



di Paolo Sartor



> **Antonello Fontanili**
Direttore di Uniontrasporti

DIGITALIZZAZIONE: LA STRADA È SPIANATA

LA NOTIZIA TANTO ATTESA È ARRIVATA: L'ITALIA HA FINALMENTE RATIFICATO L'UTILIZZO DELLA E-CMR IN SOSTITUZIONE AL DOCUMENTO CARTACEO. NEL 2022 NEL NOSTRO PAESE È STATA EFFETTUATA UNA SPERIMENTAZIONE CON CINQUE OPERATORI E IL SUPPORTO TECNICO DI UNIONTRASPORTI PER VALUTARE BENEFICI E OSTACOLI ALL'INTRODUZIONE DI QUESTA SOLUZIONE

La e-CMR – ovvero la versione digitale della lettera di vettura internazionale per i trasporti su strada delle merci – rappresenta una rivoluzione che consentirà la digitalizzazione completa e alla fonte di questo importante documento. Si tratta di una soluzione attesa da anni in tema di semplificazione e

digitalizzazione dei documenti di trasporto e che finalmente vede protagonista attivo anche il nostro paese. È di qualche giorno fa la notizia tanto attesa che il Consiglio dei Ministri ha approvato il Disegno di Legge di ratifica con cui anche l'Italia aderisce al Protocollo addizionale alla Convenzione CMR per l'utilizzo della lettera

di vettura elettronica. Una soluzione che permetterà ai tre soggetti di solito coinvolti, ossia mittente, destinatario e vettore, di eliminare il documento cartaceo e di operare con un documento digitale in modo molto più efficiente e sostenibile. Con la e-CMR non appena un carico viene consegnato al trasportatore, il documento

viene firmato digitalmente dall'autista e in seguito nel luogo di consegna dal destinatario, con la prova in tempo reale dell'avvenuta consegna della merce a tutti gli attori coinvolti nella catena del trasporto. Niente più scocciature dovute alla scansione o alla compilazione a mano delle informazioni, archiviazione e ritardi a livello amministrativo, lamenti riguardo dati errati, mancanti o illeggibili. Tutte queste operazioni grazie alla nuova lettera di vettura digitale potranno essere contenute in un file sempre disponibile e recuperabile in ogni momento da chi ne farà richiesta.

Il digitale trasforma la CMR

Il protocollo per la e-CMR entrato in vigore nel 2011 è stato ratificato da molti Paesi in Europa e nelle regioni limitrofe. Ad oggi l'e-CMR è stato ratificato in 31 Paesi, compresa l'Italia, l'ultima ad aderire dopo la Germania nell'aprile 2022.

Un traguardo importante per il nostro Paese previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR tra le riforme per la semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti di trasporto.

La sperimentazione di Unioncamere

Lo scorso anno Unioncamere con il supporto tecnico di Uniontrasporti ha promosso un programma di digitalizzazione dell'autotrasporto dal titolo: "Towards the implementation of the e-CMR system". "L'obiettivo del progetto sperimentale – spiega Antonello Fontanili, Direttore di Uniontrasporti – era quello di individuare gli ostacoli, le criticità e le possibili resistenze che possono impattare su una veloce e ampia adozione della

TECNOLOGIA / Anche l'Italia sperimenta i vantaggi della e-CMR

lettera di vettura elettronica da parte delle imprese italiane, attraverso l'avvio di una serie di Pilot". Nella fase dei viaggi pilota sono state coinvolte cinque imprese di trasporto italiane: Arcese, Barbiero, FERCAM Logistics & Transport, Riva Logistic & Service, Rutilli Autotrasporti, con l'obiettivo di realizzare dei trasporti internazionali accompagnati dall'utilizzo della lettera di vettura elettronica. Sono stati realizzati in totale oltre 100 viaggi di test tra importazioni ed esportazioni da e per Belgio, Francia, Germania, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Spagna e Svizzera.

Le fasi del progetto di sperimentazione

"A partire da un ventaglio di soluzioni tecnologiche disponibili sul mercato, - precisa Antonello Fontanili - abbiamo organizzato una sessione di presentazione del funzionamento e delle caratteristiche delle soluzioni proposte da parte di ognuno dei tre fornitori di tecnologia selezionati". Le soluzioni tecnologiche - piattaforme e-CMR - utilizzate dalle cinque im-

prese coinvolte nel test, sono state ACCUDIRE, Pionira e Transfollow, con sedi rispettivamente in Italia, Belgio e Paesi Bassi. "Ognuna delle 5 imprese coinvolte nel pilot - puntualizza il Direttore di Uniontrasporti - ha ricevuto una formazione specifica da parte del fornitore di tecnologia selezionato, con la possibilità di coinvolgere manager, impiegati in ufficio, autisti e magazzinieri e in generale tutti i soggetti interessati dalle varie fasi del trasporto."

Completata la fase di training, si è passati a un test operativo della piattaforma, in modo da permettere di acquisire familiarità con il nuovo strumento, a cui è seguita la sperimentazione vera e propria, ossia con l'esecuzione di un trasporto internazionale su gomma, con un carico reale utilizzando in parallelo sia la CMR cartacea sia l'e-CMR.

Su quali tratte e quante spedizioni in totale sono state oggetto della fase di sperimentazione?

Alessandro Barbiero, CEO di Barbiero: Abbiamo effettuato una decina di spedizioni sulla tratta Italia-Francia, Italia-Repubblica Ceca e Italia-Germania.
Edoardo Matteo Sperman, Responsabile Ufficio Amministrazione della Filiale FERCAM di Bolzano: Abbiamo organizzato una trentina di viaggi sulle relazioni Italia-Germania, Italia-Spagna e Italia-Austria.
Maria Rosa Rutilli, Amministratore Delegato Autotrasporti Rutilli Adolfo: Abbiamo organizzato un totale di 30 spedizioni sulle tratte Italia-Olanda, Italia-Francia e Italia-Romania.

Quali sono state le fasi che avete previsto per avviare la fase di sperimentazione?

Barbiero: Siamo partiti dall'interfacciamento con la piattaforma ACCUDIRE, dalla formazione del personale interno e dal coinvolgimento dei destinatari e loro formazione, fino al coinvolgimento dei trasportatori e loro formazione.
Sperman: Tutto è partito con la definizione degli obiettivi della sperimentazione e con analisi strategica. La fase successiva è stata l'individuazione dell'organico necessario (impiegati e autisti) e la scelta della piattaforma per la certificazione dei dati digitali, la formazione del personale e il consolidamento dei trasporti.
Rutilli: Per la sperimentazione siamo partiti innanzitutto da uno studio di fattibilità del progetto, quindi abbiamo cercato di capire su quali tratte fare il test e quali attori coinvolgere. Abbiamo poi formato il personale impiegatizio e gli autisti che avrebbero dovuto utilizzare il software che hanno avuto un ruolo molto importante nel processo.

Quali sono stati i principali problemi o ostacoli che avete rilevato nella fase sperimentale?

Barbiero: Le principali criticità sono state la formazione e la collaborazione del personale viaggiante, principalmente per l'ostacolo della lingua in quanto alcuni non conoscevano né l'inglese né il tedesco né il francese e tantomeno l'italiano. Un ostacolo che abbiamo rilevato è stato il passaggio

delle informazioni in formato elettronico tra i vari autisti che si sono avvicinati nel trasporto fino a destinazione.

Sperman: Dal test è emersa per le imprese la necessità di una maggiore interoperabilità tra le diverse piattaforme disponibili sul mercato. Le imprese di trasporto devono sviluppare una maggiore cultura digitale, abituandosi ad utilizzare "device" elettronici al fine di accelerare e migliorare lo scambio informativo tra gli attori coinvolti durante le operazioni.

Rutilli: Uno dei maggiori ostacoli è stato la difficoltà di utilizzo dell'applicazione da parte degli autisti e dei limiti legati all'applicazione stessa. Il backoffice purtroppo non sempre eseguiva la procedura di inserimento dati all'interno della piattaforma correttamente.

Se la e-CMR inizierà ad essere utilizzata anche in Italia su vasta scala dovremo integrare il sistema gestionale aziendale con la piattaforma e-CMR in modo da non dover inserire due volte i dati a sistema.



Il punto di vista degli operatori

Abbiamo voluto raccogliere il punto di vista di alcune delle imprese di trasporto che hanno partecipato alla fase di test, evidenziando le tratte oggetto della sperimentazione, le fasi, i vantaggi e gli ostacoli ancora

da risolvere per l'impiego su vasta scala della e-CMR.

Dalle risposte fornite dagli operatori del trasporto intervistati emerge la necessità di una maggiore interoperabilità tra le diverse piattaforme disponibili sul mercato e la necessità di sviluppare una maggiore cultura



Quali sono i principali vantaggi che sono emersi durante la fase sperimentale?

Barbiero: Il vantaggio è quello di avere il documento valido ai fini dei controlli fiscali e subito disponibile in tempo reale.

Sperman: I principali vantaggi sono la verifica immediata della consegna merce, eventuali danni o mancanze e una gestione tempestiva del documento. Sotto il profilo della riduzione dei costi non sono ancora chiari e facili da determinare con esattezza.

Rutilli: Tra gli aspetti positivi la digitalizzazione di alcuni processi legati alla CMR con un conseguente notevole snellimento dei processi operativi e amministrativi, gestione delle pratiche amministrative e archiviazione dei documenti. Tutti i dati sono a portata di un click per tutti gli operatori coinvolti evitando anche il rischio di smarrimento.

digitale tra gli attori coinvolti durante le operazioni.

In molti casi si è osservato come le competenze digitali degli operatori coinvolti (in particolare magazzinieri e autisti) non siano ad oggi adeguate e più volte hanno costituito un ostacolo al corretto utilizzo della e-CMR. Ad esempio, se l'autista non registra correttamente le attività sul dispositivo mobile o se il magazziniere non è in grado di firmare il documento il flusso di informazioni si interrompe

o risulta incompleto.

"Nella maggior parte dei casi – spiega il Direttore di Uniontrasporti – queste difficoltà sono derivate da un mancato coordinamento o da un'errata percezione di ciò che viene richiesto nel momento in cui si va ad utilizzare uno strumento elettronico: spesso si tende a pensare che una piattaforma e-CMR debba semplicemente replicare "in digitale" le modalità operative della tradizionale CMR, quando invece, in realtà, le soluzioni tecnologi-



e-CMR: la diffusione tra freni e opportunità da cogliere

Primo scalino da affrontare, per la diffusione del documento in formato elettronico, sono le difficoltà al cambiamento da parte di tutti i soggetti coinvolti nella catena del trasporto. Per superare questo problema, si potrebbe prevedere un periodo di passaggio nei quali poter utilizzare anche il documento cartaceo. Molto probabilmente la CMR cartacea non sparirà completamente, perché ci sono ancora molti operatori nel mondo delle spedizioni internazionali stradali che continueranno ad utilizzarla e quindi vi sarà una fase prolungata di coesistenza di entrambe le forme. Pensiamo solo alla mancanza di infrastrutture digitali a sostegno e sviluppo su vasta scala della e-CMR. In definitiva, sono ancora molti gli operatori del trasporto – in particolare quelli meno strutturati – ancora riluttanti all'idea di sostituire un documento a loro familiare con la nuova e-CMR.

che sono sviluppate in ottica di una maggiore efficienza del processo di trasporto."

I passi futuri dopo la sperimentazione

"Ora, con l'adozione della lettera di vettura elettronica – puntualizza Antonello Fontanili – dovranno essere messe in campo una serie di iniziative per semplificare l'adozione di questo strumento da parte delle imprese. Mi riferisco a interventi rivolti all'alfabetizzazione digitale del personale e al sostegno per l'adozione delle necessarie piattaforme digitali, a partire dalla loro integrazione con i sistemi IT utilizzati dalle imprese".

Tutti i vantaggi della dematerializzazione

Con l'adozione della lettera di vettura elettronica, le quattro copie cartacee attualmente in uso vengono

sostituite da un unico documento elettronico che viene aggiornato e condiviso tra tutti gli attori coinvolti in tempo reale.

Diventa quindi evidente il risparmio di tempo e la semplificazione di cui possono beneficiare tutte le imprese che utilizzano l'e-CMR. In particolare, la gestione dell'archivio viene notevolmente semplificata, alleggerendo il carico di lavoro per l'archiviazione, semplificando la ricerca e la condivisione dei documenti e aumentando la sicurezza (minor rischio di perdere o danneggiare i documenti).

Uniontrasporti nella fase di test ha stimato una riduzione media dei tempi e dei costi di circa il 60%, passando dal documento cartaceo a quello elettronico. Inoltre, questo passaggio presenta grandi vantaggi in termini di impatto ambientale riducendo la carbon footprint del trasporto su gomma.