



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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

DIVISIONE 2

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 della Mobilità Sostenibili 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. 17, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n. 127, che ha disposto che, con apposito regolamento, fossero disciplinate le procedure per l'autorizzazione all'installazione ed esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici ed alle zone a traffico limitato delle città ai fini dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni in tema di limitazione del traffico veicolare e dell'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, comma 1-bis, lettera g), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che stabilisce in particolare che la notificazione delle violazioni non è necessaria quando la rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, avviene attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

CONSIDERATO che, nelle more dell'emanazione del regolamento di cui all'art. 201, comma 1-bis, lettera g) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si applica la disciplina previgente rispetto all'entrata in vigore del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, come modificato dalla legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120;



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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

DIVISIONE 2

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 1° febbraio 2021, acquisita agli atti da questo Ufficio con protocollo n. 857 in data 1° febbraio 2021, con la quale la società Microrex S.p.A., con sede legale in Via degli Ulivi n. 8, Ponte Buggianese (PT), ha chiesto l'omologazione del sistema per la rilevazione degli accessi dei veicoli, denominato “BARBICAN-A5”, 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. 26/2021, reso nell'adunanza del 20 maggio 2021, con il quale la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole all'omologazione del dispositivo;

VISTA la nota del 18 ottobre 2021 e la comunicazione del 22 ottobre 2021, con le quali la società Microrex S.p.A. ha trasmesso le integrazioni richieste, tra cui il “Manuale Installazione BARBICAN vLANE A5-B” (versione 4.2), emesso in data 22 ottobre 2021, di seguito indicato anche, per brevità, come il “manuale del dispositivo” ed il “Manuale radar CG-MD01” (versione 3.1), emesso in data 22 giugno 2021, relativo al sensore radar classificatore;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 giugno 2021, n. 115 che regola l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

D E C R E T A

Articolo 1 *(Omologazione)*

1. Il dispositivo 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 “**BARBICAN-A5**”, prodotto dalla società Microrex S.p.A., con sede legale in Via degli Ulivi n. 8, Ponte Buggianese (PT), 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.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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

DIVISIONE 2

2. Il dispositivo è in grado di rilevare il transito di veicoli, acquisire le immagini, riconoscere automaticamente le targhe 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. Il dispositivo è omologato nelle seguenti configurazioni:
 - a) configurazione base, costituita dalla sola telecamera ANPR “BARBICAN vLANE A5-B”;
 - b) configurazione con modulo classificatore, costituita dalla telecamera ANPR “BARBICAN vLANE A5-B” e dal sensore radar “CG-MD01” per la classificazione dei veicoli in base alla lunghezza.
4. Una o più unità di rilevamento periferiche del dispositivo, attraverso una rete dati distribuita, comunicano con l'unità centrale di elaborazione, il cui modulo di gestione svolge le ulteriori funzioni necessarie ai fini dell'accertamento automatico. La rete dati distribuita non è oggetto della presente omologazione.

Articolo 2

(Caratteristiche tecniche e funzionali)

1. Il dispositivo, nella sua configurazione base, è composto da un software di gestione dati denominato “BARBICAN” e dall'hardware del varco stradale costituito da una telecamera ANPR, che consta dei seguenti componenti:
 - a) singolo sensore video bispettrale, atto sia alla lettura delle targhe dei veicoli in transito (B/N infrarosso) che alla cattura delle immagini di contesto a colori;
 - b) illuminatore IR sincronizzato;
 - c) elettronica di controllo per l'acquisizione delle immagini;
 - d) unità locale di elaborazione, comunicazione e archiviazione interna, dotata di HD SSD per la memorizzazione dei dati da 128 GB, espandibile fino a 2 TB;
 - e) modulo di gestione Input/Output.
2. La telecamera ANPR svolge le seguenti funzioni:
 - a) rilevazione della presenza dei veicoli;
 - b) acquisizione delle immagini dei veicoli;
 - c) riconoscimento delle targhe dei veicoli mediante OCR;
 - d) gestione dei dati, data e luogo del rilevamento;



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

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

DIVISIONE 2

- e) associazione univoca tra i dati relativi ai punti b), c) e d);
 - f) trasmissione dei dati di cui al punto e) all'unità centrale di elaborazione.
3. Il sensore radar "CG-MD01" svolge la funzione di classificazione dei veicoli in base alla lunghezza.
4. Il dispositivo è in grado di svolgere, oltre e contemporaneamente alle funzioni omologate di cui all'art. 1, come 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, le seguenti funzioni:
- classificazione della tipologia di veicolo;
 - classificazione dei veicoli in base al colore;
 - statistiche anonime dei transiti;
 - interazione con sistemi gestionali di vario genere per il sanzionamento, anche prodotti da soggetti terzi, solo per le funzioni di accertamento omologate;
 - analisi storica dei log e delle programmazioni dei varchi;
 - interrogazioni al database della Motorizzazione, consentite soltanto per i veicoli di cui è stata accertata l'infrazione.

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 anteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico canalizzato: classe A;
 - c) targhe posteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico non 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 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



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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

DIVISIONE 2

classe A, le targhe posteriori ed anteriori degli autoveicoli e le targhe dei motoveicoli e dei ciclomotori.

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 di autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori:
 - a) distanza massima effettiva tra sistema di ripresa e targa: 15,0 m;
 - b) altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 6,0 m;
 - c) disassamento laterale massimo tra il sistema di ripresa e la mezzeria della corsia/carreggiata da controllare: 6,9 m;
 - d) angolo massimo di deformazione prospettica: 29,9°;
 - e) larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 7,0 m;
 - f) profondità del campo di riconoscimento a 0 lx: 5,0 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 un numero superiore di corsie, dovrà essere prevista più di una telecamera, 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 ed a quanto riportato nel manuale del dispositivo, al fine di evitare modifiche che possano compromettere o alterare la funzionalità del dispositivo nella configurazione omologata.
2. L'installazione, in relazione alla sede stradale, deve essere eseguita in conformità al Codice della Strada ed 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.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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

DIVISIONE 2

Articolo 5

(Produzione e commercializzazione)

1. I dispositivi che saranno prodotti e commercializzati in base alla presente omologazione dovranno essere conformi al prototipo depositato presso questo Ministero in data 22 settembre 2020 ed 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 ed a qualsiasi suo componente oggetto della presente omologazione in assenza di eventuali specifiche modifiche del presente decreto.
4. I dispositivi dovranno essere commercializzati unitamente al manuale del dispositivo e, nel caso di utilizzo del sensore radar classificatore, anche al “Manuale radar CG-MD01” - versione 3.1. I suddetti manuali si applicano nei limiti ed 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. Silverio Antoniazzi)