

fornire le garanzie del pagamento, rispetto a un intervento però quantificato al buio, senza sapere cioè cosa sia veramente accaduto. In tale frangente, quindi, l'officina del trasportatore può capire se quantificare il costo del problema con una diagnosi tramite eTRUCK: è un vantaggio che evita di accettare spese non necessarie. E questo discorso interessa in particolare le flotte medio-piccole che hanno bisogno di essere più aiutate perché lavorano con marginalità contenute e quindi un inghippo che aumenta i costi rischia di annullarle del tutto.

Questo coinvolgimento dell'autista pone problemi in termini di privacy?

Il coinvolgimento dell'autista è stato analizzato dal punto di vista della GDPR. Nei fatti qualcuno si sente più sicuro nel dotarsi di un dispositivo che funziona tramite un'app da installare nel proprio smartphone e che consuma appena 150 MB mensili (meno di un accesso quotidiano a facebook), qualcun altro, magari per dissapori con il datore di lavoro, non ne vuol sapere, almeno fino a quando non si trova in panne, chiama l'officina e a quel punto, per velocizzare la soluzione, gli viene proposto di scaricare l'app. In ogni caso, con il download l'autista autorizza il trattamento dei dati legati soltanto alla diagnosi e non al tracciamento della posizione, che è l'elemento meno gradito agli autisti.

L'app presenta altre funzionalità?

Sì, consente di leggere sul telefono i dati del tachigrafo o quelli del veicolo legati a coppia, pressione della turbina, ecc. Molto utile è la redazione di una check list, richiesta obbligatoriamente in alcuni paesi. In pratica, all'autista viene chiesto di verificare che il veicolo sia in condizioni ottimali, stilando una lista su blocco numerato o su app da conservare per 180 giorni. In pratica deve verificare spie del cruscotto, fanaleria, specchietti, pneumatici, livello di adblue, ecc.

E pensare che sul mercato impazzano i simulatori di adblue...

Impazzivano... Da quando infatti, come anche *Uomini e Trasporti* ha riportato sul proprio sito, qualche polizia locale di frontiera, pone sotto



Gli strumenti di taratura e di controllo dei sistemi ADAS realizzati da Haweca su specifiche TEXA: si compongono di una traversa di misurazione, pannelli suddivisi per marca destinati alle telecamere e dispositivi laser con cui ristabilire il corretto allineamento e la taratura dei radar.

sequestro i camion su cui sono stati installati simulatori, il timore di tale prospettiva ha fatto lievitare le richieste del nostro strumento di diagnosi. Fino a qualche tempo fa, cioè, molti alla prima difficoltà con il sistema di post trattamento cercavano una soluzione negli emulatori. Adesso, essendo più pesanti le sanzioni, in molti cercano in eTRUCK una soluzione legale al problema.

Quanto tempo ci vuole per installare eTRUCK?

Dai 3 ai 5 minuti.

E rispetto alle funzioni legate alla programmazione della manutenzione, quali sono i vantaggi?

L'officina riesce a settare, tramite app o nel portale del responsabile della flotta, quelle manutenzioni tipiche del service, quindi cambio pneumatici, revisione annuale, taratura del tachigrafo, ecc. E in questo modo si velocizzano i processi. Per le revisioni, per esempio, essendo affollate e richiedendo un'attività di raccolta di informazioni, eTRUCK aiuta a sgrezzare l'attività, fornendo alert a chi utilizza il veicolo o al fleet manager. Insomma, invece che fare 5 o 6 telefonate tra officine e azienda o autista, tutto si risolve in un paio. E poi il responsabile della flotta ha anche il vantaggio che avere traccia di tutto ciò che avviene, senza doversi interfacciare con autista e officina.

Tutto questo quanto costa all'azienda di autotrasporto?

Gli scenari possibili sono due: nel primo è

l'officina che offre il servizio perché i costi sono molto bassi e sa che nel turnover di marginalità su due o tre anni l'installazione del dongle incide tra il 5 e il 7%. In tal caso, quindi, il trasportatore non paga nulla, anche perché spesso ha già un contratto di manutenzione in essere con la stessa officina. Invece, se un'azienda ha un'officina interna e decide di utilizzare il sistema, spende per il dongle qualche centinaio di euro, mentre per il portale i costi variano da 1 a 3 euro all'anno, a seconda di quanti dongle installa.

Ultimo aspetto: la normativa dal 2016 obbliga i veicoli a essere equipaggiati con sistema anticollisione, formato da telecamera e adaptive cruise control, in grado di frenare in modo autonomo. Ma nel corso del tempo, dopo un urto casuale o a seguito della sostituzione del parabrezza, quali garanzie ci sono che il funzionamento non si comprometta?

TEXA produce soluzioni finalizzate a ripristinare il corretto funzionamento dei sistemi ADAS e a essere utilizzate da tutti gli attori del mercato. Negli ultimi tempi c'è stata un'interessante evoluzione per questa attività, in quanto le reti che sostituiscono vetri, fino a ieri attive in un servizio soltanto meccanico, si sono dovute dotare delle nostre attrezzature proprio per garantire che, dopo la sostituzione del parabrezza, il veicolo conservi la funzione frenante. Altre garanzie derivano dal fatto che quando il sistema interviene per tre volte il conducente deve andare in officina a fare una taratura. Alla fine, però, sarebbe opportuno che, essendo un sistema di sicurezza, fosse introdotto come controllo in sede di revisione, così da poter dimostrare, magari ogni due anni, che la taratura è stata effettuata e che quindi tutto funziona. ■

La app che l'autista può scaricare sul proprio smartphone consente di stabilire il ponte tra il dispositivo eTruck posizionato sul camion e l'officina. In più, è nella stessa app che l'autista ottiene le informazioni su come operare. Altre funzionalità dell'applicazione riguardano la possibilità di leggere sul telefono i dati del tachigrafo o quelli del veicolo legati a coppia o pressione della turbina. Molto utile è la redazione di una check list di sicurezza sulle condizioni del veicolo, richiesta obbligatoriamente in alcuni paesi.

