di Raffaele Chianca*

Vehicle Identification Number
L'identificazione dei veicoli con standard nord americano Conoscere per controllare

Il cosiddetto numero di telaio, conosciuto nel modo con l'acronimo di V.I.N. (Vehicle Identification Number), è il DNA del veicolo, ossia il numero di serie univoco assegnato ad ogni singolo veicolo per consentire la sua esatta identificazione. Per questo è indispensabile conoscere la sua struttura anche per poter procedere sistematicamente al suo controllo, operazione indispensabile soprattutto per i veicoli esteri in circolazione nel nostro Paese.

Preliminarmente bisogna sapere che nel corso degli anni la composizione alfanumerica del numero di telaio ha assunto una conformazione standard riconosciuta ed utilizzata da tutti i produttori di veicoli del mondo, questo ovviamente, agevola il suo controllo.

In realtà, non tutti sanno, che gli standard sono diversi, in particolare:

- **ISO 3779 e 3780**, utilizzato in Europa e in altre parti del mondo.

In particolare ISO 3779 del 2009 specifica il contenuto e la struttura di un VIN al fine di stabilire, a livello mondiale, un sistema di numerazione di identificazione uniforme per i veicoli stradali. ISO 3780 del 2009 invece specifica il contenuto di un VIN al fine di stabilire, a livello mondiale, l'identificazione dei costruttori di veicoli stradali. Gli ISO 3779 e 3780 si applicano a veicoli a motore, rimorchi, motocicli e ciclomotori secondo la definizione ISO 3833.

- **FMVSS 115**, parte 565, utilizzato in USA e Canada.

E definito come lo standard "americano" ed è molto simile a quello europeo, dal quale si differenzia sostanzialmente per il numero superiore di sezioni.

- **SAE J853 196301**, simile allo standard ISO.

Viene definito da "SAE International" un ente di normazione, tra l'altro nel campo automobilistico, che ha la sua sede centrale a Troy, nello stato del Michigan (USA). Attualmente SAE International è incaricata dalla National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), di assegnare la parte del VIN deno-

minata World Manufacturers Identifier (WMI) e standardizzare altri elementi di progettazione e istallazione di un VIN su autovetture e camion.

- **61/02 del 2005**, utilizzato in Australia, molto simile allo standard ISO.

Ha la funzione di specificare i requisiti per la marcatura del veicolo.

In questo breve articolo ci occuperemo dello standard americano (FMVSS 115) utilizzato per i veicoli di costruzione o che vengono comunque importati, e che quindi saranno immatricolati e circoleranno negli USA o in Canada. Si tratta di regole in parte diverse da quelle utilizzate per i veicoli di costruzione europea o che comunque fanno riferimento allo standard ISO 3779 e 3780.

Cominciamo col dire che negli USA il numero di identificazione del veicolo è stato utilizzato già dal lontano 1954, ma fino al 1981 non c'era uno standard universale per questo ogni produttore utilizzava sue regole.

Quindi a metà degli anni cinquanta, i produttori di automobili americani cominciarono ad apporre sui veicoli di loro produzione dei numeri identificativi. Lo scopo evidente era quello di dare una descrizione accurata dei veicoli costruiti dato che la produzione cominciava ad avere numeri significativi.

I primi VIN quindi, non avendo delle regole specifiche per la loro composizione, erano disponibili in una vasta gamma di configurazioni e varianti, a seconda del singolo produttore, vediamo di seguito un esempio classico di veicolo prodotto antecedente al 1968, che comunque conteneva già i dati essenziali relativi al costruttore, al modello, all'anno di produzione e per finire, ovviamente, al numero degli esemplari prodotti:

Dodge, numero di telaio a 10 caratteri alfanumerici " W455100011 "

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
W	**4**	**5**	**5**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**
W	Coronet V8								
	4	Coronet 500							
		5	Anno (1965)						
			5	Fabbrica – La Built					
				1	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**
				Produzione					

A quei tempi solitamente i dati venivano stampati su una targhetta metallica rivettata solitamente nel vano motore o nella battuta della portiera anteriore destra.

Le prime vere regole per creare uno schema VIN più sistematico è stata presa nel 1968, con l'emanazione dello standard di sicurezza federale dei veicoli a motore (FMVSS) n. 115, entrato in vigore il 1 gennaio 1969. Tale norma richiedeva che ogni autovettura avesse un VIN che doveva essere permanentemente "impresso o in rilievo" su una parte del veicolo nei pressi del montante del parabrezza sinistro visibile attraverso i vetri da una persona in piedi. Venne previsto anche che i produttori dovevano evitare di ripetere un VIN entro un periodo di almeno 10 anni.

Con questo provvedimento comincia ad essere utilizzata la collocazione classica del VIN nord americano, ossia su targhetta visibile dall'esterno, collocazione che verrà mantenuta anche successivamente. Un sistema sicuramente utile e funzionale ad una più semplice identificazione del veicolo, ma devastante sotto l'aspetto della sicurezza, assolutamente inutile per combattere il furto e riciclaggio dei veicoli.

Solo successivamente, in risposta ad una petizione dell'Associazione dei costruttori di autoveicoli e di Volkswagen of America Inc., l'Amministrazione nazionale per la sicurezza del traffico stradale (NHTSA) nel 1976 iniziò a considerare un sistema VIN ancora più strutturato e standardizzato e ad espandere il sistema a classi aggiuntive di veicoli. Questo processo ha portato all'attuale sistema di VIN di 17 caratteri. Una regola finale che implementa il nuovo sistema è stata pubblicata il 17 agosto 1978. La norma stabiliva che a partire dall'anno modello del 1981, la NHTSA (National Highway Safety Administration) avrebbe richiesto che tutti i veicoli fuoristrada venduti dovessero contenere un VIN di 17 caratteri in un formato fisso. Lo standard richiedeva inoltre che i VIN di due veicoli prodotti in un periodo di 30 anni non fossero identici.

Il 7 giugno 1996, la NHTSA ha emesso una regola finale che consolidava tutti i requisiti del VIN, abrogando tutte le norme precedenti, tali requisiti, previsti attualmente dall'art. 565.13 (requisiti generali) e 565.15 (requisiti e contenuti) della legge americana, sono tuttora in vigore ed essenzialmente prevedono che:

- ogni veicolo deve avere un VIN assegnato dal costruttore;
- ogni numero di VIN deve essere composto da 17 caratteri alfanumerici e non possono essere utilizzate le lettere I, O o Q (per evitare ogni possibile confusione con le cifre 1 e 0);
- Il VIN deve contenere una cifra di controllo alla nona posizione;
- A partire dall'anno 1980 e per un periodo di 60 anni, non è possibile utilizzare VIN identici; Il VIN deve essere leggibile, senza spostare alcuna parte del veicolo, attraverso il parabrezza anteriore adiacente al montante del parabrezza di sinistra;
- Il VIN di ciascun veicolo deve apparire in modo chiaro e indelebile su una parte del veicolo, diversa dalla vetratura, che non può essere rimossa tranne che per la riparazione o su una targa o un'etichetta separata che sia fissata in modo permanente a tale parte;
- I caratteri utilizzati devo essere in sanserif maiuscolo con una altezza minima di 4 mm.

La differenza sostanziale tra lo standard in questione e quello ISO, meglio conosciuto come standard europeo, sta nel numero delle sezioni che sono quattro invece che tre, con l'utilizzo della nona cifra come numero di controllo "check digit".

In particolare le quattro sezioni sono così strutturate:

• W.M.I (World Manufacturer Identifier)

Tre caratteri, identifica il paese produttore e la casa costruttrice.

Così, ad esempio tutti i veicoli costruiti in Italia (anche per il mercato, USA) avranno come prima lettera la "Z" che è il codice paese, la seconda e terza invece indicherà il costruttore: (FA) Fiat, (AR) Alfa Romeo, (FF) Ferrari, (HV) Lamborghini, (LA) Lancia, (AM) Maserati. Ovviamente se una ditta costruttrice ha stabilimenti all'estero, come ad esempio nel caso della FCA in Polonia, il WIM risentirà di questa condizione ed assumerà una conformazione diversa (SUF).

• V.D.S. (Vehicle Descriptor Section)

Cinque caratteri (posizioni da 4 a 8), identifica il modello ed altre caratteristiche del veicolo. Ogni produttore ha un sistema unico per l'utilizzo di questo campo.

• CHECK DIGIT

La terza sezione VIN è composta da un carattere, chiamato cifra di controllo, nella nona posizione VIN. Riflette un calcolo specificato che si basa sugli altri caratteri VIN e serve come controllo contro errori nella trascrizione di un VIN.

• V.I.S. (Vehicle Identifier Section)

identifica il particolare esemplare. La quarta sezione comprende le posizioni da 10 alla 17. Le prime due, le posizioni 10 e 11, sono rispettivamente per l'anno di costruzione del modello e la fabbrica di produzione.

Ecco un esempio di VIN attuale:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	**G**	**1**	**J**	**F**	**2**	**7**	**W**	**8**	**G**	**J**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
I Sezione			II Sezione					III	IV Sezione							
1	Paese di produzione (USA)															
	G	Ditta costruttrice (General Motors)														
		1	Codice di categoria del veicolo (Chevrolet Passenger Car)													
			J	**F**	**2**	**7**	**W**	Caratteristiche del veicolo (modello)								
								8	Cifra di controllo							
									G	Anno di produzione						
										J	Stabilimento di produzione					
											1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
											Produzione					

Per i produttori che intendono produrre meno di 500 veicoli le regole sono leggermente diverse, ma questo vale anche per i veicoli di costruzione europea standard ISO.

Oltre a quanto appena detto rispetto alla conformazione, una ulteriore sostanziale e significativa differenza rispetto allo standard nostrano, è costituita dalla posizione e dal metodo di applicazione del VIN.

Per l'ordinamento europeo, e quindi anche italiano, il numero di telaio (VIN) deve essere punzonato nella parte destra del veicolo e direttamente sul telaio in una posizione chiaramente visibile e accessibile che normalmente non sia suscettibile di sostituzione durante l'utilizzazione del veicolo stesso (Regolamento UE N.19/2011 della Commissione dell'11 gennaio 2011).

E' evidente il fatto che il VIN di cui allo standard FMVSS 115 non corrisponde a tali requisiti soprattutto quando la targhetta ove è impresso il VIN, quella visibile dall'esterno del veicolo, può essere facilmente rimossa e sostituita, per questo i veicoli di costruzione americana che vengono importati in Europa e/o in Italia, prima di essere immatricolati, se non hanno già la ripetizione del VIN punzonato direttamente sul veicolo, devono procedere alla punzonatura d'ufficio del numero di telaio.
In buona sostanza, senza nessuna possibilità di deroghe, il veicolo dovrà essere adeguato alla normativa UE, procedendo alla ripunzonatura del VIN direttamente sul telaio del veicolo o comunque su una struttura portante o equivalente, che normalmente non sia suscettibile di sostituzione durante l'utilizzazione del veicolo stesso (art. 74 C.d.S.), e solo allora potrà essere immatricolato e circolare regolarmente sul nostro territorio.

***Consulente ed esperto internazionale**
Già Ispettore Superiore della Polizia di Stato*

*Un ulteriore approfondimento su questo argomento nella scheda dal titolo **"La posizione del V.I.N. nei** veicoli USA", già pubblicata sul portale ASAPS.*

Nella scheda è possibile reperire ulteriori informazioni sulla posizione, costituzione e conformazione del VIN (vehicle identification number) nei veicoli di costruzione o che circolano stabilmente nel Nord America (USA e Canada).