



# *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 - Nuovo Codice della Strada e successive modificazioni, 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 - 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. 17, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n. 127 che ha disposto che con apposito regolamento fossero disciplinate le procedure per la autorizzazione alla installazione ed esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato delle città ai fini dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni in tema di limitazione del traffico veicolare e della irrogazione delle relative sanzioni;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica del 22 giugno 1999, n. 250, recante norme per l'autorizzazione alla installazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato, a norma dell'articolo 7, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n. 127;

VISTO l'art. 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la notificazione delle violazioni, ed in particolare il comma 1-bis, che individua i casi in cui non risulta necessaria la contestazione immediata della violazione;

VISTA la lettera g), del citato art. 201, comma 1-bis, che stabilisce in particolare che la notificazione delle violazioni non è necessaria quando la rilevazione delle infrazioni agli accessi dei veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, alla circolazione sulle corsie e sulle strade riservate avviene attraverso i dispositivi previsti dal citato articolo 17, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n.127;

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, in data 15 ottobre 2018, acquisita agli atti da questo Ufficio con protocollo n.7569 in data 16 novembre 2018, con la quale la società Maggioli s.p.a., ha chiesto

l'omologazione del sistema per la rilevazione degli accessi dei veicoli, denominato "Autosc@n-ZTL";

VISTI i rapporti delle prove eseguite sul sistema Autosc@n-ZTL dalla società Maggioli s.p.a. ai sensi della norma UNI 10772:2016 presso laboratori accreditati;

VISTE le note del 30 gennaio 2019, del 25 marzo 2019, del 29 aprile 2019 e del 01 ottobre 2020, con le quali la società Maggioli s.p.a. ha trasmesso la documentazione integrativa del sistema richiesta;

VISTO il voto n. 15/20, reso nell'adunanza in modalità telematica del 15 luglio 2020, con il quale la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha espresso parere favorevole all'omologazione del sistema Autosc@n-ZTL;

VISTA la nota del 05 novembre 2020, con la quale la società Maggioli s.p.a. ha trasmesso il "Manuale Operatore" (versione I18021-LB-016-rev4-231018-MN), emesso in data 05 novembre 2020, del sistema Autosc@n-ZTL;

VISTA la nota del 08 novembre 2020, con la quale la società Maggioli s.p.a. ha trasmesso il "Manuale di Installazione" (versione I\_18021-LB-017-rev2-051118-MN), emesso in data 08 novembre 2020, del sistema Autosc@n-ZTL;

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;

## **D E C R E T A**

### *Articolo 1 – Omologazione*

1. Il sistema per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, alla circolazione sulle corsie e sulle strade riservate, denominato **Autosc@n-ZTL**, prodotto dalla società Maggioli s.p.a., con sede legale in Via del Carpino, 8– Santarcangelo di Romagna (RN), è omologato ai sensi e per gli effetti dell'art. 45 del Codice della Strada, nonché delle norme tecniche di riferimento ed in particolare della norma UNI 10772:2016.
2. Il sistema Autosc@n-ZTL è in grado di rilevare il transito di veicoli, acquisire le immagini, riconoscere automaticamente le targhe posteriori e anteriori dei veicoli e gestire le procedure previste per il trattamento dei dati, proprie di un sistema di controllo accessi e finalizzate al sanzionamento automatico, in base alle caratteristiche tecniche, classi prestazionali e limiti funzionali, indicati negli articoli seguenti.
3. Una o più unità di rilevamento periferiche Autosc@n-ZTL, attraverso una rete dati distribuita, comunicano con l'unità centrale di elaborazione, il cui modulo di gestione svolge le ulteriori funzioni necessarie ai fini del sanzionamento automatico. La rete dati distribuita non è oggetto della presente omologazione.

### *Articolo 2 - Caratteristiche tecniche e funzionali*

1. Il sistema Autosc@n-ZTL è costituito da:

- a) un'unità di ripresa OCR Bianco/nero;
  - b) un illuminatore IR a LED;
  - c) un'unità di configurazione, elaborazione, e memorizzazione temporanea dati;
  - d) un'interfaccia di alimentazione elettrica 24 Vdc-PoE;
  - e) un'interfaccia di collegamento a contatti digitali per finalità di acquisizione stati e attivazione funzionamento a trigger esterno (utilizzata per esecuzione prove secondo norma UNI 10772);
  - f) un'interfaccia di comunicazione dati TCP/IP (Ethernet – WI-FI).
2. Il sistema Autosco@n-ZTL svolge le sue funzioni attraverso i seguenti moduli:
- a) modulo acquisizione immagini dei transiti;
  - b) modulo riconoscimento targhe mediante OCR;
  - c) modulo autorizzazioni dei veicoli – viene gestito dall'unità centrale e certifica se il veicolo transitato nell'area di ripresa è provvisto di autorizzazione. In tal caso i dati che permettono l'identificazione del veicolo sono eliminati. Questo modulo può essere attivato anche sull'Unità locale che, in caso di transiti in infrazione, invia i dati all'unità centrale;
  - d) modulo autenticazioni;
  - e) modulo di memorizzazioni immagini;
  - f) modulo per la trasmissione.

### *Articolo 3 - Classi prestazionali e limiti funzionali*

1. Il sistema Autosco@n-ZTL, 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 sistema Autosco@n-ZTL ha effettuato prove estese per velocità superiori a quella base, ai sensi della norma UNI 10772, ed è risultato in grado di riconoscere, alla velocità di 100 km/h in classe A, le targhe posteriori degli autoveicoli.
3. Il sistema 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 sistema Autosco@n-ZTL 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: 14,00 m;
  - b) altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 6,00 m;
  - c) disassamento laterale massimo tra il sistema di ripresa e la mezzeria della carreggiata da controllare: 4,30 m;
  - d) angolo massimo di deformazione prospettica: 19,70°;

- e) larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 3,80 m;
  - f) profondità del campo di riconoscimento a 0 lx: 2,00 m.
5. Il sistema Autoscan@n-ZTL è in grado di monitorare al massimo una corsia, compatibilmente con la larghezza massima di riconoscimento a 0 lx.
  6. Per gli aspetti di dettaglio sulle prestazioni e sui limiti di funzionamento del sistema Autoscan@n-ZTL è necessario riferirsi al “Manuale Operatore” (versione I18021-LB-016-rev4-231018-MN), emesso in data 05 novembre 2020

#### *Articolo 4 - Installazione ed esercizio*

1. Le condizioni d’installazione degli specifici sistemi sistema Autoscan@n-ZTL devono rispondere ai limiti indicati nell’articolo 3, comma 4 sulla base delle configurazioni di prova, e a quanto riportato nel “Manuale Operatore” (versione I18021-LB-016-rev4-231018-MN), emesso in data 05 novembre 2020, e nel “Manuale di Installazione” (versione I\_18021-LB-017-rev2-051118-MN), emesso in data 08 novembre 2020, al fine di evitare modifiche che possano compromettere o alterare la funzionalità del sistema nella configurazione omologata.
2. Nel caso di eventuali condizioni di installazioni differenti da quelle individuate “Manuale Operatore”, dovranno essere adottati e certificati tutti gli accorgimenti atti a garantire la piena funzionalità del dispositivo nel rispetto della presente omologazione.
3. In generale, l’installazione (intesa come moduli e sostegni previsti), 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.

#### *Articolo 5 - Produzione e commercializzazione*

1. I sistemi Autoscan-ZTL, che saranno prodotti e commercializzati in base alla presente omologazione, dovranno essere conformi al prototipo depositato presso questo Ministero in data 14 novembre 2018, e alla documentazione tecnica depositata.
2. I sistemi Autoscan-ZTL 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 sistema Autoscan-ZTL e a qualsiasi suo sottosistema oggetto della presente omologazione in assenza di eventuali specifiche modifiche del presente decreto.
4. I sistemi Autoscan-ZTL dovranno essere commercializzati unitamente al “Manuale Operatore” (versione I18021-LB-016-rev4-231018-MN), emesso in data 05 novembre 2020, e al “Manuale di Installazione” (versione I\_18021-LB-017-rev2-051118-MN), emesso in data 08 novembre 2020, che si applicano, nei limiti e alle condizioni contenuti nel presente decreto, per quanto non in contrasto.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
(Dott. Ing. Giovanni Lanati)