



# *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 26 settembre 2018, acquisita agli atti da questo Ufficio in data 12 ottobre 2018, con la quale la soc. Kapsch TrafficCom S.r.l., con sede in Corso di Porta Romana, 6 -Milano, ha chiesto l'omologazione del sistema per la rilevazione degli accessi dei veicoli, denominato "Kapsch City Solutions VT 3.0";

VISTI i rapporti delle prove eseguite sul sistema Kapsch City Solutions VT3.0 dalla società Kapsch TrafficCom S.r.l ai sensi della norma UNI 10772:2016 presso laboratori accreditati;

VISTO il voto n. 21/19, 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 Kapsch City Solutions VT 3.0;

VISTA la nota integrativa del 07 ottobre 2019, con la quale la soc. Kapsch TrafficCom S.r.l. ha trasmesso le revisioni del Manuale d'installazione, uso e manutenzione e del Manuale d'installazione, uso e manutenzione del Sottosistema CLASS 1.0;

VISTO il D.D. n. 3519 del 23 luglio 2014, con il quale è stata concessa alla soc. Kapsch TrafficCom S.r.l., l'omologazione del sistema denominato "Kapsch City Solution VT 2.0" per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato, comprensivo di un classificatore dei veicoli in base alla lunghezza con tecnologia laser;

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 **Kapsch City Solutions VT 3.0**, prodotto dalla soc. Kapsch TrafficCom S.r.l., con sede in Corso di Porta Romana, 6 -Milano, depositato presso il Ministero in data 26 settembre 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 Kapsch City Solutions VT 3.0 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 Kapsch City Solutions VT 3.0 è omologato nelle seguenti configurazioni:
  - a. versione base;
  - b. versione con telecamera di contesto;
  - c. versione con classificatore dei veicoli in funzione della lunghezza denominato CLASS 1.0.

4. Il sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 nella versione base si compone di un'unità di rilevamento denominata VDR HD e di un server centrale.
5. Il sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 nella versione con telecamera di contesto, si compone di un'unità di rilevamento VDR HD, della telecamera di contesto VDR 2HD e di un server centrale.
6. Il sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 nella versione con classificatore, si compone di un'unità di rilevamento VDR HD, del sensore laser Sick LMS111, e di un server centrale.
7. 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 VDR HD del sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 è costituita dai seguenti moduli:
  - a. illuminatore IR a LED;
  - b. telecamera OCR bianco/nero;
  - c. unità di elaborazione.
2. All'unità locale VDR HD nella versione del sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 con telecamera di contesto è abbinata una telecamera a colori denominata VDR 2HD per la ripresa di contesto.
3. All'unità locale VDR HD, nella versione del sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 con classificatore, è abbinato un sensore laser Sick LMS111 per il rilevamento della lunghezza dei veicoli. E' esclusa dal procedimento di omologazione la possibilità di classificare i veicoli per forma/dimensione con il sistema laser.
4. 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 (nella versione con telecamera a colori);
  - d. riconoscimento automatico delle targhe;
  - e. gestione dei dati e delle liste dei veicoli autorizzati;
  - f. comunicazione con il posto centrale;
  - g. classificazione dei veicoli in transito in funzione della lunghezza (nella versione con classificatore).
5. 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 Kapsch City Solutions VT 3.0, 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 (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 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 Kapsch City Solutions VT 3.0 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 Kapsch City Solutions VT 3.0 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: 28°;
  - d. larghezza massima del campo di riconoscimento a 0 lx: 6 m;
  - e. profondità del campo di riconoscimento: 4 m.
5. Per gli aspetti di dettaglio sulle prestazioni e sui limiti di funzionamento del sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 è necessario riferirsi al Manuale di installazione, uso e manutenzione, emesso in data 4 ottobre 2019, che costituisce parte integrante del presente decreto.

### *Articolo 4 - Installazione ed esercizio*

1. Le condizioni d'installazione degli specifici sistemi sistema Kapsch City Solutions VT 3.0 devono corrispondere a quanto indicato nell'articolo 3, comma 1, sulla base delle configurazioni di prova, e a quanto riportato nel Manuale di installazione, 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 Manuale di installazione apparati Kapsch City Solutions VT 3.0, 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 Kapsch City Solutions VT 3.0 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 26 settembre 2018.
2. I sistemi Kapsch City Solutions VT 3.0 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 Kapsch City Solutions VT 3.0 né all'unità di rilevamento né al server centrale, in assenza di eventuali specifiche modifiche del presente decreto.
4. I sistemi Kapsch City Solutions VT 3.0 che saranno prodotti dovranno essere commercializzati unitamente al Manuale di installazione, uso e manutenzione emesso in data 04 ottobre 2019, e al Manuale d'installazione, uso e manutenzione del sottosistema Class 1.0 emesso in data 03 ottobre 2019, che costituiscono parte integrante del presente decreto.

IL DIRETTORE GENERALE  
Dott. Ing. Giovanni Lanati