Schema di Decreto Legislativo recante il nuovo Codice della Strada (Atto n. 448)

Proposta per la certezza giuridica, il riconoscimento legislativo dell'omologazione dei dispositivi di rilevazione della velocità già approvati e l'introduzione di un regime transitorio (Modifiche agli artt. 138 e 139)

Executive Summary

Il consolidato orientamento giurisprudenziale della Corte di Cassazione sulla distinzione formale tra "approvazione" e "omologazione" degli autovelox (da ultimo, Cass. civ., ord. n. 13996/2025) ha generato una paralisi operativa e un'esplosione del contenzioso. L'intervento in via regolamentare attuato con il D.M. n. 125/2026 non risulta sufficiente a sanare un vulnus che affonda le proprie radici nella normativa primaria. Si rende pertanto indispensabile un intervento legislativo espresso sugli articoli 138 e 139 dell'Atto n. 448 volto a:

1. Riconoscere per legge il valore di omologazione ai dispositivi già approvati ai sensi del D.M. n. 282/2017 tecnicamente conformi;
2. Istituire una procedura di omologazione semplificata fondata sulla non duplicazione delle prove tecniche;
3. Introdurre un regime transitorio di 18 mesi per evitare l'interruzione dei controlli stradali e la dispersione degli investimenti pubblici.

Il contesto e le criticità attuali

L'attuale sistema di rilevamento elettronico delle violazioni dei limiti di velocità versa in una grave fase di incertezza applicativa. La giurisprudenza di legittimità continua ad annullare i verbali elevati tramite apparecchiature regolarmente sottoposte a rigorose verifiche ministeriali ma formalmente dotate di decreto di "approvazione" anziché di "omologazione". Sebbene il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia intervenuto con il D.M. n. 125 dell'8 giugno 2026 (art. 6 e Allegato B) per definire nuovi standard e riconoscere determinate apparecchiature pregresse, una fonte di rango secondario non è idonea a superare il dettato

della legge ordinaria né a prevenire eccezioni di illegittimità in sede giudiziaria. Senza un correttivo primario nell'ambito della riforma del Codice della Strada, gli Enti locali si trovano costretti a spegnere i dispositivi esistenti, compromettendo la sicurezza stradale e vanificando ingenti risorse pubbliche già investite.

La proposta normativa

La proposta non mira a una sanatoria generalizzata o all'abbassamento degli standard di tutela per i cittadini, bensì alla valorizzazione sostanziale delle verifiche tecniche e metrologiche già eseguite sotto il controllo ministeriale:

- **Riconoscimento legislativo diretto:** Equiparazione ex lege all'omologazione per i dispositivi già approvati ex D.M. n. 282/2017 di cui sia documentata la conformità ai requisiti tecnici, metrologici e funzionali, con espressa conferma per i dispositivi già elencati nell'Allegato B del D.M. n. 125/2026.
- **Omologazione semplificata:** Per gli altri dispositivi approvati che necessitano di integrazioni, attivazione di un iter documentale che riconosca la validità delle prove già sostenute se tecnicamente equivalenti, richiedendo test aggiuntivi solo in caso di carenze documentali o modifiche hardware/firmware/software. Restano fermi l'obbligo di tracciabilità univoca delle configurazioni e le verifiche periodiche di taratura e funzionalità.
- **Regime transitorio (18 mesi):** Possibilità di mantenere in esercizio i dispositivi già approvati per un massimo di 18 mesi dall'entrata in vigore del nuovo Codice nelle more del completamento delle procedure. L'operatività transitoria è rigorosamente subordinata alla presentazione dell'istanza entro i termini, alla regolarità delle tarature periodiche e al rispetto delle norme su segnalazione e collocazione. La misura opera esclusivamente *pro futuro* senza alcuna retroattività sui giudizi pendenti

Impatti attesi

Ambito	Impatto della misura
Giuridico e Deflattivo	Abbattimento drastico del contenzioso seriale basato su vizi meramente formali del titolo autorizzativo e ripristino della certezza del diritto

Sicurezza Stradale	Continuità ininterrotta dei servizi di prevenzione e controllo elettronico della velocità lungo la rete viaria nazionale e locale.
Finanza Pubblica	Salvaguardia degli investimenti già sostenuti dalle Amministrazioni locali ed evitamento di costi di sostituzione per dispositivi pienamente affidabili
Efficienza Amministrativa	Riduzione degli oneri istruttori per il MIT e per gli operatori del settore grazie all'eliminazione di duplicazioni nei test di laboratorio.

Osservazioni – Schema di Decreto Legislativo recante nuovo Codice della Strada

(Atto n. 448)

- *“Con riferimento agli articoli 138 e 139, valuti il Governo l'opportunità di introdurre una disposizione di rango legislativo che, al fine di assicurare certezza giuridica, continuità dei controlli di velocità e contenimento del contenzioso, riconosca il valore di omologazione ai dispositivi già approvati ai sensi del decreto ministeriale 13 giugno 2017, n. 282, purché tecnicamente conformi, confermando quanto previsto dall'Allegato B al decreto ministeriale 8 giugno 2026, n. 125, e preveda una procedura semplificata di omologazione fondata sull'equivalenza delle prove già effettuate, ferme restando le garanzie di identificazione univoca delle configurazioni e di verifica e taratura periodica. Valuti altresì l'introduzione di un regime transitorio, di durata non superiore a diciotto mesi, subordinato alla presentazione dell'istanza e al rispetto dei requisiti tecnici e operativi, con cessazione anticipata in caso di non conformità o rigetto dell'istanza, escludendo effetti retroattivi sugli accertamenti già effettuati e sui giudizi pendenti”.*

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L’osservazione proposta intende sollecitare il Governo a integrare il testo degli articoli 138 e 139 dello schema di decreto legislativo con una disposizione espressa di rango primario, volta a risolvere definitivamente le criticità applicative connesse alla distinzione giuridica tra "approvazione" e "omologazione" dei dispositivi elettronici per il rilevamento delle violazioni dei limiti di velocità.

La giurisprudenza della Corte di Cassazione (da ultimo ribadita con l’ordinanza n. 13996 del 26 maggio 2025) ha infatti consolidato l’orientamento secondo cui i verbali elevati mediante apparecchiature dotate di provvedimento di "approvazione" ministeriale, ma prive di un distinto atto formalmente qualificato come "omologazione", sono suscettibili di annullamento. Tale situazione ha innescato un contenzioso seriale su scala nazionale e messo a rischio la continuità stessa dei servizi di controllo stradale.

Sebbene il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia intervenuto in via regolamentare con il decreto ministeriale 8 giugno 2026, n. 125 (articolo 6 e Allegato B) per definire nuovi standard e riconoscere determinate apparecchiature precedentemente approvate ai sensi del decreto ministeriale 13 giugno 2017, n. 282, un atto di natura amministrativa non risulta sufficiente a superare una dicotomia che la giurisprudenza fonda sull’interpretazione della legge ordinaria. L’inserimento di una norma espressa nel decreto legislativo delegato si rende pertanto indispensabile per ripristinare la certezza del diritto.

L’osservazione si articola in quattro direttrici fondamentali, concepite per bilanciare la tutela della sicurezza stradale e degli investimenti pubblici con il massimo rigore tecnico e le garanzie per i cittadini:

Riconoscimento *ex lege* dei dispositivi conformi (primo punto): Si chiede al Governo di prevedere che i dispositivi già approvati ai sensi del D.M. n. 282/2017 alla data di entrata in vigore del nuovo Codice siano riconosciuti omologati a ogni effetto di legge, a condizione che risulti documentata la loro conformità ai requisiti tecnici, metrologici e funzionali previsti dalla disciplina ministeriale applicabile. Non si tratta dunque di una sanatoria indiscriminata, ma della valorizzazione sostanziale di verifiche tecniche già superate sotto il controllo ministeriale, confermando contestualmente con forza di legge il riconoscimento dei dispositivi già elencati nell’Allegato B al D.M. n. 125/2026.

Procedura di omologazione semplificata e non duplicazione delle prove (secondo punto): Per gli ulteriori dispositivi approvati che richiedano integrazioni istruttorie, si suggerisce l’istituzione di un iter semplificato basato prioritariamente sull'esame documentale. In ossequio ai principi di economicità ed efficienza amministrativa, le prove tecniche già svolte devono essere ritenute valide qualora tecnicamente equivalenti a quelle richieste per l'omologazione, limitando eventuali test aggiuntivi ai soli casi di carenze documentali o modifiche rilevanti (hardware, firmware o software). Restano inoltre fermi due presidi essenziali di garanzia: l'identificazione univoca delle configurazioni tra prototipo ed esemplari in esercizio e l'obbligo delle verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e taratura.

Disciplina del regime transitorio di diciotto mesi (terzo punto): Per evitare una paralisi dei controlli sulla velocità lungo la rete viaria nazionale e locale durante il completamento delle procedure amministrative, si propone l’introduzione di un periodo transitorio massimo di diciotto mesi dall’entrata in vigore del decreto legislativo. L’operatività legittima dei dispositivi già approvati in questa finestra temporale è subordinata a condizioni stringenti: la tempestiva presentazione dell’istanza di riconoscimento o omologazione semplificata, la perfetta corrispondenza tecnica del dispositivo al prototipo approvato, la regolarità delle tarature periodiche e il rispetto delle norme su collocazione e segnalazione.

Clausole di decadenza e irretroattività (quarto punto): A tutela dell’affidabilità delle misurazioni e del principio di separazione dei poteri, si chiede di prevedere la cessazione anticipata del regime transitorio qualora emergano non conformità tecniche, venga rigettata l’istanza o siano violate le condizioni d’uso. Viene inoltre chiarito che la nuova disciplina opera esclusivamente *pro futuro* (per gli accertamenti effettuati dopo l’entrata in vigore del decreto legislativo), escludendo qualsiasi effetto retroattivo sulle violazioni pregresse o interferenza con i giudizi pendenti.

L’accoglimento dell’osservazione consentirebbe di conseguire immediati benefici sistemici:

1. **Deflazione del contenzioso:** eliminazione alla radice delle impugnazioni fondate esclusivamente sulla qualificazione formale del titolo ministeriale.

2. **Salvaguardia della finanza pubblica:** tutela delle ingenti risorse già investite dagli enti locali per l'acquisizione di strumentazione tecnologica pienamente affidabile, evitando costi di sostituzione ingiustificati.
3. **Continuità della prevenzione stradale:** mantenimento senza interruzioni dei presidi di controllo della velocità, fattore primario per la riduzione dell'incidentalità.
4. **Semplificazione amministrativa:** riduzione degli oneri istruttori a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli operatori di settore, concentrando le risorse sulle verifiche tecniche effettivamente necessarie