



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
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. 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 D.M. n. 282, in data 13 giugno 2017, recante "Verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e di taratura delle apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, modalità di segnalazione delle postazioni di controllo sulla rete stradale";

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 ottobre 2023 n. 186, che regola l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la richiesta della Società ANAS S.p.A. con sede legale in Via Monzambano, 10 - 00185 Roma, presentata con nota n. 760866 del 3 novembre 2022, acquisita agli atti da questo Ufficio con protocollo n. 16084 in pari data e integrata con il deposito dell'elaboratore periferico e dell'ulteriore radar in data 11 settembre 2023, con la quale detta società ha chiesto l'approvazione



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

del sistema per l'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità istantanea e media denominato "VERGILIUS PLUS", di seguito indicato anche, per brevità, come "sistema";

VISTO il voto n. 90/2023, reso nell'adunanza del 24 gennaio 2024, con il quale la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole all'approvazione del sistema a condizione che vengano recepite le prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni riportate nel suddetto voto;

VISTA la nota n. 139179 del 19 febbraio 2024, acquisita agli atti da questo Ufficio con protocollo n. 5126 in pari data, con la quale la società ANAS S.p.A. ha trasmesso le integrazioni richieste, tra cui i documenti "Vergilius Plus - Specifiche Installazione Rev. 4.1" emesso in data 1° settembre 2023, "Vergilius Plus - Relazione Tecnica Rev. 4.3" emesso in data 15 febbraio 2024, "Vergilius Plus - Manuale Configurazione Rev. 4.1" emesso in data 15 febbraio 2024 e "Vergilius Plus - Manuale Manutentore Rev. 4.1" emesso in data 15 febbraio 2024, di seguito indicati anche, per brevità, come "manuali del sistema";

VISTA la nota n. 147067 del 21 febbraio 2024, acquisita agli atti da questo Ufficio con protocollo n. 5444 in pari data, con la quale la società ANAS S.p.A. ha trasmesso il rapporto di prova inerente alla valutazione del sistema di riconoscimento automatico delle targhe di ciclomotori, secondo la norma UNI 10772:2016;

VISTA la nota n. 249071 del 25 marzo 2024, acquisita agli atti da questo Ufficio con protocollo n. 8511 in pari data, con la quale la società ANAS S.p.A. ha trasmesso il rapporto di prova inerente alla valutazione del sistema di riconoscimento automatico delle targhe posteriori di autoveicoli per velocità superiori a quelle della prova base, in pista, alla velocità di 230 km/h, secondo la norma UNI 10772:2016;

D E C R E T A

Articolo 1 *(Approvazione)*

1. Il sistema denominato "**VERGILIUS PLUS**", prodotto dalla società ANAS S.p.A. con sede legale in Via Monzambano, 10 - 00185 Roma, 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 ai limiti massimi di velocità istantanea e media.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

2. Il sistema 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.

Articolo 2

(Caratteristiche tecniche e funzionali)

1. Il sistema, per il rilevamento della velocità media, consta dei seguenti componenti:
 - a) unità di ripresa denominata Vigilante v-LANE A5 JN D2, composta da:
 - i. telecamera in bianco e nero integrata, dedicata al riconoscimento OCR delle targhe posteriori dei veicoli;
 - ii. telecamera a colori integrata, per la ripresa del contesto;
 - iii. illuminatore IR integrato;
 - b) unità di elaborazione locale.
2. Il sistema, per il rilevamento della velocità istantanea, è costituito, oltre che dai componenti di cui al comma 1, anche dalle seguenti versioni del radar 3D/HD a 24 GHz Smartmicro UMRR-12 TYPE 48:
 - a) "TRUGRD (UMRR-12 Type 48)";
 - b) "TRUGRD Stream".
3. Il sistema presenta ulteriori funzioni rispetto a quelle approvate di cui all'articolo 1 che sono dichiarate dal produttore nel documento "Vergilius Plus - Relazione Tecnica Rev. 4.3" che non sono oggetto di approvazione e pertanto non sono utilizzabili ai fini dell'accertamento delle violazioni al Codice della Strada:
 - a) riconoscimento automatico dei pannelli delle merci pericolose;
 - b) invio al server centrale dei dati di transito relativi a tutti i veicoli rilevati, per la produzione di dati di traffico a fini statistici;
 - c) archiviazione in forma anonima, ovvero senza il trattamento delle targhe dei veicoli in transito, dei relativi dati, da utilizzarsi per eventuali scopi di polizia secondo la normativa vigente in materia di protezione dei dati (GDPR).

Articolo 3

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

1. Il sistema, 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



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

autoveicoli - formati A e B, 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 di motoveicoli e ciclomotori: classe A.

- 2. Il sistema ha effettuato prove estese per velocità superiori a quelle della prova base, ai sensi della norma UNI 10772:2016 ed è risultato in grado di riconoscere, alla velocità di 100 km/h in classe A, le targhe dei motoveicoli.
- 3. Il sistema ha effettuato prove estese per velocità superiori a quelle della prova base, ai sensi della norma UNI 10772:2016, anche in pista ed è risultato in grado di riconoscere, alla velocità di 230 km/h in classe A, le targhe posteriori degli autoveicoli.
- 4. Il sistema è in grado di svolgere le funzioni, ai sensi della norma UNI 10772:2016, con i seguenti limiti geometrici nel caso di rilevamento autoveicoli e motoveicoli:
 - a) distanza massima effettiva tra sistema di ripresa e targa: 29,0 m;
 - b) altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 6,0 m;
 - c) disassamento laterale massimo tra il sistema di ripresa e la mezzzeria della corsia/carreggiata da controllare: 9,0 m;
 - d) angolo massimo di deformazione prospettica: 18,5°
 - e) larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 7,0 m;
 - f) profondità del campo di riconoscimento a 0 lx: 4,0 m.

Articolo 4

(Installazione ed esercizio)

- 1. Le condizioni d'installazione degli specifici sistemi devono rispondere a quanto riportato nei "manuali del sistema", sulla base delle configurazioni di prova, al fine di evitare modifiche che possano compromettere o alterare la funzionalità del sistema 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 due corsie per un senso di marcia e, pertanto, nel caso di



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E L'AUTOTRASPORTO

utilizzo su una strada con un numero superiore di corsie per senso di marcia o su strada ad unica carreggiata bidirezionale, dovrà essere previsto più di un dispositivo.

4. Il dispositivo, utilizzato come rilevatore di infrazioni ai limiti massimi di velocità media, è in grado di monitorare al massimo due corsie per un senso di marcia e, pertanto, nel caso di utilizzo su una strada con un numero superiore di corsie per senso di marcia o su strada ad unica carreggiata bidirezionale, dovrà essere previsto più di un dispositivo.
5. Il sistema deve essere sottoposto a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura secondo quanto previsto dal D.M. n. 282 del 13 giugno 2017.
6. Gli accertamenti delle violazioni in modalità istantanea e in modalità media non possono essere effettuati congiuntamente, nella medesima tratta, per evitare l'applicazione di più sanzioni per la stessa infrazione.

Articolo 5

(Produzione e commercializzazione)

1. I sistemi che saranno prodotti e commercializzati in base alla presente approvazione dovranno essere conformi al prototipo depositato presso questo Ministero in data 3 novembre 2022 e successivamente integrato in data 11 settembre 2023, e alla documentazione tecnica depositata.
2. I sistemi che saranno prodotti dovranno riportare indelebilmente, su ogni esemplare di unità di ripresa e di radar, qualora presente, gli estremi del presente decreto, nonché il nome del produttore.
3. Non è consentito apportare alcuna modifica al sistema ed a qualsiasi suo componente oggetto della presente approvazione in assenza di eventuali specifiche modifiche del presente decreto.
4. I sistemi dovranno essere commercializzati unitamente ai “manuali del sistema”, che si applicano 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
(Dott. Ing. Valentino Iurato)