

## **Digitalització de documents, caprici o necessitat**

**Xavier Lluch i Oms, llicenciat en empresarials per ESADE, consultor.**

Digitalitzar els documents de transport és molt més que deixar d'imprimir papers. És adoptar una forma de treballar que obre noves perspectives, per a les empreses i les administracions.

### **Per començar, alguns aclariments:**

Les convencions nacionals i internacionals de transport estableixen les regles de joc, obligacions de carregadors i transportistes, limitacions de responsabilitat, etc. Entre altres aspectes, determinen quin ha de ser el contingut de les cartes de port, encara que també indiquen que l'absència de carta de port no invalida el contracte. Tampoc imposen un format concret.

Encara que no sigui una obligació d'acord amb les convencions de transport, les administracions públiques exigeixen que en els vehicles es disposi d'un document de control, amb unes dades obligatòries, que es troben en les cartes de port. Per tant, aquestes cartes de port poden fer la funció de document de control. És apropiat, doncs, parlar de la digitalització de les cartes de ports.

Eventuals diferències entre les dades a la carta de ports i el document de control

<b>Document de control</b>	<b>Carta de ports</b>
Carregador contractual: Nom, NIF i domicili	Carregador (contractual o efectiu)
Transportista efectiu: Nom, NIF i domicili	Transportista efectiu o contractual
Llocs d'origen i destinació	Carregador i destinatari

### **La reglamentació europea:**

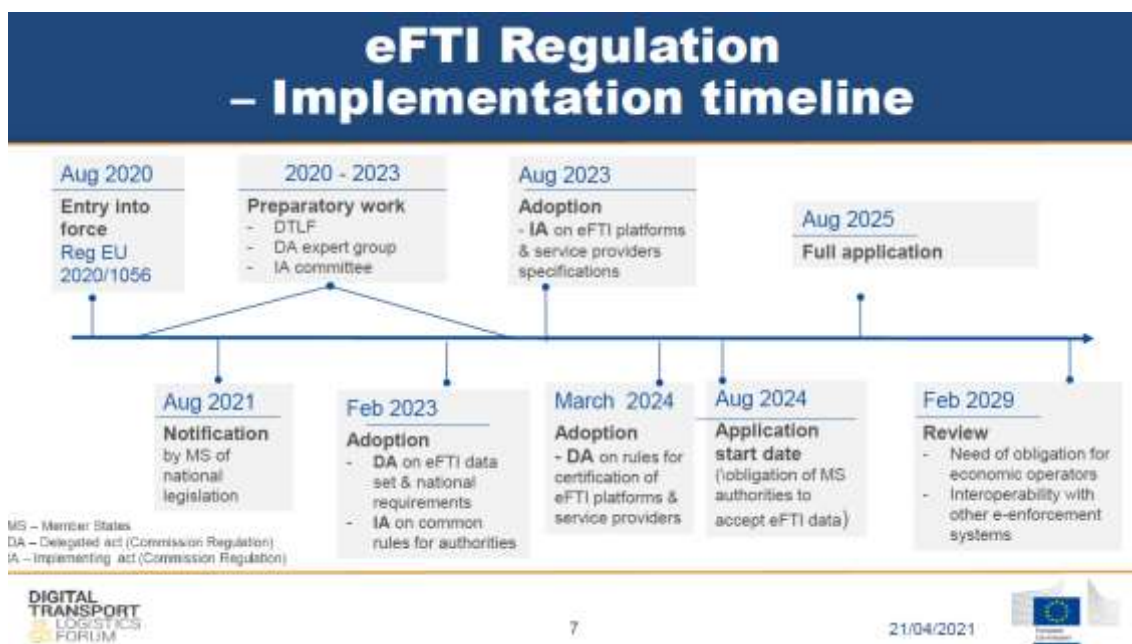
El reglament EFTI de la Unió Europea (UE) va ser aprovat l'agost del 2020 i preveu la generalització de la utilització de documents electrònics en tot tipus de transport dins de la UE. En concret, estableix que no més tard del 2025 totes les administracions públiques de la UE estaran obligades a acceptar els e-documentos que els operadors privats intercanviïn entre ells. El reglament menciona també la possibilitat de fer extensiva al sector privat l'obligació d'utilitzar e-documentos, a partir de l'any 2028.

En qualsevol cas, el reglament preveurà que les autoritats puguin accedir a determinades dades en funció de la finalitat de la seva acció (inspecció d'un vehicle, finalitats estadístiques, altres) sense haver de crear duplicats de registres.

Per tal que les previsions del reglament EFTI siguin aplicables és necessari un treball previ d'estandardització dels intercanvis, treball que està duent a terme el DTLF (Digital Transport and

Logistics Forum) des de la seva creació l'any 2015. Aquest treball abasta des de la definició dels camps i els missatges fins a les normes de certificació del conjunt d'operadors públics i privats, que acabaran constituint tot el sistema de comunicació de dades del transport dins de la UE, en coordinació amb les normes ja en ús en els diversos sectors (aeri, marítim, terrestre, duaner..) a escala internacional.

L'estat d'avançament dels treballs del DTLF fa preveure que es compliran els terminis fixats pel reglament EFTI.



### Abans de digitalitzar, estandarditzar:

El funcionament del sistema logístic actual seria inimaginable sense haver-nos posat d'acord prèviament sobre un sistema de pesos i mesures universal (o gairebé, perquè no tots els països utilitzem el sistema decimal). Ha sigut necessari definir què és un quilò o un metre, o un contenidor, o una signatura i un segell, per després poder entendre's amb els documents en paper.

També hem necessitat acords sobre els procediments d'accés a les informacions, com quan una autoritat requereix la presentació d'una carta de ports.

De manera similar, i com ja s'ha apuntat, abans de digitalitzar hi ha un treball previ d'estandardització, que és el que ara mateix està duent a terme el DTLF, i que acabarà determinant com són les dades, els procediments i les validacions o signatures, així com les normes sobre qui pot emetre documents i qui i com pot accedir-hi, com es guarden les informacions i els nivells de seguretat imprescindibles en tot aquest ecosistema de dades.

Un document creat per qualsevol sistema a qualsevol país de la Unió ha de poder ser llegit per qualsevol operador o autoritat de qualsevol dels estats membres.

## **Què canvia, essencialment, en digitalitzar?**

Quan digitalitzem una carta de ports, les dades ja no tenen aquest suport sinó que resideixen en sistemes electrònics de registre. Per entendre'ns, diguem que passen del paper al núvol. De fet, hauríem de canviar el concepte de “document” pel de “conjunt de dades”, ja que efectivament deixarem de dependre del document per disposar sempre de les dades amb la seva qualificació, (ordre de transport, carta de ports, rebut de l'operació...) que ens permetrà reutilitzar-les per diferents objectius.

El paper ja no és el dipositari de la informació, que estarà en el núvol. Qualsevol impressió en paper o en “PDF” no deixa de ser una còpia de les dades, guardades al núvol.

Els e-documentos requereixen l'existència d'uns operadors que són els que gestionen les dades i en certifiquen la validesa i integritat. Aquests operadors disposen ara d'autoritzacions emeses per alguna entitat governamental com l'administració de transports del BENELUX, que haurà de ser substituïda en el seu dia pel sistema de certificacions que estableix el reglament EFTI.

La pràctica dirà si les empreses (carregadors, transportistes, etc.) prefereixen certificar-se o contractar els serveis d'operadors especialitzats que oferiran els seus serveis habitualment a cost variable. Com en altres àmbits (per exemple, en les conferències a distància) aquesta acostuma a ser una opció freqüent. Tots ens hem acostumat a utilitzar “Teams”, o “Zoom”, o altres opcions, encara que podríem haver escollit sistemes privats.

## **Repte per als operadors privats**

Per als operadors privats la digitalització permet evitar errors, eliminar les reintroduccions de dades i les tasques d'arxiu, i molt més que això, podran accedir a aquestes dades amb finalitats de control i estadístiques que ara ni es plantegen, com ara conèixer l'evolució d'expedicions per destinació, o per companyia, o conèixer els incidents en funció de diferents variables. Permet traçabilitat dels esdeveniments (càrrega, descàrrega, incidents) amb datat i geolocalització, que en paper no és possible.

L'operativa de les aplicacions que s'utilitzen és intuïtiva i no requereix coneixements especials per a qualsevol usuari que de les aplicacions ofimàtiques comunes. Tampoc exigeix cap inversió, fora de la necessitat de disposar de telèfon intel·ligent o d'una connexió de l'ordinador a internet, com és el cas en la gran majoria de totes les empreses avui. La pràctica demostrarà que les empreses obtindran importants estalvis, en realitat.

D'altra banda, la digitalització permet que tots els participants en la cadena de transport tinguin accés a la informació en temps real, com si es tractés d'un grup de “WhatsApp”, cosa que permet resoldre qualsevol incident de manera immediata, sense les dificultats de la resolució quan

l'operació fa tems que s'ha produït. La geolocalització i el datat dels esdeveniments clau (càrrega en origen i descàrrega a destinació) evita alguns dels motius de conflicte habituals, junt amb la possibilitat d'adjuntar imatges, instruccions o arxius de qualsevol tipus. Permet també oblidar-se de la necessitat d'arxivar els documents, les dades romanen en el núvol els anys que cal.

La desaparició del paper millora la visibilitat de les dades. En tenim exemples diàriament, com ara el seguiment dels correus electrònics. Recorden quan això significava accedir laboriosament als arxius de correspondència en paper? Menors despeses i molta més eficàcia en la gestió de processos.

L'adopció de canvis en la manera de treballar planteja reptes, sens dubte. Algunes reticències per part dels operadors privats provenen del temor que la digitalització imposi una transparència en les operacions en un sector caracteritzat per subcontractacions múltiples i potser poca transparència. Però aquest temor és infundat, perquè com ja passa ara, la cadena de subcontractació no es reflecteix en els documents de transport, sinó que queda formalitzada en correus electrònics o fins i tot en missatges informals. Les úniques transaccions que es formalitzen sempre en els documents de transport són les que els operadors desitgen, i en tot cas entre transportista i carregador efectiu. Els documents electrònics no tenen per què canviar els costums comercials.

### **Una oportunitat per al sector públic**

Per al sector públic, la digitalització canvia totalment la qualitat de la informació que avui disposa, basada en dades històriques d'estadístiques declarades per les empreses transportistes i en els resultats de les inspeccions efectuades sobre el terreny.

Com que les dades dels operadors estan en el núvol, és possible per a l'administració accedir a aquestes dades (amb les limitacions que estableixi la reglamentació) en temps real, el que significa tenir un coneixement immediat dels fluxos, i si s'arriben a digitalitzar per exemple els documents de transport de mercaderies perilloses, la possibilitat d'actuacions preventives, tot això a un cost mínim.

D'altra banda, la possibilitat de tractar dades agregades permet treballar en mapes de fluxos sobre el territori segmentats per origen/destí o per qualsevol altra variable. Això ha de permetre un coneixement detallat de les necessitats de mobilitat de mercaderies per una millor planificació de les infraestructures, però també actuar de manera preventiva sobre la regulació del tràfic en determinats sectors.

De fet, les administracions ja poden disposar d'informacions assimilables quan es tracta dels moviments de passatgers, ja que a través de les dades de les màquines validadores de bitllets, per

exemple, es pot conèixer amb precisió quins son els desplaçaments de persones, amb indicació de volums, origen, destinació i horaris, i sovint gairebé a temps real.

En canvi, els fluxos de mercaderies es coneixen tan sols per procediments indirectes d'estimació, basats en declaracions periòdiques i en altres indicadors econòmics. Les decisions d'inversió (disseny, manteniment i/o ampliació d'infraestructures) i de gestió es basen encara en informacions poc precises i que no tenen el component de la temporalitat.

La inspecció de les operacions de transport exigeix disposar de considerables mitjans sobre el terreny, i obté informació tan sols després d'aturar vehicles i d'inspeccionar documents en paper, que donen una visibilitat bona, però limitada a l'operació de què es tracta.

La implantació de documents de transport electrònics permetria conèixer en temps real els volums, origen i destinació de les expedicions, i mantenir una base de dades històrica, sobre la que fonamentar la planificació de l'acció pública. Un canvi absolutament radical respecte a la situació actual, amb l'avantatge de disposar de totes les dades sense incrementar els costos al sector privat.

### **La digitalització ha vingut per quedar-se**

No sembla que ningú tingui dubtes, a hores d'ara, que la digitalització és una onada que ha arribat per quedar-se. És més, tot indica que ara com ara tan sols veiem els primers canvis, però a mitjà termini és possible que es produeixin modificacions substancials en la gestió de les operacions de transport, tant per la necessitat imperiosa de millorar l'eficiència de les operacions actuals (sostenibilitat obliga!) com per l'aparició d'una nova funció en la gestió del transport, marcada per la gestió de la informació, que condicionarà l'estratègia (i l'obtenció de beneficis) en els pròxims anys.

A la Unió europea un percentatge proper al 50% de la capacitat de transport es perd en vehicles mig plens i en viatges en buit. En un entorn digitalitzat, la gestió de les bases de dades facilitarà en gran manera els augments dels coeficients d'utilització que tant necessitem.

Per a fer-ho possible, és previsible que vagin apareixent nous sectors altament professionalitzats que ofereixen als operadors possibilitats de gestió fins ara inimaginables. De fet, ja en tenim uns quants exemples, en forma de borses de transport, catàlegs de serveis disponibles per la intermodalitat o empreses que fan possible que els carregadors disposin, senzillament per lectura de matrícules, de tota la informació que necessiten per autoritzar o no l'entrada i l'operació d'un determinat vehicle a les seves instal·lacions.

Les eines digitals permeten una visibilitat de les dades al núvol, que és impossible en les operacions documentades en paper. Cada vegada més l'estratègia passarà pel domini dels fluxos

d'informació, possibilitant grans avenços que permetran estalvis de costos (i d'energia) i guanys d'eficiència que tan sols comencem a albirar ara.

Les experiències dels projectes europeus Federated i Fenix, promoguts en el marc del DTLF demostren com és possible compartir informacions per a diferents usos (carta de ports, transport de productes perillosos o de residus) i entre operadors privats i públics.

### **I doncs, reaccionem o ens quedem al marge?**

El repte de la digitalització és significatiu, perquè condiona la rendibilitat futura del sector del transport, que a la vegada facilitarà l'eficiència del teixit productiu de les nostres empreses. Però adoptar aquesta nova òptica no és una decisió fàcil, perquè implica adoptar un llenguatge senzill però comú a la cadena de transport, entre carregadors, transportistes, destinataris i autoritats!

El paper de l'administració és important, i de manera molt especial en el sector del transport perquè està compost per multitud d'empreses, moltes de les quals de dimensió mínima, entre les quals s'estableixen relacions de subcontractació múltiple, i en un entorn en el qual el vehicle, el camió i el seu conductor, és una peça clau i molt fràgil davant d'una inspecció en carretera, que pot derivar-se en pèrdues de temps que ningú està disposat a afrontar. Tampoc ho estan els carregadors ni els destinataris davant d'una eventual manca de validesa dels e-documentos.

En una innovació que per la seva mateixa essència té caràcter inter-empreses, l'administració hi té un rol fonamental. En primer lloc, per assegurar clarament que accepta els e-documentos com a mínim en igualtat de condicions que els documents paper. En segon lloc, per no complicar les coses en el cas d'una inspecció en ruta. En altres paraules, acceptant qualsevol document que es pugui mostrar en format "PDF" o similar. I més enllà d'això, promovent clarament aquesta nova tecnologia entre tots els operadors de la cadena de transport, fins i tot promovent l'obligatorietat dels documents electrònics en relació amb l'administració.

A Catalunya i Espanya, sense anar més lluny, trobaríem exemples notables de promoció de les comunicacions electròniques per part del sector públic, per exemple a l'Agència Tributària i a les duanes, i més recentment a sanitat, amb un èxit que ningú s'atreveria a posar en dubte.

Per què, doncs, en el cas dels e-documentos les administracions públiques de l'Estat han estat i són encara tan poc actives, fins i tot es podria dir que temeroses, de la difusió dels e-documentos?

Recollint opinions entre potencials usuaris dels e-documentos sobre els frens a la seva implantació, algunes de les respostes que es repeteixen són:

- Desconfio de l'equivalència jurídica en cas d'inspecció a carretera.
- No observo que els organismes públics estiguin impulsant l'adopció.
- Prefereixo esperar que sigui obligatori.

La qüestió és més preocupant si ens adonem que un retard en la utilització dels e-documentos no fa sinó dificultar l'adopció d'una *cultura de digitalització* entre les empreses, i un retard que repercutirà en pèrdues de lideratge i de rendibilitat. Perquè cal que entenguem que la cultura digital no s'improvisa d'avui per demà, sinó que és un procés llarg d'adopció d'una altra manera de fer les coses.

### **Actitud proactiva, de facilitació i de promoció per part de l'administració pública.**

És per tot el que s'ha exposat que crec que cal esperar de l'administració pública una actitud proactiva en la utilització dels e-documentos. Tenim exemples en l'administració de transports de BENELUX, que des de fa més de deu anys va impulsar la seva adopció i el procés que finalment ha repercutit en la creació del DTLF i l'aprovació del reglament EFTI.

A l'estat espanyol l'administració ha publicat una modificació del ROTT que preveu la possibilitat d'utilitzar e-documentos, sempre que el conductor del vehicle els pugui mostrar en format PDF i sempre que en el cas d'una inspecció de la qual en resulti una denúncia el conductor pugui enviar el document a una pàgina web del MITMA, amb un número de referència (15 dígit) que li facilitaria el denunciador. La lectura de la resolució (adjunta) ja suggereix una complexitat que no inspira l'adopció dels e-documentos sinó tot el contrari. No seria millor preveure senzillament que el conductor pogués mostrar el document en "PDF" o enviar-lo a l'administració per algun dels procediments existents? Naturalment, les policies i agents de control haurien de dotar-se dels medis necessaris...

La reglamentació francesa, per exemple, (adjunta) és més aclaridora.

Canviar les actituds passives per la promoció activa no requereix tant destinar-hi molts recursos com sobretot treballar amb els operadors privats per comprendre els reptes i buscar-hi solucions, per dur a terme una tasca de difusió i en el mercat (carregadors, transportistes, mediadors).

Significa sobretot evitar les resistències al canvi, proposar solucions graduals (ningú pensaria a canviar radicalment el sistema de treballar d'un dia per l'altre), fer veure els estalvis i avantatges de la digitalització i divulgar-ne els conceptes bàsics com el de signatura electrònica segura i els relacionats amb l'estandardització de les dades. Facilitar el compliment de les obligacions (per exemple la de dur el document de control) acceptant els e-documentos sense més condicions que mostrar-los en "PDF", i promocionant amb l'AEAT els e-documentos com a alternativa als documents en paper.

Ja he suggerit abans la conveniència d'afavorir les comunicacions electròniques entre administrats i administració, seguint en la mesura de les possibilitats les previsions del reglament EFTI, que parteix de la idea de no crear més obligacions al sector privat, sinó obtenir de les seves

bases de dades les que en poden ser d'interès per al sector públic, mitjançant protocols de comunicació, segons uns estàndards que actualment ja estan en una fase molt avançada.

Referències:

Conveni de 19 de Maig de 1956 de transport internacional de mercaderies per carretera, CMT, capítol III, articles 4 a 6, i protocol addicional sobre els e-CMR. (2008)

<https://treaties.un.org/doc/Treaties/2008/03/20080303%2006-53%20PM/CTC-xi-B-11b.pdf>

[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=en)

LOTT i ROTT, Llei de contracte de transport terrestre de mercaderies

[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-2289](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-2289)

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>

Resolució MITMA sobre els documents electrònics en transport carretera

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-2571>

Reglament EFTI

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2020-81225>

Pàgina web del DTLF, [www.dtlf.eu](http://www.dtlf.eu)

Reglamentació francesa sobre els e-documentos



Journal officiel de la  
République française