

## IN OFFICINA COME IN CONCESSIONARIA: IL VALORE AGGIUNTO DELLA REMOTIZZAZIONE

**Sull'onda dello schema SERMI si aprono nuove opportunità per l'autoriparazione italiana**

Tra iniziali diffidenze e costi elevati, la remotizzazione era vista in passato da molti autoriparatori come una "operazione al buio", dove la mancanza di controllo sul veicolo era ancora un fattore limitante: in caso di necessità di operazioni complesse e che potessero comportare riprogrammazioni e codifiche, spesso si optava quindi per il classico trasferimento del veicolo in concessionaria. Negli ultimi due anni la situazione è radicalmente cambiata, soprattutto grazie a tre fattori determinanti: la diffusione massiva della connessione in fibra ottica sul territorio, l'entrata in vigore dello schema SERMI (che ha costretto i costruttori a mettere a disposizione di operatori indipendenti e RSS l'accesso ai software diagnostici originali), e l'introduzione sul mercato di strumentazione di remotizzazione di nuova generazione, in grado di semplificare il processo di connessione ed operare anche in contesti di connettività non sempre favorevoli.

### LA FIBRA OTTICA

Come in tutte le rivoluzioni tecnologiche, il successo è sempre determinato dalla capacità della infrastruttura di "supportare" tali innovazioni: l'idea di poter diagnosticare un veicolo e riprogrammarlo direttamente in una qualsiasi officina è di per sé potentissima, ma non può prescindere dalle condizioni di connettività della struttura stessa. Per essere chiari, si può essere in possesso di tutti le abilitazioni, di tutti i tester ufficiali, di tutti i software diagnostici richiesti, ma non è possibile avviare nessuna diagnostica autenticata "pass-thru" senza una linea internet veloce e stabile. Per questo tipo di operazioni il ritardo di risposta e la stabilità della connessione sono fattori più importanti della velocità massima stessa della linea. Questo tipo di prestazioni non sempre possono essere garantite da connessioni miste fibra-rame o connessioni FWA a cui è sempre preferibile quelle fibra-fibra. A questo proposito è

bene avere un quadro riepilogativo chiaro per predisporre la propria officina ad operare con strumentazione di remotizzazione:

- FWA: è la connessione tramite antenna, chiamata spesso "fibra-radio". È purtroppo soggetta alle condizioni atmosferiche e di traffico della cella telefonica a cui è connessa. È una configurazione assolutamente sconsigliata per effettuare operazioni di remotizzazione. Ha le stesse criticità di una connessione con hotspot cellulare ed è altrettanto pericolosa da usare per operazioni diagnostiche così critiche.
- FTTC: è la classica, economica, configurazione "fibra-rame" che, sulla carta, può garantire buone prestazioni, sufficienti ad avviare sessioni di remotizzazione. Purtroppo, la stabilità della trasmissione è fortemente legata alla distanza dal "cabinet" del gestore telefonico ed il parametro chiave da valutare costantemente è il cosiddetto tempo di latenza. Tempi di latenza superiori ai 50ms, rendono critico l'uso anche di questa configurazione.
- FTTH: è la configurazione ideale per ogni officina, da preferire sempre e comunque. Velocità standard dell'ordine di 1 Gb/s e, soprattutto, tempi di latenza sempre abbondantemente inferiori ai 50 ms, garantiscono all'autoriparatore di

sfruttare sempre ed appieno tutte le possibilità offerte dalla remotizzazione "pass-thru".

### LO SCHEMA SERMI

A circa un anno dalla sua entrata in vigore, possiamo ormai affermare che lo schema SERMI è stato adottato dalla quasi totalità dei costruttori automobilistici e, di conseguenza, l'accesso ai software diagnostici ed alle operazioni relative alla sicurezza del veicolo è ormai molto semplificato sia per gli operatori OI (Independent Operator, officine indipendenti) che per gli operatori RSS (Remote Service Supplier, fornitori di servizi remoti).

È bene quindi chiarire che, sebbene non sia a rigore necessario, aderire allo schema SERMI sia un enorme vantaggio per ogni officina: il piccolo aggravio dovuto alla certificazione si trasforma subito nella possibilità di effettuare direttamente nella

propria struttura decine di operazioni critiche, una volta eseguibili solo in concessionaria. Essere certificati SERMI significa garantirsi automaticamente l'accesso alle operazioni "security related" sul veicolo da riparare, senza bisogno di ulteriori richieste alla concessionaria di riferimento. Con la certificazione SERMI, si stabilisce quindi un contatto diretto fra l'autoriparatore ed il costruttore, pur mantenendo nella propria officina la presenza del veicolo. L'autoriparatore, in possesso della certificazione SERMI dovrà solo valutare se effettuare le operazioni necessarie in proprio oppure, per motivi di tempo o competenza, affidarsi ad un fornitore esterno (RSS) che opererà in sua vece, utilizzando esattamente le credenziali di accesso SERMI dell'autoriparatore. Uno schema, nella pratica, molto semplice e che consente di "potenziare" enormemente la propria azienda.

Operazioni come la codifica chiavi, installazioni di componenti sensibili come le mecatroniche cambio, centraline motore, centraline ABS, body computer e molto altro possono essere eseguite senza problema alcuno direttamente nella propria officina: di fatto un salto di qualità epocale sia per le officine indipendenti che per tutti i concessionari plurimarca.





Remotizzatore Rlink-Lite Topdon utilizzato in modalità "master" con i software originali dei costruttori



Rlink-Lite in modalità "client" con generazione del codice di connessione

Alla luce di quanto esposto appare quindi più chiaro perché alcuni produttori di diagnostica come, ad esempio, Topdon abbiano privilegiato la scelta di immettere sul mercato prodotti "Pass-Thru" come il remotizzatore Rlink-Lite oppure il diagnostico Phoenix Max: entrambi i prodotti sono in grado di essere configurati, in qualsiasi momento, sia come interfacce SAE J2534 "master" (per chi voglia operare autonomamente con i software dei vari costruttori) che come interfacce "client", nel caso in cui l'autoriparatore decida di affidarsi al fornitore di servizi remoti (RSS).

## RLINK-LITE, REMOTIZZATORE ED INTERFACCIA J2534 "ALL-IN-ONE"

Chiarito quindi quale deve essere il contesto tecnologico e normativo che è alla base di una efficiente remotizzazione, possiamo ad analizzare una interfaccia SAE J2534 di ultima generazione, come Topdon Rlink-Lite.

Come sempre, alla base di ogni innovazione del mondo automotive abbiamo una normativa SAE che

introduce nuove funzioni e potenzialità. In questo caso la norma standardizza la possibilità di creare una connessione diretta fra il costruttore ed il veicolo, come pure la possibilità di creare un "ponte" fra un diagnostico remoto ed il veicolo stesso: un salto di qualità epocale, che permette di accedere al veicolo pur non essendo fisicamente vicini ad esso.

La prima applicazione della SAE J2534 è quella che consente di utilizzare un personal computer ed una VCI che faccia da tramite fra il server del costruttore ed il veicolo su cui operare. La VCI in questione, però, deve essere conforme allo standard J2534 e questo richiede una elettronica di gestione opportuna: è quindi bene chiarire che tutti i tester di diagnosi sul mercato hanno una VCI per la comunicazione con il veicolo, ma solo alcuni di essi (quelli di fascia alta), dispongono di VCI conformi a questo standard. Rlink-Lite "master" è una interfaccia indipendente (non è parte di un tester di diagnosi convenzionale) che ha al suo interno sia l'elettro-

nica per funzionare da interfaccia "Pass-thru" che dei driver aggiuntivi in grado anche di simulare le VCI originali dei costruttori: siamo di fronte quindi ad una interfaccia più performante di quanto lo siano buona parte di quelle concorrenti. L'emulazione delle interfacce originali di quasi tutti i costruttori permette all'operatore di eseguire un set di operazioni più allargato e con velocità molto superiori.

La seconda, e più popolare, modalità di funzionamento di Rlink-Lite è quella "client" in cui l'autoriparatore deve solo configurare (in pochi secondi) la VCI, connetterla alla propria rete da un lato ed alla presa EOBD dall'altro. A questo punto, se la latenza è inferiore ai 50ms, lo strumento genera un codice che l'autoriparatore comunica al proprio RSS: in pochi secondi la connessione remota è stabilita. Nel caso in cui si stia utilizzando diagnosi ufficiale del costruttore, l'autoriparatore dovrà semplicemente trasmettere il suo codice SERMI al fornitore RSS. Da questo momento in poi, il veicolo è come se fosse fisicamente in un concessionario ufficiale. Una rivoluzione vera e propria, sia in termini di potenzialità che di semplicità.

## LE PROSPETTIVE

Se parliamo di remotizzazione, in realtà, dobbiamo prendere atto che gli scenari dell'autoriparazione stanno cambiando drasticamente, in Italia forse più che altrove. La cronica mancanza di forza lavoro che possa sostenere il cambio generazionale, la forte incertezza nel

mercato dell'auto che porta l'autoriparatore a dover operare su veicoli estremamente diversi fra loro (termici, ibridi, ibridi plug-in, elettrici), la complessità ormai enorme dei veicoli, sia sul lato powertrain che sistemi di ausilio alla guida, fanno sì che poche realtà possano fare a meno di "outsourcing" di esperti esterni che possano coadiuvare l'autoriparatore.

La remotizzazione va quindi considerata non un mero gadget tecnologico, ma un mezzo innovativo per garantire a tutti gli autoriparatori l'accesso ad operazioni critiche sul veicolo, e per colmare l'inevitabile gap fra la complessità dei veicoli di ultima generazione e le competenze interne alle officine.

La remotizzazione, e strumenti versatili come quello descritto in questo articolo, è in realtà lo strumento ideale per dare sostanza tecnica al trend attuale di creazione ed affermazione di molteplici network. L'expertise offerto da RSS qualificati, come quelli della rete Topdon, in unione alla potenza di strumentazione di remotizzazione, sono ideali per concessionarie multisede e multibrand: non sempre è possibile disporre in tutte le sedi di tecnici competenti su tutti i marchi, così come non è possibile replicare in toto il set dei tester originali in tutte le sedi di un gruppo.

La remotizzazione, in questo contesto è la soluzione che permette di "delocalizzare" le risorse critiche (tester ed esperti dei vari marchi) aumentando enormemente la produttività e l'efficienza complessiva della concessionaria.

Discorso altrettanto interessante può essere fatto per le reti di ricambisti: offrire solo scontistiche sui prodotti e formazione generalista non è più un fattore determinante, se sul mercato italiano si confrontano ormai decine di realtà associative, non sempre percepite sufficientemente differenziate dall'autoriparatore. Una rete aumenta la sua efficienza solo se è in grado di risolvere anche i problemi quotidiani dell'operatore: uno fra tutti, quello della codifica, configurazione e programmazioni di ricambi complessi. In questa situazione, dove il problema è di non far uscire il veicolo in riparazione dalla propria officina, un servizio di remotizzazione, come quello fornito dal sistema di prodotti e servizi Topdon Italia, può risultare vincente.



Certificato RSS per un fornitore affiliato alla rete Topdon Italia