



Tachigrafi intelligenti di II generazione (SMT2) Il punto della situazione

FAI INFORMA 211/2024 – NORME AUTOTRASPORTO

Com'è noto (vedi circolare fai informa n. 012/2024 del 16 gennaio 2024), **dal prossimo 31 dicembre 2024** scatta la prima scadenza prevista dall'art. 2, comma 2 del [Regolamento 2020/1054](#), sull'obbligo di montaggio del tachigrafo intelligente di seconda generazione (SMT2) sui veicoli di massa superiore alle 3,5 ton utilizzati nei trasporti internazionali, che siano ancora muniti dei tachigrafi analogici o dei tachigrafi digitali non intelligenti.

La seconda scadenza da tenere a mente è quella del **19 Agosto 2025**, termine entro il quale scatterà l'obbligo del cd retrofit:

- sui veicoli impiegati nei trasporti internazionali che montino il tachigrafo intelligente di prima generazione;
- sui veicoli immatricolati dal 21 agosto 2023 con il cd. tachigrafo di transizione ed utilizzati anche nei soli trasporti nazionali, in attesa dell'attivazione dello strumento di autenticazione del segnale OSNMA

Ricordiamo che Il nuovo tachigrafo intelligente SMT2, per poter funzionare, necessita proprio del predetto strumento di autenticazione del segnale OSNMA, utile a monitorare da remoti nuovi ulteriori parametri, quali:

1. controllo dell'inserimento e dell'estrazione delle carte;
2. misurazione della velocità, della distanza e della posizione;
3. misurazione del tempo;
4. controllo delle attività del conducente (guida, lavoro, disponibilità, interruzione/riposo);
5. controllo delle condizioni di guida;
6. immissioni manuali da parte del conducente:
 - luogo in cui inizia e/o termina il periodo di lavoro giornaliero;
 - immissione manuale delle attività del conducente (lavoro, disponibilità, interruzione/riposo) e consenso del conducente per l'interfaccia ITS;

- immissione di condizioni particolari («escluso dal campo di applicazione» «attraversamento mediante traghetto/treno»);
- **immissione delle operazioni di carico/scarico;**

7. gestione dei blocchi di un'impresa;
8. verifica delle attività di controllo;
9. rilevamento di anomalie e/o guasti;
10. prove incorporate e prove automatiche;
11. lettura della memoria di dati;
12. registrazione e memorizzazione nella memoria di dati;
13. lettura delle carte tachigrafiche;
14. registrazione e memorizzazione nelle carte tachigrafiche;
15. visualizzazione;
16. stampa;
17. avvisi;
18. trasferimento di dati su dispositivi esterni;
19. comunicazione remota per controlli su strada mirati;
20. trasmissione di dati a dispositivi aggiuntivi;
21. taratura;
22. verifica su strada della taratura;
23. regolazione dell'ora;
24. **monitoraggio degli attraversamenti di frontiera** (utile per la verifica delle condizioni per l'attività di cabotaggio, ai sensi del regolamento 1054/2020);
25. aggiornamento software.

Ad oggi lo strumento di autenticazione del segnale **OSNMA non è funzionante**: la **“fase di testing” durerà fino a tutto il 2025!**. Oltre a ciò, sono stati rilevati importanti ritardi nelle forniture.

Nonostante tali evidenti criticità, **la Commissione non ha optato per una proroga dell'entrata in vigore di questo strumento** bensì, con il **regolamento 2023/980**, ha introdotto il cosiddetto **“tachigrafo di transizione”** (la cui unica differenza con quello di seconda generazione è, come già spiegato, la mancata autenticazione del segnale).

A questo punto, visto l'approssimarsi di queste scadenze, permangono due ordini di problemi:

- nonostante le varie assicurazioni, ancora non è chiaro se sul mercato siano disponibili apparecchi in numero sufficiente per procedere al retrofit di tutti i tachigrafi di prima generazione;
- inoltre, permangono ancora molti dubbi sulla capacità da parte delle officine di far fronte a tale imponente mole di lavoro che si prospetta, nonché sulle competenze e il know-how necessario per poter assolvere a questo compito.

Secondo le stime IRU, a livello europeo:

FAI – Federazione Autotrasportatori Italiani – Associazione Provinciale di Torino

INTERPORTO SITO - Via San Luigi n. 7 - 10043 Orbassano (TO)
Tel. 011/34.90.110 - Fax 011/55.08.081 – info@fai torino.it

- tra il **30% e il 50%** dei veicoli che rientrano nella prima scadenza (31 dicembre 2024) non riusciranno a fare il retrofit in tempo;
- mentre per la seconda scadenza, la percentuale si aggira sul **25-30%** dei veicoli

Continueremo a monitorare la situazione, dando opportuna informativa delle eventuali evoluzioni.