

9
2022
SETTEMBRE

LA POLIZIA LOCALE

Mensile di aggiornamento normativo e pratica professionale



STUDI

Le autorizzazioni per le competizioni sportive su strada

COME AGIRE

Il reato di omicidio stradale e lesione

FOCUS

Il reato di agevolazione dell'uso di sostanze stupefacenti



FOCUS

I DATI IDENTIFICATIVI DEL VEICOLO STRADALE SECONDO GLI STANDARD INTERNAZIONALI

Le nuove regole previste del Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione del 31 marzo 2021, in vigore dal 6 luglio 2022

di **Raffaele Chianca**

L'occasione di parlare del numero di identificazione del veicolo (VIN), banalmente chiamato numero di telaio, è l'entrata in vigore, dal 6 luglio 2022, del Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione del 31 marzo 2021 recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza.

La norma che abroga il regolamento UE n. 19/2011, stabilisce, tra l'altro, le nuove caratteristiche tecniche della targhetta regolamentare del costruttore e del numero di identificazione del veicolo (VIN), introducendo alcune modifiche alla precedente regolamentazione. Piccole o grandi che siano le modifiche ci danno

la possibilità di riprendere un tema che non sempre sembra ben assimilato e trattato dal personale operante su strada, e allora vale la pena, seppur in poche righe, di rivedere insieme le caratteristiche dei due dati identificativi apposti obbligatoriamente in ogni veicolo stradale. Cominciamo col dire che il **VIN (Vehicle Identi-**

fication Number), principale elemento identificativo di un veicolo, deve essere costituito dalle seguenti tre sezioni, e dopo le recenti modifiche legislative, da una cifra di controllo, per un totale di 17 caratteri alfanumerici.

▪ **WMI (world manufacturer identifier)**

Il WMI consiste in un codice assegnato al costruttore del veicolo per consentirne l'identificazione.

Il codice deve comprendere tre caratteri alfanumerici, lettere latine maiuscole o cifre arabe, che sono assegnate dall'autorità competente del paese in cui si trova la sede principale di attività del costruttore.

L'autorità competente deve agire d'intesa con l'organizzazione internazionale di cui alla norma ISO 3780:2009 "Road vehicles – World manufacturer identifier (WMI) code".

Se la produzione globale del costruttore è inferiore a 500 veicoli l'anno, il terzo carattere deve essere sempre "9".

Per l'identificazione del costruttore, l'autorità competente del paese in cui è stabilito il costruttore assegna anche il terzo, il quarto e il quinto carattere del VIS.

▪ **VDS (vehicle descriptor section)**

Il VDS è composto da cinque caratteri alfanumerici, lettere latine maiuscole o cifre arabe, che servono a indicare le caratteristiche generali del veicolo.

Se il costruttore non usa uno o più dei cinque caratteri, negli spazi inutilizzati devono essere inseriti caratteri alfanumerici scelti a discrezione del costruttore in modo che il numero totale sia comunque di cinque caratteri.

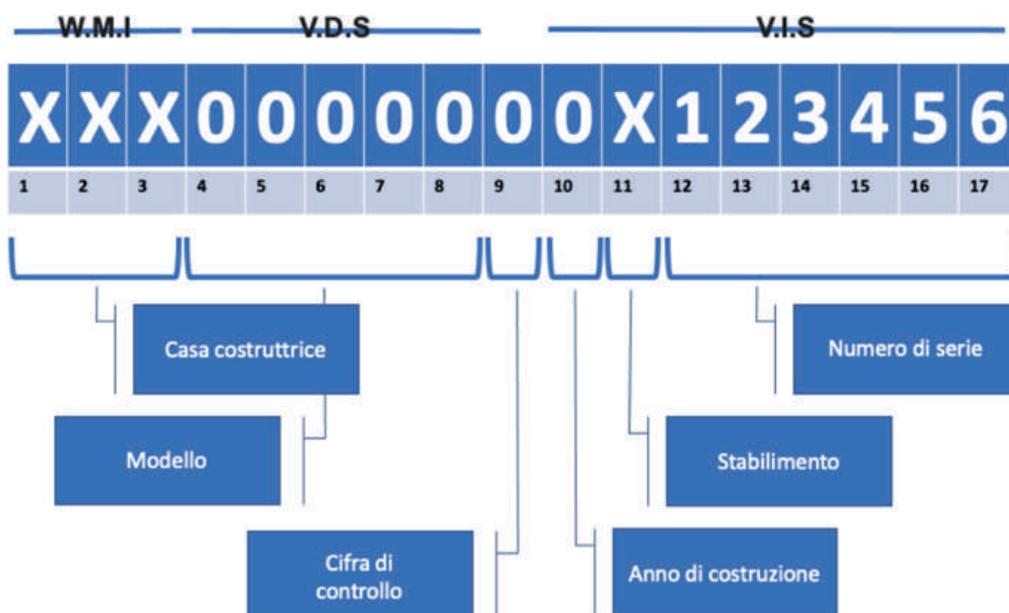
▪ **Numero di controllo (check digit)**

Il nono carattere del codice VIN deve essere una cifra di controllo matematicamente corretta conformemente alla formula di cui alla sezione C del Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535.

▪ **VIS (vehicle indicator section)**

Il VIS è composto da otto caratteri alfanumerici, lettere latine maiuscole o cifre arabe; gli ultimi quattro caratteri devono essere cifre.

Insieme al WMI e al VDS, il VIS deve permettere di identificare chiaramente un veicolo. In tutti gli spazi non utilizzati deve essere inserito lo zero, in modo da ottenere comunque, complessivamente, un numero di otto caratteri.



L'inizio e la fine del VIN devono essere segnalati da un simbolo a scelta del costruttore. Tale simbolo non deve essere né una lettera romana maiuscola né una cifra araba. Si può derogare a tali prescrizioni se il VIN è apposto su un'unica riga.

Se il VIN è apposto su due righe, il simbolo di inizio e fine essere applicato a ciascuna riga.

Rispetto alla collocazione del VIN sul veicolo, come già accennato, il VIN deve occupare un'unica riga. Se per motivi tecnici, come la mancanza di spazio, il VIN non può essere apposto su un'unica riga, su richiesta del costruttore l'autorità nazionale può acconsentire a che il VIN occupi due righe. In tale caso, le sezioni che compongono il VIN non possono essere interrotte.

I caratteri del VIN apposto sul telaio devono avere un'altezza di almeno 7 mm. Non sono ammessi spazi tra i caratteri. Non è consentito l'uso delle lettere "I", "O" o "Q".

Il VIN deve essere apposto mediante punzonatura o martellamento meccanico sul telaio o su una struttura simile (per tanto non possono essere considerate identificative le targhette vin collocate nello spigolo inferiore del parabrezza).

Possono essere utilizzate anche tecniche diverse dal martellamento meccanico che dimostrino di offrire lo stesso livello di tutela dalla manomissione o dalla falsificazione.

Il VIN deve essere apposto in un punto chiaramente visibile e ben accessibile in modo che non possa essere cancellato o alterato e deve trovarsi sul lato destro del veicolo.

Si tratta di regole standardizzate ed utilizzate già all'inizio degli anni '80 del secolo scorso, quando la (NHTSA), gestione nazionale di sicurezza stradale di trasporto degli Stati Uniti d'America (National Highway Traffic Safety

Administration) per dare una certa uniformità al sistema interno di identificazione dei veicoli, richiese che tutti i veicoli stradali di nuova produzione circolanti all'interno di quel Paese, dovevano riportare 17 (diciassette) caratteri con i quali identificare il VIN; da ciò scaturì, per i maggiori produttori mondiali di veicoli, il sistema fisso "VIN" così come è a noi oggi noto.

L'adozione del criterio di uniformità all'interno del mercato statunitense circa l'identificativo del VIN, ha fatto sì che da detto sistema si passasse poi alle norme internazionali ISO (International Organization for Standardization) poiché, almeno potenzialmente, i veicoli sono destinati a circolare in tutto il mondo; ragion per cui, solo mediante l'adozione di un sistema unificato, accettato a livello mondiale da tutti i produttori di veicoli, non vengono ad ingenerarsi eventuali confusioni tra veicoli diversi.

In realtà lo standard americano e quello ISO non sono mai stati del tutto conformi, la differenza sostanziale, era nel numero delle sezioni che in quello americano sono quattro invece che tre, con l'utilizzo della nona cifra come numero di controllo "check digit".

Oggi grazie alle modifiche introdotte dal Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione del 31 marzo 2021, i due standard si allineano perfettamente con l'adozione anche per quanto riguarda i veicoli di costruzione europea del **CHECK DIGIT**, più comunemente chiamato cifra di controllo, nella nona posizione VIN.

Il numero di controllo riflette un calcolo specifico che si basa sugli altri caratteri VIN e serve come controllo contro errori nella trascrizione di un VIN.

Il calcolo matematico per la sua verifica può essere effettuato così come meglio di seguito.

1. Assegnare a ciascun numero del VIN il suo valore matematico effettivo e a ciascuna lettera il valore indicato di seguito:

A = 1	J = 1	S = 2
B = 2	K = 2	T = 3
C = 3	L = 3	U = 4
D = 4	M = 4	V = 5
E = 5	N = 5	W = 6
F = 6	P = 7	X = 7
G = 7	R = 9	Y = 8
H = 8		Z = 9

2. Moltiplicare il valore assegnato a ciascun carattere del VIN per il fattore di ponderazione della posizione indicato di seguito:

1° = 8	10° = 9
2° = 7	11° = 8
3° = 6	12° = 7
4° = 5	13° = 6
5° = 4	14° = 5
6° = 3	15° = 4
7° = 2	16° = 3
8° = 10	17° = 2
9° = cifra di controllo	

3. Aggiungere i prodotti risultanti e dividere il totale per 11.

La **cifra di controllo** (numero dal 0 a 9 o lettera X) si basa sul resto frazionario o sul resto equivalente decimale (arrotondato al millesimo più prossimo) secondo la tabella che segue:

Cifra di controllo	Resto frazionario	Resto decimale equivalente
0	0	0
1	1/11	0,091
2	2/11	0,182
3	3/11	0,273
4	4/11	0,364
5	5/11	0,455
6	6/11	0,545
7	7/11	0,634
8	8/11	0,727
9	9/11	0,818
X	10/11	0,909

Oltre al numero di telaio (VIN) il veicolo deve riportare una "**targhetta regolamentare del costruttore**", apposta dal costruttore su ogni veicolo, che indica le caratteristiche tecniche principali necessarie per l'identificazione del veicolo e fornisce alle autorità competenti le pertinen-

ti informazioni relative alle masse massime ammissibili a pieno carico.

Si tratta di una placca rettangolare di metallo, oppure un'etichetta rettangolare autoadesiva, quella di metallo deve essere fissata con rivetti o strumenti equivalenti e deve essere in grado

di evidenziare eventuali manomissioni o frodi e autodistruggersi qualora si tenti di rimuoverla. La targhetta deve essere fissata saldamente in un punto ben visibile e facilmente accessibile in una posizione non soggetta a sostituzione durante l'uso del veicolo.

La targhetta deve contenere Le seguenti informazioni devono essere stampate in modo indelebile nell'ordine in seguito indicato:

- denominazione del costruttore
- numero di omologazione del veicolo intero
- fase di completamento, nel caso della seconda fase o di fasi successive dei veicoli costruiti in più fasi, di cui all'allegato IX, punto 4.2, del regolamento (UE) 2018/858;
- numero di identificazione del veicolo
- massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico
- massa massima tecnicamente ammissibile della combinazione
- massa massima tecnicamente ammissibile su ciascun asse, da quello anteriore a quello posteriore.

L'altezza dei caratteri deve essere di almeno 2 mm, quelli relativi al VIN di 4 mm.

Sono previste alcune deroghe riguardanti i dati contenuti nelle targhetta per i rimorchi e per i veicoli pesanti (contengono più dati) che non riporto qui per ragioni di brevità dell'articolo.

Ora però che abbiamo rinfrescato la nostra memoria, e soprattutto sappiamo come sono e dove sono i dati identificativi di un veicolo, non ci rimane che verificarli tutte le volte che ne fermiamo uno. Sembra una affermazione superflua ma in effetti sono veramente rari i casi in cui il personale operante si preoccupa di riscontrare la conformità e soprattutto l'originalità del dato identificativo.

Ricordate che solo la costanza e la sistematicità nei controlli assieme alle conoscenze acquisite soprattutto grazie all'esperienza maturata, e magari qualche corso sull'argomento, vi permetterà di valutare una eventuale anomalia che vi consentirà il sequestro del veicolo e magari, dopo gli accertamenti di rito, di identificare il vostro primo veicolo rubato e riciclato con dati identificativi falsi, alterati o contraffatti.

Perché, come dico sempre alla fine dei miei corsi, citando Sherlock Holmes, ***non esistono delitti perfetti, ma solo investigatori distratti o impreparati.***