



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 09 luglio 2018, successivamente integrata in data 24 gennaio 2019, con la quale la società Sismic Sistemi S.r.l., con sede in Via M. Malibran 49/51- Firenze, ha chiesto

l'omologazione del sistema per la rilevazione degli accessi dei veicoli, denominato "SART_SMART";

VISTI i rapporti delle prove eseguite sul sistema SART_SMART dalla società Sismic Sistemi S.r.l., ai sensi della norma UNI 10772:2016, presso laboratori accreditati;

VISTO il voto n. 15/19, reso nell'adunanza del 27 giugno 2019, con il quale la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha espresso parere favorevole all'omologazione del sistema SART_SMART;

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 **SART_SMART**, prodotto dalla Sismic Sistemi S.r.l., con sede in Via M. Malibran 49/51- Firenze, depositato presso il Ministero in data 09 luglio 2018, 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 SART_SMART, 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 sistema SART_SMART si compone di un'unità di ripresa targhe, della telecamera di contesto, di un illuminatore infrarossi integrato, del software OCR e web server integrato e di un software di gestione.
4. Una o più unità di rilevamento, 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. L'unità locale SART_SMART, è costituita dai seguenti moduli:
 - a. illuminatore IR a LED;
 - b. telecamera OCR bianco/nero;
 - c. telecamera di contesto a colori;
 - d. unità di elaborazione.

2. L'unità locale svolge le seguenti funzioni:
 - a. rilevazione dei transiti dei veicoli, in modalità continua free-run;
 - b. acquisizione delle immagini di targa;
 - c. acquisizione delle immagini a colori, di contesto;
 - d. riconoscimento automatico delle targhe;
 - e. gestione dei dati e delle liste dei veicoli autorizzati;
 - f. comunicazione con il posto centrale.
3. Il posto centrale svolge le seguenti funzioni:
 - a. comunicazione con le unità locali;
 - b. gestione e controllo delle unità locali;
 - c. gestione delle liste di autorizzazione (liste bianche) e non autorizzazione (liste nere).

Articolo 3 - Classi prestazionali e limiti funzionali

1. Il sistema SART_SMART, 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 70 km/h, in condizioni di traffico canalizzato e non canalizzato, nelle condizioni ambientali diurne e notturne, le targhe delle diverse tipologie di veicoli (posteriore 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 di motoveicoli e ciclomotori, in condizioni di traffico canalizzato e non canalizzato: classe A;
 - d. targhe anteriori, in condizioni di traffico canalizzato: classe A;
 - e. targhe anteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico non canalizzato: classe A.
2. Il sistema SART_SMART 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 le targhe posteriori ed anteriori degli autoveicoli, le targhe dei motoveicoli e dei ciclomotori, in classe A.
3. Il sistema è stato sottoposto a prove funzionali su strada, eseguite da laboratorio accreditato, atte a validare la modalità di funzionamento *free-run*.
4. Il sistema SART_SMART è in grado di svolgere le funzioni con i seguenti limiti geometrici:
 - a. Distanza effettiva tra sistema di ripresa e targa: 15 m;
 - b. altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 6 m;
 - c. angolo massimo di disassamento dell'unità di ripresa rispetto al piano targa, misurato sulla mezzzeria della corsia più esterna da controllare: 19,9°;
 - d. larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 6 m;
 - e. profondità del campo di riconoscimento: 3 m.
5. Per gli aspetti di dettaglio sulle prestazioni e sui limiti di funzionamento del sistema SART_SMART è necessario riferirsi al Manuale d'uso e manutenzione del 24 gennaio 2019, che costituisce parte integrante del presente decreto.

Articolo 4 - Installazione ed esercizio

1. Le condizioni d'installazione degli specifici sistemi sistema SART_SMART devono corrispondere a quanto indicato nell'articolo 3, comma 4, sulla base delle configurazioni di prova, e a quanto riportato nel Manuale d'uso e manutenzione, 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 nel Manuale d'uso e manutenzione, dovranno essere adottati e certificati tutti gli accorgimenti atti a garantire la piena funzionalità del dispositivo nel rispetto della presente omologazione.

Articolo 5 - Produzione e commercializzazione

1. I sistemi SART_SMART che saranno prodotti e commercializzati in base alla presente omologazione dovranno essere conformi alla documentazione tecnica e al prototipo depositato presso questo Ministero, in data 24 gennaio 2019.
2. I sistemi SART_SMART che saranno prodotti dovranno riportare indelebilmente, su ogni esemplare, gli estremi del presente decreto, nonché il nome del fabbricante.
3. Non è consentito apportare alcuna modifica al sistema SART_SMART né all'unità di rilevamento né al server centrale, in assenza di eventuali specifiche modifiche del presente decreto.
4. I sistemi SART_SMART che saranno prodotti dovranno essere commercializzati unitamente al Manuale d'uso e manutenzione emesso in data 24 gennaio 2019, che costituisce parte integrante del presente decreto.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Ing. Giovanni Lanati