



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

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 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 1 febbraio 2018, successivamente integrata in data 21 giugno 2018, con la quale la società Project Automation s.p.a., con sede legale in Viale Elvezia, 42 - Monza (MB), ha chiesto l'omologazione del sistema per la rilevazione degli accessi dei veicoli, denominato K53800;

VISTI i rapporti delle prove eseguite sul sistema K53800 dalla società Project Automation s.p.a. ai sensi della norma UNI 10772:2016 presso laboratori accreditati, successivamente integrati con la nota del Laboratorio QUALILAB acquisita al prot. n. 4901 del 17 luglio 2018;

VISTO il voto n. 29/18, reso nell'adunanza del 19 aprile 2018, con il quale la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha espresso parere favorevole all'omologazione del sistema K53800;

DECRETA

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 K53800, prodotto dalla società Project Automation S.p.A., con sede legale in Viale Elvezia, 42 - Monza (MB), depositato presso il Ministero in data 1 febbraio 2018, è omologato ai sensi delle norme tecniche di riferimento ed in particolare della norma UNI 10772:2016.
2. Il sistema K53800 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 K53800 si compone di un'unità di rilevamento (unità locale o periferica) e di un'unità centrale e di elaborazione (posto centrale).
4. Una o più unità di rilevamento, attraverso una rete dati distribuita, comunicano con l'unità centrale e 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.
5. L'unità di rilevamento può utilizzare sottosistemi di rilevazione della presenza di veicoli, e/o di classificazione di veicoli, purché già omologati.
6. L'unità centrale comprende anche il "*sottosistema interfaccia uomo-macchina*", non oggetto di omologazione, che può eventualmente connettersi con il modulo di gestione di altri sistemi di rilevazione accessi anche appartenenti a soggetti terzi. L'unità centrale del sistema K53800 può connettersi anche con "*sottosistemi interfaccia uomo-macchina*" di sistemi di soggetti terzi o di enti proprietari e/o gestori stradali; tali "*sottosistemi interfaccia uomo-macchina*" e le relative connessioni di interoperabilità non sono oggetto della presente omologazione.

Articolo 2 - Caratteristiche tecniche e funzionali

1. L'unità locale del sistema K53800 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;

- e. modulo GPS + antenna.
2. L'unità locale svolge le seguenti funzioni:
 - a. rilevazione dei transiti dei veicoli, in modalità continua *free-run* o in modalità attuata *free-run triggered* con sottosistemi già omologati;
 - b. acquisizione delle immagini, di targa e contesto;
 - c. riconoscimento automatico delle targhe;
 - d. gestione dei dati e delle liste dei veicoli autorizzati;
 - e. autenticazione delle immagini;
 - 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).
 4. Il "sottosistema interfaccia uomo-macchina", consente all'operatore autorizzato (organo di polizia stradale) di svolgere le funzioni di back-office (visualizzazione delle immagini relative alla presunte infrazioni, validazione delle segnalazioni di presunte infrazioni, correzioni di potenziali errori, inserimento/cancellazione dei permessi di accesso, dei calendari di attivazione, ecc.).

Articolo 3 - Classi prestazionali e limiti funzionali

1. Il sistema K53800, 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 -, anteriore 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 posteriori di motoveicoli e ciclomotori, in condizioni di traffico canalizzato e non canalizzato: classe A;
 - d. targhe anteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico canalizzato: classe A;
 - e. targhe anteriori di autoveicoli, in condizioni di traffico non canalizzato: classe A.
2. Il sistema K53800, fermo restando quanto indicato al comma 1, lett. a), in base al risultato della specifica prova estesa effettuata a velocità superiore a quella della prova base, è in grado di riconoscere, in classe A, le targhe anteriori e posteriori di autoveicoli, nonché le targhe di motoveicoli e ciclomotori, in condizioni di traffico non canalizzato, fino a velocità equivalenti di movimentazione delle targhe pari a 100 km/h.
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 K53800 è in grado di svolgere le funzioni con i seguenti limiti geometrici:
 - a. distanza effettiva tra sistema di ripresa e targa: 17,6 m;
 - b. altezza massima da terra dell'unità di ripresa: 6,5 m;

- c. angolo massimo di disassamento dell'unità di ripresa rispetto al piano targa, misurato sulla mezzeria della corsia più esterna da controllare: 40°;
 - d. larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 8 m (due corsie);
 - e. profondità del campo di riconoscimento: 2 m.
5. Per gli aspetti di dettaglio sulle prestazioni e sui limiti di funzionamento del sistema K53800 è necessario riferirsi al Manuale Utente Rev.2, emesso in data 18 febbraio 2018, che costituisce parte integrante del presente decreto.

Articolo 4 - Installazione ed esercizio

1. Le condizioni d'installazione degli specifici sistemi K53800 devono corrispondere a quanto indicato nell'articolo 3, comma 4, sulla base delle configurazioni di prova, e a quanto riportato nel Manuale Utente Rev.2, 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 Utente Rev.2, 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 K53800 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 1 febbraio 2018.
2. I sistemi K53800 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 K53800, né all'unità di rilevamento (unità locale o periferica) né all'unità centrale e di elaborazione (posto centrale), in assenza di eventuali specifiche modifiche del presente decreto.
4. I sistemi K53800 che saranno prodotti dovranno essere commercializzati unitamente al Manuale Utente Rev.2 del 18 febbraio 2018 che costituisce parte integrante del presente decreto.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Ing. Virginio Di Giambattista



Firmato digitalmente da DI
GIAMBATTISTA VIRGINIO
C = IT
O = Ministero Infrastrutture e
Trasporti