



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale**

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, e tra questi le violazioni all'art. 146 del Codice della Strada;

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 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";

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 di attraversamento di un incrocio con semaforo rosso in modalità automatica debbano ricorrere determinate condizioni;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 febbraio 2014 n. 72 che regola l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

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 in Via Mazzini, 55c - Castiglione delle Stiviere (MN), presentata in data 17 ottobre 2018, successivamente ripresentata in data 08 maggio 2018 e integrata con il deposito del prototipo in data 24 ottobre 2018 e con nota del 15 marzo 2019, con la quale detta società ha chiesto l'approvazione di un dispositivo per l'accertamento delle infrazioni al semaforo indicante luce rossa e per l'accertamento del superamento dei limiti di velocità denominato "AGUIA Red & Speed", nel modello "AGUIA-T5-5-R", 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. 85/20, reso nell'adunanza in modalità del 19 novembre 2020, con il quale la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha espresso parere favorevole all'approvazione del dispositivo;

VISTE le note del 15 dicembre 2020, 12, 13 e 14 gennaio 2021, 1° e 9 febbraio 2021 con le quali la società Velocar S.r.l. ha trasmesso le integrazioni richieste, tra cui il "Manuale di installazione ed utilizzo" (versione 1.11) del dispositivo, emesso in data 9 febbraio 2021, di seguito indicato anche, per brevità, come "manuale del dispositivo";

D E C R E T A

Articolo 1 (Approvazione)

1. Il dispositivo per l'accertamento delle infrazioni ai limiti massimi di velocità e per l'accertamento delle infrazioni al semaforo indicante luce rossa denominato "**AGUIA Red & Speed**", nel modello "**AGUIA-T5-5-R**", prodotto dalla società Velocar S.r.l., con sede legale in Via Mazzini, 55c - Castiglione delle Stiviere (MN), è approvato ai sensi e per gli effetti dell'art. 45 del Codice della Strada, nonché delle norme tecniche di riferimento.

2. Il dispositivo, qualora utilizzato per l'accertamento delle infrazioni al semaforo indicante luce rossa, anche con lanterne veicolari di corsia, è in grado di rilevare il transito di veicoli in violazione, 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.
3. Il dispositivo, qualora utilizzato per l'accertamento delle infrazioni al semaforo indicante luce rossa 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.
4. Il dispositivo, qualora utilizzato per l'accertamento delle infrazioni al semaforo indicante luce rossa 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.
5. Il dispositivo, qualora utilizzato per l'accertamento delle infrazioni ai limiti massimi di velocità, è in grado di rilevare il transito di veicoli in violazione, classificarli in macro-classi, 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.
6. 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.
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 costituito da:
 - a) un'unità di ripresa che comprende, tra i vari componenti, la telecamera BW/IR, la telecamera a colori, il disco SSD utilizzato per la memorizzazione dei dati e i sistemi interni di alimentazione e protezione;
 - b) un illuminatore infrarosso;
 - c) una scheda CPU interna;
 - d) una scheda d'interfaccia e gestione interna;
 - e) un ricevitore GPS;

- f) un radar in grado di gestire fino a due corsie, classificare i veicoli e misurarne la velocità sia in avvicinamento sia in allontanamento.
2. Il dispositivo è in grado di svolgere, oltre e contemporaneamente alle funzioni approvate di cui all'art. 1, le seguenti funzioni accessorie, utilizzabili esclusivamente per finalità statistiche o di monitoraggio, in forma anonima, ovvero senza il trattamento delle targhe dei veicoli in transito, e comunque non utilizzabili ai fini dell'accertamento delle violazioni al Codice della Strada:
- raccolta dati sui veicoli in transito anche non in violazione (data e ora, classe, velocità, direzione di marcia, corsia di transito, marca, modello e colore, codici kemler);
 - rilievo evento veicolo fermo;
 - posizione gps del dispositivo.

Articolo 3

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

1. Il dispositivo, 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;
 - c) targhe anteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico non canalizzato: classe A;
 - d) targhe di motoveicoli e ciclomotori: classe A;
2. Il dispositivo 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.
3. Il dispositivo 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 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: 24,45 m;
 - b) altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 6,75 m;
 - c) disassamento laterale massimo tra il sistema di ripresa e la mezzzeria della corsia/carreggiata da controllare: 8,25 m
 - d) angolo massimo di deformazione prospettica: 20,56°
 - e) larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 7,00 m;
 - f) profondità del campo di riconoscimento a 0 lx: 6,00 m.

5. Il dispositivo è in grado di monitorare al massimo due corsie, compatibilmente con la larghezza massima di riconoscimento a 0 lx e, pertanto, nel caso di utilizzo su una strada con un numero superiore di corsie, dovrà essere previsto più di un dispositivo, compatibilmente con i limiti geometrici elencati nel comma 4 del presente articolo.

Articolo 4
(Installazione ed esercizio)

1. Le condizioni d'installazione degli specifici dispositivi devono rispondere ai limiti indicati nell'articolo 3, comma 4, sulla base delle configurazioni di prova e di quanto riportato nel manuale del dispositivo, al fine di evitare modifiche che possano compromettere o alterare la funzionalità del dispositivo nella configurazione approvata.
2. L'accertamento delle infrazioni al semaforo indicante luce rossa può essere effettuato a condizione che la segnaletica nella zona di attestamento sia eseguita in conformità al Codice della Strada e relativo Regolamento di attuazione e correttamente mantenuta.
3. 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.
4. Il dispositivo qualora utilizzato per il controllo del rispetto dei limiti massimi di velocità, deve essere sottoposto a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura con cadenza almeno annuale, secondo quanto previsto dal D.M. 282/2017.
5. La funzione di rilevamento del mancato rispetto del semaforo indicante luce rossa e la funzione di controllo del rispetto dei limiti massimi di velocità, non possono essere utilizzate contemporaneamente.
6. Il dispositivo, poiché è in grado di funzionare in modo completamente automatico, non richiede la presenza degli organi di polizia stradale.

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 24 ottobre 2018, 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.

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 CAPO DIPARTIMENTO
(Dott.ssa Speranzina De Matteo)

Firmato digitalmente da
Speranzina De Matteo

O = Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti
C = IT