



Nota: Per eseguire questa operazione è necessario quindi non misurare un'unica linea continua dall'inizio alla fine della tratta ma più porzioni di tratta in quanto tra due curve con direzioni diverse (ad esempio una a destra e l'altra a sinistra) sarà necessario spostarsi sul lato opposto. Questa operazione di spostamento può essere eseguita in un qualsiasi punto in cui la tratta è rettilinea tra due curve.

4.4 La lunghezza della base di cui al punto 4.3 deve essere rilevata utilizzando un sistema di misura di riferimento che garantisca la riferibilità metrologica al Sistema SI delle unità di misura, con incertezza estesa (con probabilità di copertura al 95%), non superiore allo 0,3%.

4.5 Lo sfasamento temporale di cui al punto 4.2b) è lo scarto di tempo tra i riferimenti (base tempi/orologio del sistema) locali delle due stazioni di rilevamento in ingresso e in uscita del sistema oggetto di verifica, valutato attraverso la misurazione dello scarto di tempo di ogni singolo riferimento locale rispetto alla scala di tempi nazionale UTC (IT).

4.6 Le misurazioni di cui al punto 4.5 devono essere eseguite ad intervalli non superiori a 5 minuti su un periodo di almeno 2 giorni.

4.7 Nella verifica periodica di taratura il sistema di misura di riferimento deve permettere di valutare l'errore di indicazione della velocità media:

- in modo indiretto come al punto 4.2. L'eventuale taratura della lunghezza della base deve essere ripetuta solo nel caso di modifiche dello sviluppo geometrico della tratta;

- in modo diretto, attraverso la taratura della velocità media rilevata dal sistema oggetto di verifica. In tal caso, le velocità rilevate dal sistema di misura di riferimento devono essere distribuite pressoché uniformemente tra quelle permesse nella tratta interessata: il numero totale dei rilevamenti non deve essere inferiore a 25, impegnando in modo casuale tutte le corsie disponibili.

4.8 L'indicazione della velocità media fornita dal sistema sottoposto a verifica di taratura, in fase di approvazione del prototipo, e nelle verifiche di taratura iniziali, deve avere un errore rispetto al sistema di misura di riferimento non superiore al 3% per velocità superiori a 100 km/h, ovvero non superiore a 3 km/h per velocità fino a 100 km/h.

4.9 L'indicazione della velocità media fornita dal sistema nelle verifiche di taratura periodiche deve avere un errore rispetto al sistema di misura di riferimento non superiore al 4% per velocità superiori a 100 km/h, ovvero non superiore a 4 km/h per velocità fino a 100 km/h.

4.10 Nel valutare la precisione del sistema come riportato ai punti 4.8 e 4.9 si deve tener conto dell'incertezza di taratura del sistema di misura di riferimento.

4.11 Se vengono superati i limiti dei punti 4.8, e 4.9, l'approvazione del prototipo è respinta, ovvero il sistema non è idoneo all'impiego.

Capo 5

FUNZIONALITÀ DEI DISPOSITIVI E DEI SISTEMI

5.1 Ferme restando le normali attività di manutenzione e/o revisione di ogni dispositivo o sistema come previste nei relativi manuali d'uso e manutenzione, le verifiche di funzionalità dovranno comprendere:

- una verifica dell'integrità del dispositivo o sistema, degli eventuali sigilli e delle iscrizioni regolamentari;
- le ulteriori verifiche previste dal produttore e prescritte nel manuale d'uso e manutenzione, oltre a quanto di seguito indicato.

5.2 In sede di approvazione del prototipo, deve essere verificata la capacità del dispositivo, o del sistema e dei suoi componenti, di:

- attribuire correttamente le misure effettuate ai veicoli rilevati;

e, in quanto applicabili:

- acquisire correttamente le immagini,
- classificare i veicoli almeno in macro classi (ad esempio veicoli corti e veicoli lunghi),
- riconoscere le targhe dei veicoli rilevati.

5.3 Le verifiche di funzionalità, sia in sede di approvazione del prototipo, che per le verifiche iniziali e periodiche, potranno essere eseguite nelle condizioni di normale impiego, su strada aperta al pubblico passaggio; dovrà essere garantito il transito casuale di veicoli sufficientemente differenziati sia per la categoria che per la velocità; è ammesso che le condizioni sopra descritte si realizzino in tempi successivi o in strade diverse secondo i casi; le prove potranno essere eseguite anche senza l'ausilio di uno strumento campione. È in ogni caso esclusa la possibilità di utilizzare le risultanze delle verifiche di funzionalità per l'applicazione delle sanzioni per violazione di norme di comportamento.

5.4 È ammesso, per una più esatta valutazione dei rilevamenti, ricorrere al contemporaneo impiego di un qualsiasi sistema ausiliario di rilevazione della velocità, installato o messo in funzione anche dopo l'esecuzione di una prima serie di rilevamenti; agli effetti della determinazione della percentuale di mancati rilevamenti, si considerano valide le misure eseguite dopo la sua messa in funzione senza considerare le precedenti.

5.5 Nel caso di funzionamento in modalità istantanea, il numero di rilevamenti deve essere almeno uguale al 20% di quelli indicati al punto 3.3, sia per le verifiche iniziali che per quelle periodiche. Nel caso di funzionamento in modalità media, ai fini dell'approvazione deve essere svolta una accurata sperimentazione, autorizzata dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sul sistema installato su una tratta campione, per un periodo di almeno 6 mesi, mentre per le verifiche iniziali e periodiche il numero di rilevamenti deve essere almeno pari a quello indicato al punto 3.3.

