



MER 04 DICEMBRE 2019

## Il tachigrafo intelligente 4.0 e le supercazzole

In questi giorni su varie riviste di settore si è parlato del recente meeting del Tachograph Forum che si è tenuto a fine novembre.

Nel leggere articoli pressoché tutti uguali (**eccetto quelli di alcuni esperti del settore**) ci siamo posti un po' di domande tra cui una fondamentale?

**Perché si continua a parlare di aria fritta? Non ci sono già abbastanza problemi a cui pensare?**

Facciamo un piccolo passo indietro, e andiamo al **15 giugno 2019** data in cui sono entrati in vigore i famosi **tachigrafi "intelligenti"**.

Si legge:

“Ricordiamo che il tachigrafo intelligente è stato introdotto il 15 giugno 2019, diventando obbligatorio per tutti i veicoli di nuova immatricolazione, **in modo da consentire un monitoraggio più efficiente del trasporto e dei controlli e di intercettare e punire chi fa concorrenza sleale.**”

Dunque il tachigrafo intelligente **a parte la registrazione delle coordinate**, registra le **stesse identiche cose di un tachigrafo di prima generazione se non di un tachigrafo analogico**, per cui sarebbe interessante capire che cosa si intende per “monitoraggio più efficiente” del trasporto, per quello ci sono i sistemi satellitari.

Per quanto riguarda **“intercettare e punire chi fa concorrenza sleale”** anche qui forse bisogna definire prima cosa si intende **per “concorrenza sleale”** in quanto il tachigrafo come si sa registra tempi di guida e riposo e non certo il costo del trasporto, inoltre per intercettare e punire bisogna prima che ci sia attività di controllo, se manca la base...

Continuando nella lettura:

“Il sistema prevede la **geolocalizzazione automatica del veicolo (per rilevare più facilmente eventuali manomissioni del cronotachigrafo)**, la **registrazione dei passaggi da uno Stato all'altro**

(per individuare le attività di cabotaggio abusivo) e la presenza di un **sistema di comunicazione da remoto** (per consentire agli organi di polizia di migliorare l'efficienza dei controlli stradali)"-

Anche qui volendo prendere in prestito qualche vecchio proverbio **“tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare”**.

Per quanto riguarda la geolocalizzazione del veicolo il tachigrafo indica le coordinate alla **partenza, ogni 3 ore di guida e all'arrivo** e come questa cosa possa svelare le eventuali manomissioni del cronotachigrafo risulta un mistero...

Registrazione di passaggi di Stato per individuare il cabotaggio abusivo (mmm...) si certo bisognerebbe sempre ricordare che il tachigrafo è uno strumento che **può aiutare** nelle fasi di verifica, ma non risolve problemi di questo tipo. **Per verificare e combattere il cabotaggio serve ben altro.**

Per quanto riguarda il **sistema di comunicazione da remoto** che dovrebbe consentire migliori controlli su strada, risulta utile ricordare che il tachigrafo intelligente **“trasmette” (dovrebbe trasmettere a strumenti di controllo non ancora sul mercato) da remoto solo dati** relativi al corretto funzionamento del tachigrafo e che per quanto **riguarda il controllo dei tempi di guida è obbligatorio fermare il conducente.**

**Inoltre l'Art. 9 del Reg. 165/2014 cita: “Dopo quindici anni** dal momento in cui i veicoli di nuova immatricolazione devono essere dotati di un tachigrafo a norma del presente articolo e degli articoli 8 e 10, **gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo dell'apparecchiatura per la diagnosi precoce remota necessaria per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo**, tenendo conto delle loro disposizioni e strategie specifiche in materia di attuazione. **Fino a quel momento, gli Stati membri possono decidere se dotare le loro autorità di controllo di tale apparecchiatura per la diagnosi precoce remota ” ..e quindi “aspetta e spera”.**

**Ma passiamo ora alle novità!**

“La nuova **versione 2.0 presenterà funzionalità innovative**, dedicate soprattutto a chi opera nei trasporti internazionali, come **la distinzione del tipo di trasporto (merci o passeggeri)**, la specificazione del modello di operazione svolta (carico o scarico) e la rilevazione automatica dei passaggi di frontiera (per monitorare eventuali attività di cabotaggio stradale)”

Dunque anche in questo senso viene da porsi qualche domanda:

- la distinzione del tipo di trasporto non si vede semplicemente dal fatto che si ferma un camion e non un bus?
- per quanto riguarda la “specificazione dell'operazione svolta” vorrebbe dire? Operazioni carico o scarico sono sempre attività lavorative che vengono registrate sotto il pittogramma dei “martelletti”, introdurranno dei pittogrammi nuovi?

Si parla poi di obbligatorietà dei nuovi tachigrafi 2.0 per i veicoli di nuova immatricolazione

nella primavera del 2023... **per ora possiamo dormire sonni tranquilli...**

Per quanto riguarda poi il **Pacchetto Mobilità** tra le varie novità abbiamo letto che:

- Vi sarà l'obbligo di installare il **Tachigrafo Smart 2.0** per veicoli trasporto internazionale di merci con portata **dai 25 quintali. Attendiamo fiduciosi....**
- Bisognerà effettuare una distinzione della normativa fra trasporto merci e viaggiatori (**quindi si andrà a variare il regolamento sui tempi di guida e riposo ?**)
- Verificabilità automatica nel cabotaggio internazionale e per i distacchi di autisti all'estero di **56 giorni di attività invece degli attuali 28. (quindi anche per i trasportatori Italiani che effettueranno trasporti fuori dall'Italia?)**

Sicuramente il Tachograph Forum è un momento importante di confronto con gli attori dei vari Paesi dell'UE e quindi crediamo nella bontà dell'iniziativa;

Quello che risulta chiaro ed evidente però è che per combattere alcune "storture" relativamente al mondo dell'Autotrasporto ci sia da fare ben altro che introdurre "tachigrafi intelligenti"; ma questa non è certo una materia che spetta a noi trattare, per ora e per ancora molto tempo (almeno fino al 2023) nulla cambierà per cui inutile fasciarsi la testa prima del tempo.

Buona strada a tutti!

*"L'opinionista"*