



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

Il Direttore Generale

VISTO l'art. 45 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante “Nuovo Codice della Strada”, e successive modificazioni, di seguito anche “Codice della Strada”, che disciplina l'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei dispositivi atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario;

VISTO l'art. 192 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, recante “Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada”, e successive modificazioni, che disciplina le procedure per l'approvazione e omologazione;

VISTO l'art. 142 del Codice della Strada, che disciplina i limiti di velocità;

VISTO l'art. 146 del Codice della Strada, che disciplina le violazioni della segnaletica stradale;

VISTO l'art. 201 del Codice della Strada, che disciplina la notificazione delle violazioni, ed in particolare il comma 1-bis che elenca sotto le lettere da a) a g-ter) i casi in cui non è necessaria la contestazione immediata della violazione, ed i commi 1-ter ed 1-quater che prevedono che per i casi sotto le lettere b), f), g) e g-bis), del comma 1-bis), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con appositi dispositivi o apparecchiature debitamente omologate o approvate;

VISTO l'art. 345 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, che fissa i requisiti generali delle apparecchiature e mezzi di accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità;

VISTO il voto n. 21/2004, reso nell'adunanza del 18 febbraio 2004, con il quale la V Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere che per poter ritenere idoneo un dispositivo per la rilevazione di infrazioni al semaforo rosso in modalità automatica debbano ricorrere determinate condizioni;

VISTO il D.M. n. 282, in data 13 giugno 2017, recante “Procedure per l'approvazione dei rilevatori di velocità e per le verifiche periodiche di funzionalità e taratura. Modalità di segnalazione delle postazioni di controllo sulla rete stradale”;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 dicembre 2020 n. 190, modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 giugno 2021 n. 115, che regola l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATO che in data 4 aprile 2016 è entrata in vigore la norma UNI 10772:2016 "Sistemi di Trasporto Intelligenti - Sistemi per l'elaborazione delle immagini video atti al riconoscimento delle targhe", applicata a tutti i sistemi di identificazione basati sul riconoscimento automatico delle targhe dei veicoli, ai fini dell'accertamento delle violazioni al codice della strada;

VISTA la richiesta della Società Velocar S.r.l., con sede legale Via Mazzini, 55c – Castiglione delle Stiviere (MN) - 46043, presentata in data 18 giugno 2020, successivamente ripresentata in data 6 maggio 2021, integrata con ulteriore documentazione tecnica da ultimo in data 31 agosto 2021 e con il deposito del prototipo dapprima in data 5 maggio 2020 e successivamente, a seguito dell'espletamento delle prove funzionali e di taratura, in data 15 febbraio 2023, con la quale detta società ha chiesto l'approvazione del dispositivo per l'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità istantanea e delle violazioni alle disposizioni del semaforo indicante luce rossa denominato "VRS EVO 2", di seguito indicato anche, per brevità, come "dispositivo";

VISTI i rapporti delle prove eseguite sul dispositivo ai sensi della norma UNI 10772:2016 presso laboratorio accreditato e, in generale, la documentazione tecnica depositata;

VISTO il voto n. 99/22, reso nell'adunanza del 24 novembre 2022, con il quale la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole all'approvazione del dispositivo a condizione che vengano recepite le prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni riportate nel suddetto voto;

VISTA le note del 13 febbraio 2023 e dell'8 giugno 2023 con la quale la società Velocar s.r.l. ha trasmesso le integrazioni richieste, tra cui il "Manuale di installazione e utilizzo", revisione 2.0, emesso in data 19 gennaio 2023, di seguito indicato anche, per brevità, come "manuale del dispositivo";

D E C R E T A

Articolo 1 *(Approvazione)*

1. Il dispositivo denominato "**VRS EVO 2**", nella versione avente codice VRS-EVO-T12-5-RS4, prodotto dalla società Velocar S.r.l., con sede legale Via Mazzini, 55c – Castiglione delle Stiviere (MN) - 46043, è approvato ai sensi e per gli effetti dell'art. 45 del Codice della



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

Strada, nonché delle norme tecniche di riferimento, per l'accertamento delle infrazioni ai limiti massimi di velocità istantanea e per l'accertamento delle infrazioni alle disposizioni del semaforo indicante luce rossa.

2. Il dispositivo denominato “**VRS EVO 2**”, nella versione avente codice VRS-EVO-T12-5, prodotto dalla società Velocar S.r.l., con sede legale Via Mazzini, 55c – Castiglione delle Stiviere (MN) - 46043, è approvato ai sensi e per gli effetti dell'art. 45 del Codice della Strada, nonché delle norme tecniche di riferimento, per l'accertamento delle infrazioni alle disposizioni del semaforo indicante luce rossa.
3. Il dispositivo è in grado di rilevare il transito di veicoli in violazione, classificarli in macroclassi, acquisire le immagini, gestire le procedure previste per il trattamento dei dati, in base alle caratteristiche tecniche, classi prestazionali e limiti funzionali, indicati negli articoli seguenti.
4. Il dispositivo è anche in grado di riconoscere le targhe dei veicoli in infrazione, ai sensi della norma UNI 10772:2016 “Sistemi di Trasporto Intelligenti - Sistemi per l'elaborazione delle immagini video atti al riconoscimento delle targhe”, alle condizioni e nei limiti di cui all'articolo 3.
5. Il dispositivo, qualora utilizzato con lanterne veicolari normali, può essere utilizzato per il rilevamento della violazione di cui al comma 2, limitatamente al superamento della striscia d'arresto, e al comma 3 dell'art. 146 del Codice della Strada, nel rispetto delle condizioni di cui ai commi 1-ter e 1-quater dell'art. 201 dello stesso Codice della Strada, nonché delle condizioni e nei limiti di cui agli articoli 3 e 4.
6. Il dispositivo, qualora utilizzato con lanterne veicolari di corsia, può essere utilizzato per il rilevamento della violazione di cui al comma 2, relativamente al superamento della striscia d'arresto e al mancato rispetto della canalizzazione, e al comma 3 dell'art. 146 del Codice della Strada, nel rispetto delle condizioni di cui ai commi 1-ter e 1-quater dell'art. 201 dello stesso Codice della Strada, nonché delle condizioni e nei limiti di cui agli articoli 3 e 4.
7. Il dispositivo è in grado di oscurare le targhe di eventuali veicoli ripresi nella scena della violazione, ma non coinvolti nella stessa, nonché di oscurare il parabrezza dei veicoli nel caso di riprese frontali.

Articolo 2

(Caratteristiche tecniche e funzionali)

1. Il dispositivo è composto da:



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

- a) una telecamera in bianco e nero per la funzione di riconoscimento targhe con possibilità di montare alternativamente un'ottica con distanza focale da 50 mm oppure da 35 mm;
 - b) una telecamera a colori di contesto;
 - c) una coppia di illuminatori IR;
 - d) un ricevitore GPS;
 - e) un hard disk SSD;
 - f) una scheda elettronica CPU di gestione;
 - g) nella sola versione avente codice VRS-EVO-T12-5-RS4, un radar per il calcolo della velocità di transito dei veicoli.
2. Le seguenti funzioni del dispositivo, ulteriori rispetto a quelle approvate di cui all'articolo 1, dichiarate dal produttore nel manuale del dispositivo, esulano dal perimetro della presente approvazione e possono essere utilizzate esclusivamente per finalità statistiche o di monitoraggio, in forma anonima, ovvero senza il trattamento delle targhe dei veicoli in transito, e comunque non sono utilizzabili ai fini dell'accertamento delle violazioni al Codice della Strada:
- a) rilievo di tutti i veicoli in transito con immagini e dati per scopi di polizia;
 - b) streaming video;
 - c) rilievo veicolo fermo;
 - d) gestione liste targhe;
 - e) lettura dell'eventuale pannello indicante il trasporto di merce pericolosa (codice Kemler ed ONU);
 - f) direzione di marcia, corsia di transito, classificazione categoria, marca modello e colore dei veicoli in transito.

Articolo 3

(Classi prestazionali e limiti funzionali della funzione di riconoscimento targhe)

1. Il dispositivo, sia con un'ottica con distanza focale da 50 mm, sia con un'ottica con distanza focale da 35 mm nella telecamera di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), in base ai risultati delle prove base ed estese effettuate in laboratorio ai sensi della norma UNI 10772:2016, è in grado di riconoscere, alle velocità di movimentazione delle targhe pari a 50 e 70 km/h, in condizioni di traffico canalizzato e non canalizzato, nelle condizioni ambientali diurne e notturne, le targhe delle diverse tipologie di veicoli (posteriori autoveicoli - formati A e B, anteriori autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori), previste dagli articoli 250 e 258 del D.P.R. n. 495/92, con le seguenti classi di accuratezza:
 - a) targhe posteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico canalizzato: classe A;
 - b) targhe posteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico non canalizzato: classe A;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

- c) targhe anteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico canalizzato: classe A;
 - d) targhe anteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico non canalizzato: classe A;
 - e) targhe di motoveicoli e ciclomotori: classe A;
2. Il dispositivo, sia con un'ottica con distanza focale da 50 mm, sia con un'ottica con distanza focale da 35 mm nella telecamera di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), ha effettuato prove estese per velocità superiori a quella base, ai sensi della norma UNI 10772:2016, ed è risultato in grado di riconoscere, alla velocità di 230 km/h in classe A, le targhe posteriori e anteriori degli autoveicoli e le targhe dei motoveicoli e ciclomotori.
3. Il dispositivo, sia con un'ottica con distanza focale da 50 mm, sia con un'ottica con distanza focale da 35 mm nella telecamera di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), è stato sottoposto a prove funzionali su strada nelle condizioni ambientali diurne e notturne, eseguite da laboratorio accreditato, atte a validare la modalità di funzionamento *free-run*.
4. Il dispositivo, con un'ottica con distanza focale da 50 mm nella telecamera di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), è in grado di svolgere le funzioni, ai sensi della norma UNI 10772:2016, con i seguenti limiti geometrici nel caso di rilevamento autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori:
- a) distanza massima effettiva tra sistema di ripresa e targa: 32,70 m;
 - b) altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 7,50 m;
 - c) disassamento laterale massimo tra il sistema di ripresa e la mezzeria della corsia/carreggiata da controllare: 8,70 m;
 - d) angolo massimo di deformazione prospettica: 15,5°
 - e) larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 7,50 m;
 - f) profondità del campo di riconoscimento a 0 lx: 7,00 m.
5. Il dispositivo, con un'ottica con distanza focale da 35 mm nella telecamera di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), è in grado di svolgere le funzioni, ai sensi della norma UNI 10772:2016, con i seguenti limiti geometrici nel caso di rilevamento autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori:
- a) distanza massima effettiva tra sistema di ripresa e targa: 33,30 m;
 - b) altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 7,50 m;
 - c) disassamento laterale massimo tra il sistema di ripresa e la mezzeria della corsia/carreggiata da controllare: 10,60 m;
 - d) angolo massimo di deformazione prospettica: 18,6°
 - e) larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 11,20 m;
 - f) profondità del campo di riconoscimento a 0 lx: 7,00 m.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

Articolo 4 (Installazione ed esercizio)

1. Le condizioni d'installazione degli specifici dispositivi devono rispondere a quanto riportato nel manuale del dispositivo e, qualora si utilizzi la funzione di riconoscimento targhe, ai limiti indicati nell'articolo 3, commi 4 e 5, sulla base delle configurazioni di prova, al fine di evitare modifiche che possano compromettere o alterare la funzionalità del dispositivo nella configurazione approvata.
2. L'installazione, in relazione alla sede stradale, deve essere eseguita in conformità al Codice della Strada e al relativo Regolamento di attuazione, in modo da non costituire pericolo per la circolazione, sia dei veicoli, sia dei pedoni, nonché nel rispetto delle norme di sicurezza sull'installazione di apparecchiature elettriche in zone accessibili al pubblico ed anche in relazione agli interventi di manutenzione.
3. Il dispositivo, utilizzato come rilevatore di infrazioni ai limiti massimi di velocità istantanea, è in grado di monitorare al massimo tre corsie, indipendentemente dal senso di marcia, e, pertanto, nel caso di utilizzo su una strada con un numero superiore di corsie, dovrà essere previsto più di un dispositivo.
4. Il dispositivo, utilizzato come rilevatore di infrazioni alle disposizioni del semaforo indicante luce rossa, è in grado di monitorare al massimo tre corsie e, pertanto, nel caso di utilizzo su una strada con un numero superiore di corsie, dovrà essere previsto più di un dispositivo.
5. Il dispositivo, utilizzato come rilevatore di infrazioni ai limiti massimi di velocità istantanea, deve essere sottoposto a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura con cadenza almeno annuale, secondo quanto previsto dal D.M. n. 282 del 13 giugno 2017.
6. L'accertamento delle infrazioni alle disposizioni del semaforo indicante luce rossa può essere effettuato a condizione che la segnaletica orizzontale nella zona di attestamento sia eseguita in conformità al Codice della Strada e relativo Regolamento di attuazione e correttamente mantenuta.
7. Le funzioni di rilevamento delle infrazioni ai limiti massimi di velocità istantanea e delle infrazioni al semaforo indicante luce rossa non possono essere utilizzate contemporaneamente.
8. Il dispositivo è in grado di funzionare in modo completamente automatico, consente la contestazione differita e, in presenza dell'organo di polizia, la contestazione immediata.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

Articolo 5

(Produzione e commercializzazione)

1. I dispositivi che saranno prodotti e commercializzati in base alla presente approvazione, dovranno essere conformi al prototipo depositato presso questo Ministero in data 15 febbraio 2023, e alla documentazione tecnica depositata.
2. I dispositivi che saranno prodotti dovranno riportare indelebilmente, su ogni esemplare, gli estremi del presente decreto, nonché il nome del produttore, il codice della versione e la lunghezza della distanza focale dell'ottica montata sulla telecamera di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a).
3. Non è consentito apportare alcuna modifica al dispositivo e a qualsiasi suo componente oggetto della presente approvazione in assenza di eventuali specifiche modifiche del presente decreto.
4. I dispositivi dovranno essere commercializzati unitamente al manuale del dispositivo, che si applica nei limiti e alle condizioni contenuti nel presente decreto, per quanto non in contrasto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Vito Di Santo)

Il direttore della Divisione 2
(Ing. Silverio Antoniazzi)