

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini** ha firmato il **decreto autovelox** che stabilisce per la prima volta un quadro unitario di regole per l'**omologazione**, la verifica e la taratura iniziale e periodica dei dispositivi per il controllo della velocità su strada. Il provvedimento, predisposto da un tavolo tecnico che ha coinvolto il Mit, il ministero dell'Interno, il Mimit e l'Anci, sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale nei prossimi giorni ed entrerà in vigore il giorno seguente.

La firma arriva dopo anni di incertezza normativa alimentata dalle ordinanze della Corte di **Cassazione**, a partire dall'ordinanza n. 10505 del 19 aprile 2024, con le quali i giudici di legittimità hanno stabilito che solo un dispositivo formalmente omologato può costituire fonte di prova valida per la contestazione di un'infrazione al limite di velocità ai sensi dell'art. 142 del **Codice della Strada**. **Poiché nessuno dei misuratori in uso aveva mai ricevuto un'omologazione** in senso tecnico-metrologico, si è aperto un vastissimo contenzioso che ha messo in discussione migliaia di sanzioni amministrative in tutta Italia.

Per gli autovelox cambia il **modo in cui potranno essere utilizzati**. Dopo anni di ricorsi, sentenze e polemiche sulla differenza tra **apparecchi "approvati"** e **"omologati"**, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** ha avviato il nuovo percorso normativo per riordinare il settore.

Le novità: omologazione, taratura e controlli ISO 9001

Il **decreto interviene su tre livelli**. Il primo riguarda l'omologazione del prototipo. D'ora in poi non saranno più rilasciate nuove approvazioni ministeriali e tutti i dispositivi destinati all'accertamento automatico delle infrazioni dovranno essere obbligatoriamente omologati dal Mit, con un campo di misura che copra almeno l'intervallo tra 30 e 230 km/h.

Il secondo livello disciplina la **taratura periodica**. Ogni apparecchio deve essere tarato prima della messa in esercizio e poi almeno una volta all'anno. In caso di mancato rispetto della scadenza il dispositivo è immediatamente escluso dal servizio; se la taratura non viene rinnovata per tre anni consecutivi è necessaria una nuova procedura iniziale completa. I dati raccolti durante le verifiche di funzionalità non possono in nessun caso essere utilizzati per elevare sanzioni.

Il terzo livello riguarda i **controlli di conformità** sulla filiera produttiva. I costruttori che richiedono l'omologazione devono possedere la certificazione di qualità ISO 9001, che prevede specifiche procedure per la taratura, e ispezioni a campione saranno affidate a organismi accreditati autorizzati dal ministero.

Il regime transitorio: le 15 apparecchiature già omologate

Per i dispositivi già installati il decreto definisce un regime transitorio. **Quindici apparecchiature** già approvate ai sensi del [Dm 13 giugno 2017 n. 282](#), riportate nell'Allegato B, si considerano automaticamente omologate. Per questi dispositivi sarà sufficiente aggiornare la targhetta identificativa entro la prima taratura utile. Gli altri apparecchi, in particolare quelli approvati prima del 2017, potranno seguire una procedura semplificata presentando al Mit la documentazione tecnica già disponibile su taratura e test di laboratorio. Il ministero dovrà esprimersi entro 60 giorni.

I dubbi giuridici sul decreto

Sul piano giuridico alcune associazioni di automobilisti e organismi specializzati, tra cui Altvelox, hanno sollevato dubbi sull'effetto retroattivo della norma transitoria, ritenendo che un decreto ministeriale non possa trasformare ex post le approvazioni già rilasciate in omologazioni in senso metrologico. Un eventuale nuovo filone di contenzioso davanti ai giudici di pace, ai tribunali e alla Cassazione non è quindi da escludere. Salvini ha accompagnato la firma con una dichiarazione che ribadisce la doppia finalità del provvedimento: **garantire la sicurezza stradale** senza che il controllo elettronico della velocità si trasformi in uno strumento per fare cassa a spese degli automobilisti.

di Emiliano Ragoni – L'Automobile – 10/06/2026