

Visita il sito ufficiale:  
[www.asaps.it](http://www.asaps.it)

# ilCentauro

Organo Ufficiale ASAPS



**ASAPS**  
Associazione  
Sostenitori  
Amici  
Polizia  
Stradale

**Incidenti ai ciclisti  
Anche nel 2007  
un numero di vittime pari  
al doppio del Giro d'Italia**



**Nasce V.I.S.:**  
la banca dati ASAPS  
sulla posizione  
dei telai veicoli

**Occhi aperti  
sulle città:**  
legalizzate le ronde  
per la sicurezza urbana

**Tutto quello  
che vorreste  
sapere sul Tutor**



# Nasce V.I.S. (Vehicle Information System) La banca dati, open source, di ASAPS sulla posizione dei dati identificativi dei veicoli



L'ASAPS ha raggiunto la soglia dei 18 anni per la strada, l'età della maturità potrebbe dire qualcuno, ha raccolto intorno a sé operatori di polizia stradale che indossano giubbe di colori e fogge diverse, professionisti della sicurezza e cittadini comuni, puntando sempre a valorizzare ed arricchire la professionalità di chi veramente è impegnato, a diversi livelli e per diversi motivi, nella tutela della circolazione. Nel corso di oltre tre lustri di vita l'ASAPS è stata al fianco delle divise, e fin dagli albori del sodalizio si è sempre distinta per la qualità e la quantità di strumenti operativi offerti ai propri soci in uniforme: dal notiziario alla rivista "il Centauro", al sito internet che vanta centinaia di migliaia di accessi, tanto da divenire vero punto di riferimento per l'attività addestrativa e di aggiornamento professionale di molti appartenenti alle forze di polizia. In tale ottica, considerando il fatto che lo scopo principale di un'associazione è quello di fornire servizi ai propri iscritti, l'ASAPS intende una volta ancora assolvere ed attendere pienamente, e forse più di altri sodalizi, al suo compito. Sto parlando di un nuovo e ambizioso progetto che ha appena visto ufficialmente la luce. Si tratta della Banca Dati Identificazione Veicoli che abbiamo denominato V.I.S Vehicle Information System, che l'ASAPS, in stretta collaborazione con World's Vehicle Documents, ha fortemente voluto avviare! Forse non dovrei essere io a parlarne perchè ne sono l'ideatore ed uno degli autori, o forse sì in quanto, proprio per questo, sono la persona che ne conosce meglio i contenuti. Non vi nascondo

che l'ambizioso obiettivo da raggiungere nell'arco di un anno dalla pubblicazione, è quello di diventare il prodotto di riferimento più importante nel panorama dell'identificazione dei veicoli stradali ponendosi, per chiarezza, competenza e completezza dei contenuti, in posizione privilegiata anche rispetto a blasonati "concorrenti" pubblici e privati. Il riferimento è indirizzato, ad esempio, ad EU.V.I.D. di Europol o a T.V.I.S. (HATCHAN VEHICLE IDENTIFICATION SYSTEM) il sistema dell'identificazione del veicolo, prodotto dalla THATCHMAN. A tal proposito sono certo che la nuova Banca Dati, nata sulla base di quella già esistente e targata World's Vehicle Documents, sarà sicuramente migliore. E' stato più volte scritto che il furto e riciclaggio dei veicoli è un affare planetario, e che il contrasto a questo crimine parte dal controllo su strada, così come recita la sempre attuale circolare del Ministero dell'Interno n. 300/A/22033/123/2/27 del 06 marzo 2000: "L'azione di contrasto non può, inoltre, fare unicamente affidamento sulla struttura investigativa, dovendo ricevere il necessario concorso degli operatori impegnati nell'attività di vigilanza stradale. Detto personale dovrà essere stimolato ad effettuare più numerosi ed incisivi controlli di polizia giudiziaria nei confronti dei veicoli e dei loro occupanti. A tal fine, dovrà essere adeguatamente addestrato in occasione delle giornate destinate all'aggiornamento professionale proprio dagli operatori di polizia giudiziaria maggiormente esperti nello specifico settore".





A nessuno sfugge che è fondamentale l'esatta identificazione del veicolo a prescindere dal campo di intervento sia esso giudiziario, amministrativo o infortunistico, con l'obbligo della verifica dei dati identificativi previsti dalle norme nazionali ed internazionali: Numero di telaio

### Targhetta del costruttore

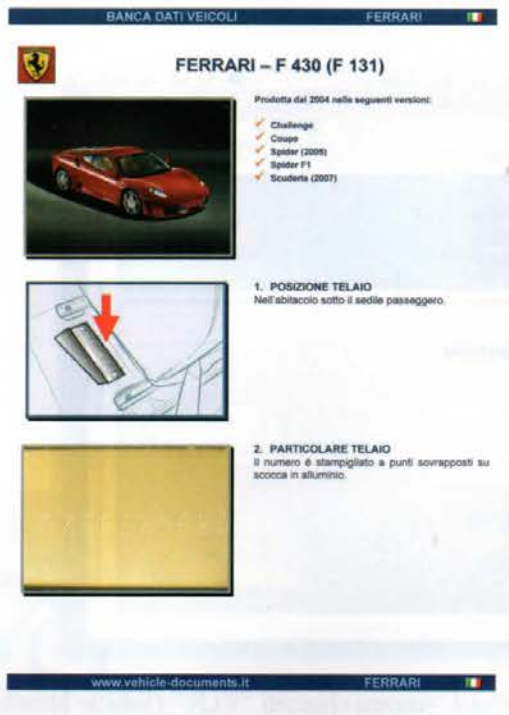
Pur concordando sulla sua indispensabilità, tuttavia, non possiamo nascondersi che tale controllo si effettua raramente e parimenti ancora troppo scarse sono le semplici verifiche dei dati identificativi del veicolo, perché normalmente ci limitiamo ad indicare sui nostri atti soltanto il numero di targa, che tutto è tranne che un dato identificativo! La giustificazione più ovvia per la superficialità di questo modus operandi è la difficoltà derivante dall'impossibilità di conoscere l'esatta ubicazione dei dati identificativi, condizione questa che induce l'operatore a desistere da un reale e corretto controllo di verifica degli stessi. C'è persino da aspettarsi quindi che le organizzazioni criminali, nelle quali militano profondi conoscitori dei nostri metodi, ci siano grate perché consentiamo loro di "lavorare" pressoché indisturbate! Infatti, ormai, per alcune tecniche di riciclaggio non si preoccupano nemmeno di modificare il numero di telaio poiché è inutile sprecare tanta fatica, se gli identificativi non li controlla nessuno!!!!. I supporti, salvo rarissime eccezioni, sono pochi o inesistenti, e quelli che esistono sono poco chiari o obsoleti, di qui l'idea di ASAPS di fornire a tutti gli associati una piattaforma semplice, chiara, agevole e completa, ma soprattutto redatta, implementata e costantemente aggiornata, da un gruppo di lavoro interamente composto da indiscussi e validi professionisti del settore, che conoscono profondamente il loro lavoro per esperienza operativa diretta che, sedutisi attorno ad un tavolo, hanno tracciato le linee essenziali di ciò che serve là fuori... Per capire meglio, è opportuno tracciare sinteticamente alcune linee storiche del problema.

### Un po' di storia

**Anni '20:** già la convenzione internazionale per la circolazione degli autoveicoli, chiusa a Parigi il 24 aprile 1926, avvertì l'esigenza di regolamentare la materia relativa all'identificazione dei veicoli (art. 3 Condizioni da osservarsi dagli autoveicoli per essere ammessi alla circolazione internazionale sulle strade pubbliche). **Anni '50:** a metà degli anni 50 del XX secolo, i costruttori americani di autovetture cominciarono a marciare le automobili con dei numeri per permetterne l'identificazione, i numeri così adottati, per la precipua funzione che dovevano

assolvere, vennero chiamati "V.I.N." (Vehicle Identification Number). Lo scopo evidente era quello di assicurare una individuazione esatta del veicolo in quanto la produzione stava diffondendosi notevolmente e la realizzazione in serie di veicoli stava raggiungendo numeri significativi. **Anni '60:** venne firmata a Vienna la convenzione internazionale sulla circolazione stradale ed il contenuto dell'allegato 4 non cambiò i principi già dettati dai precedenti trattati. **Anni '80:** sul principio degli anni '80 del secolo scorso, la gestione nazionale di sicurezza stradale e di trasporto degli Stati Uniti d'America, 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, riportassero 17 (diciassette) caratteri con i quali identificare il V.I.N.; da ciò scaturì, per i maggiori produttori mondiali di veicoli, il sistema fisso "V.I.N." così come è a noi oggi noto. L'adozione del criterio di uniformità all'interno del mercato statunitense circa l'identificativo del V.I.N., ha avuto una funzione propulsiva per passare da quel sistema 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 l'adozione di un sistema unificato, accettato a livello mondiale da tutti i produttori di veicoli, non avrebbe dato luogo ad eventuali confusioni tra veicoli diversi. Quindi con l'adozione in ambito internazionale del sistema ISO, si è stabilita la regola unica per classificare il V.I.N. che è anche possibile definire il "DNA" di ogni veicolo prodotto e circolante. **Anni '90:** nel sistema nostrano l'art. 74 del C.d.S. al comma 1° lettera a) e b) disciplina e codifica i dati di identificazione previsti dalla legge per talune categorie di veicoli. Epoca contemporanea: purtroppo, nonostante una costante normativa condivisa da tutti i costruttori, ancora oggi nessuna norma fissa in maniera univoca in quale punto preciso del veicolo debbano essere collocati i dati identificativi, sia che si tratti di quelli previsti dalla legge che di quelli adottati a scopo interno dal produttore. La normativa vigente si limita a disporre che il telaio (VIN) sia punzonato in un punto inamovibile e visibile in modo da consentirne la corretta lettura. Infelicemente anche questa semplice indicazione non sempre è osservata dai costruttori che di solito prediligono logiche di produzione piuttosto che di sicurezza, includendo in quest'ultima anche la facilitazione del controllo. Infatti, a volte può capitare di notare che nelle diverse versioni dello stesso modello prodotto, la punzonatura del V.I.N. è avvenuta in punti diversi, con immaginabili e comprensibili difficoltà da parte di coloro che, in tutto il mondo,





devono individuarne e poi controllarne i dati!

### La banca dati

Da tutto quanto precede è facilmente intuibile quanto sia importante conoscere l'esistenza delle serie identificative e la loro natura nonché, cosa più importante, la loro ubicazione per poi poterle leggere e decodificare correttamente. E' per questo che da diversi anni l'ASAPS pubblica comode schede ove sono indicate le posizioni dei numeri di telaio. Per gli affezionati di queste pubblicazioni dico subito che possono stare tranquilli, le schede continueranno ad esistere, anzi, sempre nell'ambito di questo progetto si prevede, da subito, una rivisitazione grafica e un aggiornamento ancora più costante e significativo. Ma con uno sguardo rivolto al futuro ormai prossimo, il punto di forza del sistema di controllo a nostro avviso sarà la Banca Dati, accessibile gratuitamente a tutti gli iscritti all'Asaps, concepita quale valido punto di riferimento; uno strumento di informazione utile per tutti coloro che si occupano della lotta al traffico illecito dei veicoli, ma anche per tutte quelle figure che giornalmente si trovano a dover identificare un veicolo. In sostanza si tratta di una pubblicazione che in fase di controllo, consente di accertare posizione, composizione e decodifica dei dati di identificazione dei veicoli. La struttura è la seguente:

#### Costruttori 1

Si tratta delle pagine ove vengono elencati gli indirizzi, i numeri di telefono, il sito ufficiale e il codice VIN delle case costruttrici suddivise per sei categoria di veicoli. (accesso libero).

#### Costruttori 2

Sono le pagine dedicate ad ogni singolo costruttore con l'elenco dei veicoli prodotti ed il link d'accesso alle schede di controllo. In questa pagina e presente un file contenete gli schemi che consentono di decodificare le matricole di telaio e propulsore. (accesso protetto). **Scheda** - Una per ogni modello e/o versione, contiene l'immagine del veicolo e dei suoi dati identificativi, solitamente dati relativi a:

- numero di telaio
- targhetta del costruttore
- matricola del propulsore
- composizione del VIN

La Banca Dati, costantemente implementata ed aggiornata in tempo reale direttamente dallo staff, è da considerare alla stregua di un prodotto open source perchè tutte le pagine, comprese le schede di controllo, devono intendersi in costante

evoluzione, nel senso che anche gli utenti partecipano al loro aggiornamento attraverso l'invio di notizie e di immagini, magari anche più significative di quelle già pubblicate.

### Come collaborare

Chi si occupa della Banca Dati è un gruppo di colleghi - appassionati al lavoro come voi! - che non percepiscono alcun compenso ed impegnano una buona parte del tempo libero a questo importante progetto, per questo è richiesto il contributo di tutti. Se siete colleghi, di ogni ordine, grado e qualifica delle varie Forze di Polizia potete parteciparvi facendo pervenire al gruppo di lavoro (indirizzo mail: [bancadatitelai@asaps.it](mailto:bancadatitelai@asaps.it)) un book fotografico composto almeno da 6 immagini, due per ogni dato identificativo (telaio: vista d'insieme del veicolo dove è posizionato il telaio e particolare del numero punzonato; targhetta: vista d'insieme della parte del veicolo dove è posizionata e particolare della targhetta; propulsore: vista d'insieme della parte del propulsore dove è punzonato il numero progressivo e particolare del numero stesso), ed ogni altro utile elemento o particolarità di cui siete a conoscenza relativamente alla composizione del V.I.N. Inviatelo all'indirizzo di posta elettronica dedicato ed il gioco è fatto! Dopo qualche giorno vedrete pubblicata la vostra scheda, che riporterà ovviamente l'indicazione dell'autore, cioè voi! La domanda da porre immediatamente è la seguente: - ma da dove iniziare?-, che ne dite se iniziassimo dai veicoli (se non già pubblicati) che ognuno di noi possiede?. Basta una macchina fotografica digitale, il libretto dei dati tecnici del veicolo e soprattutto un po' di buona volontà! Ricordate una cosa: fornendo il Vostro contributo sarete certamente parte attiva di un sistema globale che accomuna tutti coloro che, da appartenenti ai servizi di polizia in generale e di polizia stradale più in particolare, vivono sulla strada la quotidianità del controllo...

... Ci pensate, magari proprio grazie alla Vostra scheda, uno di noi dall'altro capo della penisola magari alle tre di notte, nell'impossibilità di confrontarsi con altri colleghi riuscirà a trarsi d'impaccio, o meglio, a verificare che il veicolo fermato durante il servizio altro non è che un tarocco?! Ora tocca a voi ...

*Raffaele Chianca  
Isp. C. Polstrada Rimini  
Responsabile di W.V.D.*

