



Un emendamento presentato in sede comunitaria chiede il rinvio ad agosto del prossimo anno. Ma la posizione degli Stati membri non è unitaria. Il Belgio ha già chiesto che parturà subito, mentre Francia, Spagna, Svezia e Austria sono contrarie ad altre proroghe.

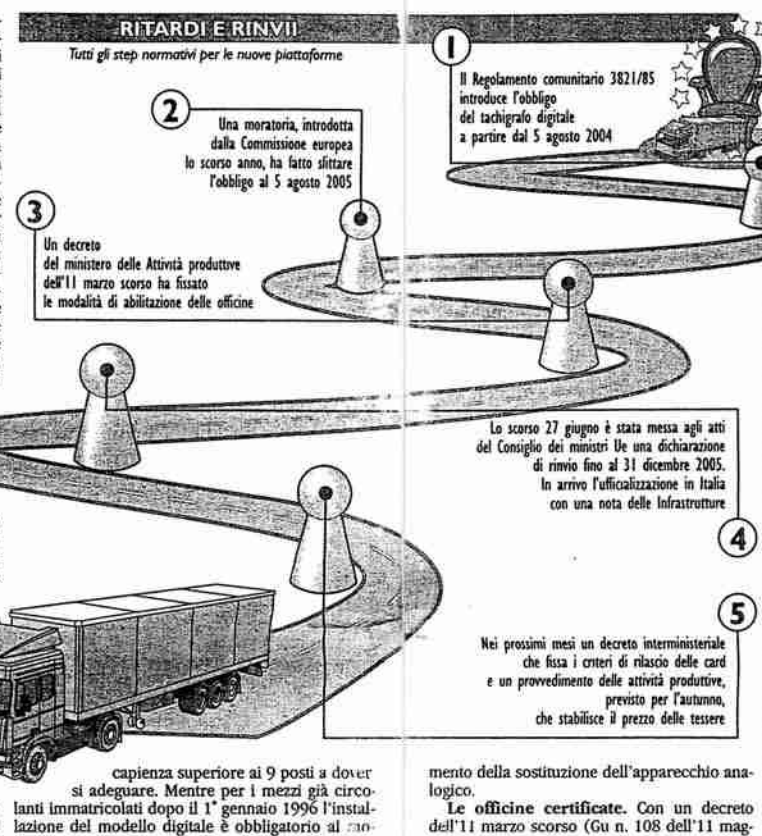
STRUMENTAZIONE DI BORDO. La proroga verrà ufficializzata nei prossimi giorni da una nota

# Tachigrafo, l'era digitale

L'analogico ancora fino al 31 dicembre ma da ottobre potrebbe scattare

**F**ino al 31 dicembre 2005 l'Italia continuerà ad accettare le immatricolazioni di veicoli dotati di tachigrafo analogico, ma già da ottobre potrebbe essere inaugurata una fase di «doppio regime» con il dispositivo digitale. È questo in sintesi il contenuto di una nota, in preparazione in questi giorni negli uffici del ministero delle Infrastrutture. Entro la fine di luglio verrà inviata a produttori, case automobilistiche e associazioni di categoria. Segnerà l'ennesimo slittamento dell'entrata in vigore dell'obbligo di montare a bordo di veicoli pesanti e pullman il tachigrafo digitale, in principio previsto dal regolamento Ue 3821/85 per il 5 agosto 2004, poi prorogato al 5 agosto di quest'anno e ora, rinviato nuovamente di qualche mese. La proroga non riguarda però solo l'Italia. È stata inserita infatti agli atti dell'ultimo Consiglio dei ministri europei, quello del 27 giugno scorso, un'annotazione, concordata direttamente con il commissario ai Trasporti Ue, Jacques Barrot, in cui viene data agli Stati membri la possibilità di avere a disposizione qualche mese in più, fino al 31 dicembre appunto, per mettere a punto il complesso sistema del dispositivo digitale. In realtà, il «blitz» a livello comunitario era iniziato qualche tempo fa, quando al regolamento sull'orario di lavoro degli autisti è stato presentato un emendamento per prorogare di un anno, fino ad agosto 2006, l'installazione dello strumento digitale. I tempi stretti ne hanno impedito l'approvazione prima della scadenza del 5 agosto, ma c'è chi giura che alla ripresa dei lavori, Bruxelles possa approvarlo e, di conseguenza, spostare per la quarta volta il termine. In Europa si rischia però l'effetto «macchia di leopardo». Già da ora molti Paesi stanno accelerando l'adozione dei nuovi strumenti. Il Belgio, per esempio, ha già fatto sapere che dal 5 agosto si viaggerà col digitale, mentre Spagna, Francia, Svezia e Austria sono contrarie a un ennesimo rinvio dopo il 31 dicembre prossimo. La posizione dell'Italia sembrerebbe essere «una via di mezzo». All'appello, dopo il decreto delle Attività produttive del marzo scorso che ha regolamentato l'abilitazione delle officine, manca ancora un decreto interministeriale (Attività produt-

tive, Infrastrutture, Interno e Lavoro) in cui vengono chiarite le procedure per il rilascio delle quattro card (autista, azienda, officina e autorità di controllo) che occorrono per il funzionamento di tutto il sistema. «Il provvedimento è alla Corte dei conti - assicurano da Unioncamere che ha il compito di gestire i processi operativi legati alle smart card - e presto contiamo di vederlo in Gazzetta». L'ultimo step dovrebbe poi essere un altro provvedimento che le Attività produttive devono concordare con le Finanze per la definizione delle tariffe per l'acquisto delle card. Anche per questo, assicurano dal ministero di Via Molise, non si andrà oltre la fine di settembre. Prendendo in considerazione questo «timing», dalle Infrastrutture assicurano «noi continueremo ad accettare immatricolazioni con tachigrafi analogici fino a fine anno, ma appena la piattaforma sarà completata e le carte emesse annunceremo il doppio regime con il digitale». Prima di ottobre, quindi, se gli operatori stranieri potranno circolare in Italia con il tachigrafo di nuova generazione, per i trasportatori italiani non è consigliabile (anche se possibile in teoria) in quanto, in assenza delle carte il sistema non può funzionare regolarmente, esponendo così al rischio di multe (10 punti e sanzioni da 687,75 a 2.754,15 euro). Sullo start-up a ottobre concordano anche dall'Iveco. «Questi continui rinvii stanno provocando dei disagi - spiega Giovanni Margaria che segue il prodotto per la casa torinese -, il punto critico sono le card ma entro la fine di settembre il problema potrebbe essere risolto. Intanto il digitale lo proponiamo come optional, ma a richiederlo sono solo clienti stranieri, austriaci, olandesi e francesi». Ma vediamo nel dettaglio le caratteristiche dell'operazione. **Chi viaggerà col digitale.** Appena scatterà l'obbligo saranno i veicoli di prima immatricolazione per il trasporto merci di massa complessiva a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate e gli autobus con



delle Infrastrutture che recepisce l'indicazione della Ue

# slitta al 2006

il doppio regime con il dispositivo hi-tech

gio 2005), il ministero delle Attività produttive ha chiarito i requisiti (tra cui un corso ad hoc per ogni addetto al tachigrafo) per ricevere l'abilitazione, rilasciata sempre dallo stesso ministero. **Così le carte.** Un decreto interministeriale (Attività produttive, Interno, Infrastrutture e Lavoro), attualmente alla Corte dei conti, fissa le modalità di rilascio delle quattro carte intelligenti che occorrono per la gestione del tachigrafo digitale. Il provvedimento, attuativo del decreto del ministero delle Attività produttive 361/2003 che ha individuato la Camera di commercio quale autorità preposta al rilascio delle card, assegna un colore diverso per ogni tipologia: bianca per il conducente, gialla per l'azienda, azzurra per l'autorità di controllo e rosa per le officine. Maggior attenzione viene prestata proprio al rilascio di quest'ultima, l'unica a dover essere rinnovata annualmente in quanto in grado, non solo di rilevare i dati, ma anche di modificare il funzionamento dell'apparato. Le officine, possono richiedere più di una carta, ma ognuna dovrà essere intestata a un tecnico specializzato in possesso di uno specifico attestato di formazione. La carta aziendale e quella dell'autista hanno invece una validità di cinque anni e devono essere richieste alla Camera di commercio in cui il richiedente ha la residenza o l'azienda la sede legale. Al conducente viene richiesta la titolarità di una patente di guida valida e di categoria appropriata al mezzo da condurre, di non essere titolare di altra carta tachigrafica e la residenza in Italia. In caso di smarrimento, la denuncia alla Camera di commercio deve avvenire entro 7 giorni ed entro 5 giorni dovrebbe essere emessa una nuova card, mentre il periodo massimo in cui si può circolare sprovvisti è di 15 giorni. Per l'azienda invece il responsabile della card è il legale rappresentante, mentre la tessera che serve al controllo da parte delle autorità rimane anonima. ■

CONTRAFFAZIONI

# Punto debole le card I dati sono alterabili

Ma i costruttori e le Authority nazionali lavorano per blindarli

È sulla sicurezza dei dispositivi e soprattutto delle smart card che si gioca il futuro del tachigrafo digitale. Infatti, il rischio è la possibilità di accedere ai dati contenuti nella card. Sì, perché garantirne l'integrità, e soprattutto la loro protezione dalle insidie di malintenzionati pronti a gabbare l'intero sistema di controllo e ad alterare le informazioni, non è cosa da poco. Parallelemente sarà indispensabile - anche in questo caso il diktat viene dall'Europa - mettere a regime tutte le altre attività di sicurezza affinché non ci siano falle di sorta e sia possibile verificare passo dopo passo che tutte le operazioni siano effettuate nella maniera corretta. «La sicurezza - ci tiene infatti a sottolineare il direttore commerciale di Actia - deve essere garantita sull'intero processo. Sul sito di produzione, ad esempio, le persone che intervengono sulla chiave di codifica inserita nel tachigrafo devono essere ben definite. L'operazione va effettuata in zona chiusa, ad accesso controllato e videosorvegliata. E fisicamente vengono installate porte tipo quelle delle banche». In attesa che l'Italia recuperi il ritardo accumulato e si decida a concedere i primi certificati digitali, in Europa già cominciano a farsi strada alcune aziende. Fra cui, il colosso Rsa Security, azienda specializzata nella creazione di identità digitali, che ha già ricevuto il via libera dalla Driver & Vehicle Licensing Agency britannica, l'Autorità di certificazione d'Oltremarina. E non solo. Stando a quanto comunicato dalla filiale italiana la società avrebbe già messo a segno accordi simili, di cui però al momento non vuole rivelare i dettagli, non essendo ancora ufficiali. Bocche cucite anche in casa Infineon e Philips, aziende che si occuperanno dell'«intelligenza» delle card e che si preparano, più delle altre, grazie all'ottimo biglietto da visita che vanta sul valore del brand a livello mondiale, a sbaragliare la concorrenza. Sempre il Regno Unito è stato il primo Paese a rispettare il mandato europeo in materia di ordinativi delle card. Fra le compagnie che si sono aggiudicate le prime commesse c'è la tedesca Orga Kartensysteme, altro colosso del settore delle smart card, che ha ricevuto l'ordinativo attraverso la compagnia «sorella» Security printing systems. ■ **Mi.F.**

Saranno soprattutto Actia e Vdo Siemens a dividersi le quote del mercato italiano - In arrivo l'autorizzazione europea

# La battaglia delle offerte si vince

È figlio del digitale di ultima generazione, al punto da avere un cuore che pulsa attraverso sensori «intelligenti», un'anima completamente elettronica e «braccia» operative che si articolano in strumenti di calcolo di alta precisione, sofisticati pulsanti di controllo, interfacce per il collegamento di computer e altri dispositivi mobili. Si presenta così la nuova scatola nera del mondo dei trasporti, alias il tachigrafo dell'era digitale, pronto a rivoluzionare la gestione dei dati dei veicoli commerciali. In nome della trasparenza ma soprattutto della sicurezza. Sicurezza che si traduce nella conservazione di tutte le informazioni per 365 giorni, grazie a una memoria a elevata capacità di storage, e nell'utilizzo di smart card criptate ossia utilizzabili e leggibili solo dalle persone autorizzate (in possesso di codice e password identificativi). Un lavoro non da poco per le aziende impegnate nella realizzazione della strumentazione hardware, che oltre a dover rispettare perfettamente le indicazioni del legislatore europeo per la messa in opera dei singoli dispositivi devono garantire la totale interoperabilità fra

i dispositivi stessi - il tachigrafo e le card - nel pieno rispetto delle specifiche di sicurezza. Pena la mancata omologazione dei sistemi da parte dell'Erca, la European root certification authority. Sono pochi gli attori che si contendono al momento lo scettro europeo. Sul fronte delle smart card Philips e Infineon sono quelle che si preparano a colonizzare buona parte dei mercati nazionali. Ma è sul campo della strumentazione di bordo che la partita si sta facendo più entusiasmante. Tre le aziende che hanno ricevuto il benestare dell'Ue: si tratta della francese Actia, che ha inaugurato le danze battendo i concorrenti sul tempo, della tedesca Siemens Vdo e della filiale europea della statunitense Stoneridge Electronics. In Italia però sono soprattutto Actia e Siemens Vdo, che vantano filiali nazionali, a dividersi le quote di mercato. Si prepara a unirsi al gruppo Delphi Grundig, società che in attesa dell'omologazione da parte dell'Ue «nell'arco di pochissimo tempo», assicura dall'azienda, è già pronta per il lancio sul mercato italiano del proprio tachigrafo digitale. Certificazione di funzionalità, certifi-

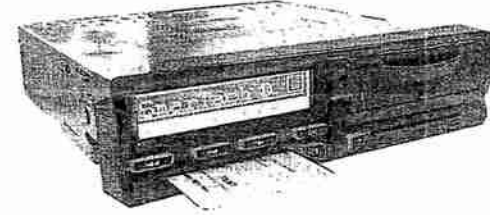
cazione di sicurezza e certificazione di interoperabilità sono i tre step alla base del cammino che consente a un tachigrafo qualunque di entrare a far parte delle best practice digitali. Riguardo alle funzionalità di base, tutti i nuovi tachigrafi registrano e immagazzinano informazioni per 365 giorni all'anno, sull'identità del conducente, le condizioni di guida, le attività effettuate, la distanza percorsa, le anomalie di funzionamento, i guasti, la velocità nel corso delle ultime 24 ore d'uso del veicolo. Il copione Ue impone inoltre la visualizzazione dei dati sul display: attraverso lo schermo si ottengono informazioni sulla velocità del veicolo, il numero di km percorsi, l'ora e i dati registrati, e altre informazioni in tempo reale disponibili per il conducente, ma anche per il gestore delle flotte e le autorità di controllo. Infine la stampa dei dati. Se le caratteristiche di base sono sempre le stesse, la «guerra» delle offerte si combatte sul fronte delle funzionalità personalizzate e del software gestionali per le attività di diagnosi e di manutenzione. E anche sugli optional hardware ossia sui dispositivi mobili che permettono di

anche per la Delphi Grundig che ha già pronto il prodotto

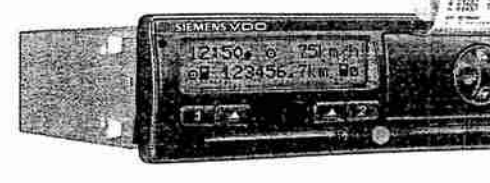
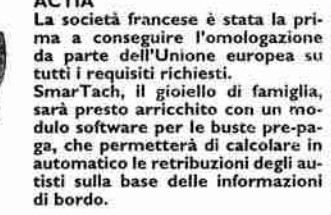
# con gli optional

dotata di display ossia è possibile visualizzare immediatamente e in mobilità le informazioni registrate (la capacità è di 4 Mb). Il D-Box è venduto con il programma Tachostore che permette di gestire e archiviare i dati. Attraverso la centralina e-Dial, alla base della piattaforma per la gestione delle flotte, è però possibile attivare la funzione di download, così come quelle di archivio ed elaborazione dati, direttamente da remoto sia per i dati contenuti sul tachigrafo sia per quelli registrati nelle card. Assomiglia a una vera e propria chiave Usb il device messo a punto da Siemens Vdo che permette la comunicazione diretta con un pc di bordo, preferibilmente uno della flotta Siemens, come ad esempio il Vdo Fm200 e di trasferire i dati dal tachigrafo a qualsiasi pc, ad esempio quelli delle officine o degli autisti alla gestione flotte. La chiave ha una capacità tale da contenere i dati di 50 trimestri. Parallelemente alle funzionalità legate all'hardware Siemens Vdo è molto impegnata sul fronte della creazione di servizi e attività di assi-

stenza. Buona parte delle officine convenzionate con la società ha già partecipato al programma di training appositamente studiato per mettere gli addetti ai lavori nelle condizioni di operare al meglio relativamente all'installazione dell'hardware e del software, alla taratura, alla diagnostica, alla manutenzione, all'analisi e all'archiviazione dei dati del nuovo «occhio digitale nella cabina di guida», così come lo definisce la stessa Siemens Vdo. Versioni specifiche del programma di training sono state organizzate anche per i gestori di flotte e il personale ispettivo. E per facilitare ulteriormente la migrazione è stato messo on line un portale dedicato (raggiungibile all'indirizzo www.vdo.com/dico) dove è possibile trovare informazioni sul nuovo «universo». Anche Actia propone corsi di formazione opportunamente battezzati Tacotech e a completamento delle lezioni la società distribuisce un cd, il Tacotech, che include una serie di esercizi per prendere dimestichezza con il prodotto. ■



LE SMART CARD Ruota attorno alle card tutta la questione della sicurezza. Le smart card sono dotate di chip intelligenti in grado di archiviare i dati, di conservarli integri e di aggiornarli in tempo reale. Il tutto attraverso l'utilizzo di chiavi crittografiche in grado di proteggerli dalle «incursioni esterne», evitando così la manipolazione delle informazioni. L'unica carta in grado di modificare le informazioni contenute nel chip è quella in dotazione alle officine.



VDO SIEMENS Dico 1381 è dotato di porta Usb per il collegamento di una chiave dove poter registrare i dati di 50 trimestri e scaricarli direttamente sul pc. In arrivo la possibilità di tenere traccia degli incidenti stradali per la valutazione della dinamica dei sinistri.

tecnologia