

Digitalización de documentos, capricho o necesidad

Xavier Lluch i Oms, licenciado en empresariales por ESADE, consultor.

Digitalizar los documentos de transporte es mucho más que dejar de imprimir papeles. Es adoptar una forma de trabajar que abre nuevas perspectivas a empresas y administraciones.

Para empezar, algunas aclaraciones:

Las convenciones nacionales e internacionales de transporte establecen las reglas de juego, obligaciones de cargadores y transportistas, limitaciones de responsabilidad, etc. Entre otros aspectos, determinan cuál debe ser el contenido de las cartas de porte, aunque también indican que la ausencia de carta de porte no invalida el contrato. Tampoco imponen un formato concreto.

Aunque no sea una obligación acorde con las convenciones de transporte, las administraciones públicas exigen que en los vehículos se disponga de un documento de control, con unos datos obligatorios, que se encuentran en las cartas de porte. Por tanto, estas cartas de porte pueden realizar la función de documento de control. Es apropiado hablar de la digitalización de las cartas de portes.

Eventuales diferencias entre los datos en la carta de portes y el documento de control

Documento de control	Carta de portes
Cargador contractual: Nombre, NIF y domicilio	Cargador (contractual efectivo)
Transportista efectivo: Nombre, NIF y domicilio	Transportista efectivo o contractual
Lugar de origen y destino	Cargador y destinatario

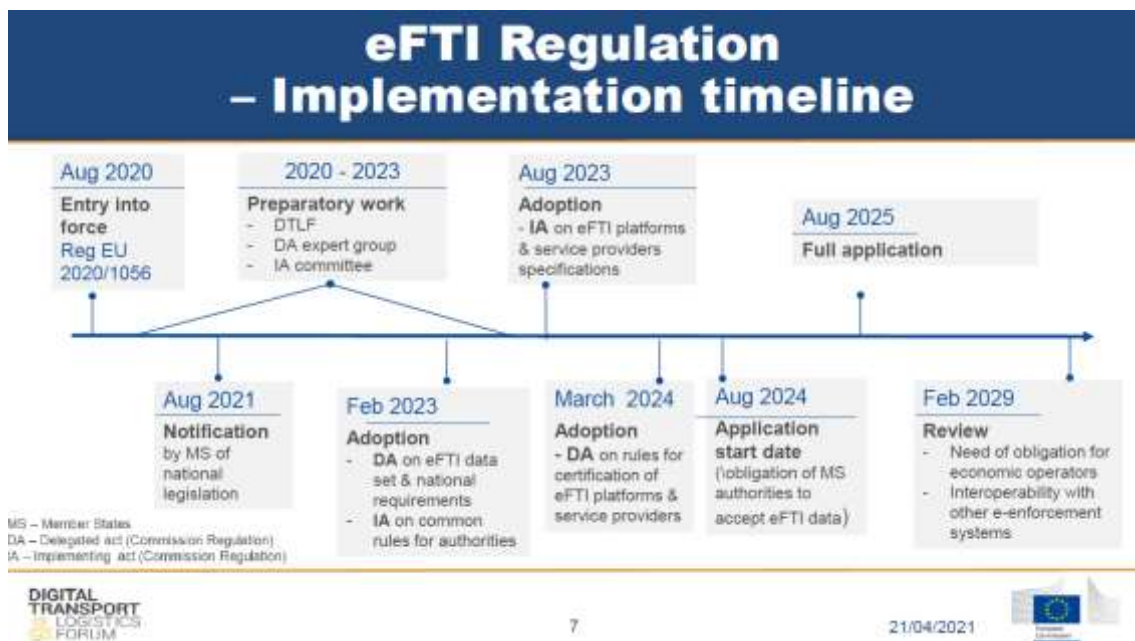
La reglamentación europea:

El reglamento EFTI de la Unión Europea (UE) fue aprobado en agosto de 2020 y prevé la generalización de la utilización de documentos electrónicos en todo tipo de transporte dentro de la UE. En concreto, establece que no más tarde de 2025 todas las administraciones públicas de la UE estarán obligadas a aceptar los e-documentos que los operadores privados intercambien entre ellos. El reglamento menciona también la posibilidad de hacer extensiva al sector privado la obligación de utilizar e-documentos a partir del año 2028.

En cualquier caso, el reglamento preverá que las autoridades puedan acceder a determinados datos en función de la finalidad de su acción (inspección de un vehículo, fines estadísticos, otros) sin tener que crear duplicidades de registros.

Para que las previsiones del reglamento EFTI sean aplicables es necesario un trabajo previo de estandarización de los intercambios, trabajo que está llevando a cabo el DTLF (Digital Transport and Logistics Forum) desde su creación en el año 2015. Este trabajo abarca desde de la definición de los campos y mensajes hasta las normas de certificación del conjunto de operadores públicos y privados, que acabarán constituyendo todo el sistema de comunicación de datos del transporte dentro de la UE, en coordinación con las normas ya en uso en los diversos sectores (aéreo, marítimo, terrestre, aduanero...) a escala internacional.

El estado de avance de los trabajos del DTLF hace prever que se cumplan los plazos fijados por el reglamento EFTI.



Antes de digitalizar, estandarizar:

El funcionamiento del sistema logístico actual sería inimaginable sin habernos puesto de acuerdo previamente sobre un sistema de pesos y medidas universal (o casi porque no todos los países utilizamos el sistema decimal). Ha sido necesario definir qué es un kilo o un metro, o un contenedor, o una firma y sello, para poder después entenderse con los documentos en papel.

También hemos necesitado acuerdos sobre los procedimientos de acceso a las informaciones, como cuando una autoridad requiere la presentación de una carta de portes.

De forma similar, y como ya se ha apuntado, antes de digitalizar existe un trabajo previo de estandarización, que es el que ahora mismo está llevando a cabo el DTLF, y que acabará determinando cómo son los datos, los procedimientos y las validaciones o firmas, así como las normas sobre quién puede emitir documentos y quién y cómo puede acceder a ellos, cómo se

guardan las informaciones y los niveles de seguridad imprescindibles en todo este ecosistema de datos.

Un documento creado por cualquier sistema en cualquier país de la Unión debe poder ser leído por cualquier operador o autoridad de cualquiera de los Estados miembros.

¿Qué cambia, esencialmente, al digitalizar?

Cuando digitalizamos una carta de portes, los datos ya no tienen ese soporte sino que residen en sistemas electrónicos de registro. Para entendernos, digamos que pasan del papel a la nube. De hecho, deberíamos cambiar el concepto de "documento" por el de "conjunto de datos", ya que efectivamente dejaremos de depender del documento para disponer siempre de los datos con su calificación, (orden de transporte, carta de portes, recibo de la operación...) que nos permitirá reutilizarlas por distintos objetivos.

El papel ya no es el depositario de la información, que estará en la nube. Cualquier impresión en papel o en PDF no deja de ser una copia de los datos guardados en la nube.

Los e-documentos requieren la existencia de unos operadores que son los que gestionan los datos y certifican su validez e integridad. Estos operadores disponen ahora de autorizaciones emitidas por alguna entidad gubernamental como la administración de transportes del BENELUX, que deberá ser sustituida en su día por el sistema de certificaciones que establece el reglamento EFTI.

La práctica dirá si las empresas (cargadores, transportistas, etc.) prefieren certificarse o contratar los servicios de operadores especializados que ofrecerán sus servicios habitualmente a coste variable. Como en otros ámbitos (por ejemplo, en las conferencias a distancia) esta suele ser una opción frecuente. Todos nos hemos acostumbrado a utilizar "Teams", o "Zoom", u otras opciones, aunque podríamos haber escogido sistemas privados.

Reto para los operadores privados

Para los operadores privados la digitalización permite evitar errores, eliminar las reintroducciones de datos y las tareas de archivo, y mucho más que eso, podrán acceder a estos datos con fines de control y estadísticas que ahora ni se plantean, como conocer la evolución de expediciones por destino, o por compañía, o conocer los incidentes en función de distintas variables. Permite trazabilidad de los eventos (carga, descarga, incidentes) con fechado y geolocalización, que en papel no es posible.

La operativa de las aplicaciones que se utilizan es intuitiva y no requiere conocimientos especiales para cualquier usuario que de las aplicaciones ofimáticas comunes. Tampoco exige inversión alguna, fuera de la necesidad de disponer de teléfono inteligente o de una conexión del ordenador

a internet, como es el caso en la gran mayoría de todas las empresas hoy. En realidad, la práctica demostrará que las empresas obtendrán importantes ahorros.

Por otra parte, la digitalización permite que todos los participantes en la cadena de transporte tengan acceso a la información en tiempo real, como si se tratara de un grupo de “WhatsApp”, lo que permite resolver cualquier incidente de forma inmediata, sin las dificultades de la resolución cuando la operación hace tiempo que se ha producido. La geolocalización y el fechado de los eventos clave (carga en origen y descarga en destino) evita algunos de los motivos de conflicto habituales, junto con la posibilidad de adjuntar imágenes, instrucciones o archivos de cualquier tipo. Permite también olvidarse de la necesidad de archivar los documentos, los datos permanecen en la nube los años necesarios.

La desaparición del papel mejora la visibilidad de los datos. Tenemos ejemplos a diario, como el seguimiento de los correos electrónicos. ¿Recuerdan cuando esto significaba acceder laboriosamente a los archivos de correspondencia en papel? Menores gastos y mucha mayor eficacia en la gestión de procesos.

La adopción de cambios en la manera de trabajar plantea retos, sin duda. Algunas reticencias por parte de los operadores privados provienen del temor a que la digitalización imponga una transparencia en las operaciones en un sector caracterizado por subcontrataciones múltiples y quizás poca transparencia. Pero este temor es infundado, porque como ya ocurre ahora, la cadena de subcontratación no se refleja en los documentos de transporte, sino que queda formalizada en correos electrónicos o incluso en mensajes informales. Las únicas transacciones que se formalizan siempre en los documentos de transporte son las que los operadores deseen, y en todo caso entre transportista y cargador efectivo. Los documentos electrónicos no tienen por qué cambiar las costumbres comerciales.

Una oportunidad para el sector público

Para el sector público, la digitalización cambia totalmente la calidad de la información de la que dispone hoy, basada en datos históricos de estadísticas declarados por las empresas transportistas y en los resultados de las inspecciones efectuadas sobre el terreno.

Puesto que los datos de los operadores están en la nube, es posible para la administración acceder a estos datos (con las limitaciones que establezca la reglamentación) en tiempo real, lo que significa tener un conocimiento inmediato de los flujos, y si se llegan a digitalizar por ejemplo los documentos de transporte de mercancías peligrosas, la posibilidad de actuaciones preventivas, todo ello a un coste mínimo.

Por otra parte, la posibilidad de tratar datos agregados permite trabajar en mapas de flujos sobre el territorio segmentados por origen/destino o cualquier otra variable. Esto debe permitir un

conocimiento detallado de las necesidades de movilidad de mercancías para una mejor planificación de las infraestructuras, pero también actuar de forma preventiva sobre la regulación del tráfico en determinados sectores.

De hecho, las administraciones ya pueden disponer de informaciones asimilables cuando se trata de los movimientos de pasajeros, ya que, a través de los datos de las máquinas validadoras de billetes, por ejemplo, puede conocerse con precisión cuáles son los desplazamientos de personas, con indicación de volúmenes, origen, destino y horarios, y a menudo casi en tiempo real.

En cambio, los flujos de mercancías solo se conocen por procedimientos indirectos de estimación, basados en declaraciones periódicas y en otros indicadores económicos. Las decisiones de inversión (diseño, mantenimiento y/o ampliación de infraestructuras) y de gestión se basan todavía en informaciones poco precisas y que carecen del componente de la temporalidad.

La inspección de las operaciones de transporte exige disponer de considerables medios sobre el terreno, obteniendo información únicamente después de detener vehículos y de inspeccionar documentos en papel, que dan una visibilidad buena, pero limitada a la operación de que se trata.

La implantación de documentos electrónicos de transporte permitirá conocer en tiempo real la cantidad, origen y destino de las mercancías, manteniendo una base de datos histórica como base de los planes de acción pública. Un cambio absolutamente radical respecto a la situación actual, con la ventaja de disponer de todos los datos sin incrementar los costes en el sector privado.

La digitalización ha venido para quedarse

No parece que nadie tenga dudas, en estos momentos, de que la digitalización es una ola que ha llegado para quedarse. Es más, todo indica que hoy por hoy tan solo vemos los primeros cambios, sin embargo a medio plazo es posible que se produzcan modificaciones sustanciales en la gestión de las operaciones de transporte, tanto por la necesidad imperiosa de mejorar la eficiencia de las operaciones actuales (¡sostenibilidad obliga!) como por la aparición de una nueva función en la gestión del transporte, marcada por la gestión de la información, que condicionará la estrategia (y la obtención de beneficios) en los próximos años.

En la Unión Europea un porcentaje cercano al 50% de la capacidad de transporte se pierde en vehículos medio llenos y en viajes en vacío. En un entorno digitalizado, la gestión de las bases de datos facilitará en gran medida los aumentos de los coeficientes de utilización que tanto necesitamos.

Para ello, es previsible que vayan apareciendo nuevos sectores altamente profesionalizados que ofrecen a los operadores posibilidades de gestión hasta ahora inimaginables. De hecho, ya tenemos algunos ejemplos, en forma de bolsas de transporte, catálogos de servicios disponibles

para la intermodalidad o empresas que hacen posible que los cargadores dispongan, sencillamente para lectura de matrículas, de toda la información que necesitan para autorizar o no la entrada y operación de un determinado vehículo en sus instalaciones.

Las herramientas digitales permiten una visibilidad de los datos en la nube, que es imposible en las operaciones documentadas en papel. Cada vez más la estrategia pasará por el dominio de los flujos de información, posibilitando grandes avances que permitirán ahorros de costes (y de energía) y ganancias de eficiencia que tan solo empezamos a vislumbrar ahora.

Las experiencias de los proyectos europeos Federated y Fenix, promovidos en el marco del DTLF demuestran cómo es posible compartir informaciones para diferentes usos (carta de portes, transporte de productos peligrosos o de residuos) y entre operadores privados y públicos.

Y pues, ¿reaccionamos o nos quedamos al margen?

El reto de la digitalización es significativo, porque condiciona la rentabilidad futura del sector del transporte, que a su vez facilitará la eficiencia del tejido productivo de nuestras empresas. ¡Pero adoptar esta nueva óptica no es una decisión fácil, porque implica adoptar un lenguaje sencillo pero común en la cadena de transporte, entre cargadores, transportistas, destinatarios y autoridades!

El papel de la administración es importante, y de forma muy especial en el sector del transporte porque está compuesto por multitud de empresas, muchas de ellas de dimensión mínima, entre las que se establecen relaciones de subcontratación múltiple, y en un entorno en el que el vehículo, el camión y su conductor, es una pieza clave y muy frágil frente a una inspección en carretera, que puede derivarse en pérdidas de tiempo que nadie está dispuesto a afrontar. Tampoco lo están los cargadores ni los destinatarios frente a una eventual falta de validez de los e-documentos.

En una innovación que por su misma esencia tiene carácter interempresas, la administración tiene un rol fundamental. En primer lugar, para asegurar claramente que acepta los e-documentos por lo menos en igualdad de condiciones que los documentos papel y, en segundo lugar, por no complicar las cosas en el caso de una inspección en ruta. Dicho con otras palabras, aceptando cualquier documento que pueda mostrarse en formato PDF o similar. Y más allá de esto, promoviendo claramente esta nueva tecnología entre todos los operadores de la cadena de transporte, incluso promoviendo la obligatoriedad de los documentos electrónicos en relación con la administración.

En Cataluña y España, sin ir más lejos, encontraríamos ejemplos notables de promoción de las comunicaciones electrónicas por parte del sector público, por ejemplo, en la Agencia Tributaria y en las aduanas, y más recientemente en sanidad, con un éxito que nadie se atrevería a poner en duda.

¿Por qué, pues, en el caso de los e-documentos las administraciones públicas del Estado han sido y son todavía tan poco activas, incluso podría decirse que temerosas, de la difusión de los e-documentos?

Recogiendo opiniones entre potenciales usuarios de e-documentos sobre los frenos a su implantación, algunas de las respuestas que se repiten son:

- Desconfío de la equivalencia jurídica en caso de inspección en carretera.
- No observo que los organismos públicos estén impulsando la adopción.
- Prefiero esperar a que sea obligatorio.

La cuestión es más preocupante si nos damos cuenta de que un retraso en la utilización de e-documentos no hace más que dificultar la adopción de una cultura de digitalización entre las empresas, y un retraso que repercutirá en pérdidas de liderazgo y rentabilidad. Porque hace falta que entendamos que la cultura digital no se improvisa de hoy para mañana, sino que es un proceso largo de adopción de otra manera de hacer las cosas.

Actitud proactiva, de facilitación y promoción por parte de la administración pública.

Es por todo lo que se ha expuesto que creo que cabe esperar de la administración pública una actitud proactiva en la utilización de los e-documentos. Contamos con ejemplos en la administración de transportes de BENELUX, que desde hace más de diez años impulsó su adopción y el proceso que finalmente ha repercutido en la creación del DTLF y la aprobación del reglamento EFTI.

En España la administración ha publicado una modificación del ROTT que prevé la posibilidad de utilizar e-documentos, siempre que el conductor del vehículo pueda mostrarlos en formato PDF y siempre que en el caso de una inspección resulte una denuncia el conductor pueda enviar el documento a una página web del MITMA, con un número de referencia (15 dígitos) que le facilitarían el denunciante. La lectura de la resolución (adjunta) sugiere ya una complejidad que no inspira la adopción de e-documentos sino todo lo contrario. ¿No sería mejor prever sencillamente que el conductor pudiera mostrar el documento en PDF o enviarlo a la administración por alguno de los procedimientos existentes? Naturalmente, las policías y agentes de control deberían dotarse de los medios necesarios...

La reglamentación francesa, por ejemplo, (adjunta) es más esclarecedora.

Cambiar las actitudes pasivas por la promoción activa no requiere tanto destinar muchos recursos como sobre todo trabajar con los operadores privados para comprender los retos y buscar soluciones, para llevar a cabo una labor de difusión y en el mercado (cargadores, transportistas, mediadores).

Significa sobre todo evitar las resistencias al cambio, proponer soluciones graduales (nadie pensaría en cambiar radicalmente el sistema de trabajar de un día para otro), hacer ver los ahorros y ventajas de la digitalización y divulgar sus conceptos básicos como el de firma electrónica segura y los relacionados con la estandarización de los datos. Facilitar el cumplimiento de las obligaciones (por ejemplo, la de llevar el documento de control) aceptando los e-documentos sin más condiciones que mostrarlos en PDF, y promocionando con la AEAT los e-documentos como alternativa a los documentos en papel.

Ya he sugerido antes la conveniencia de favorecer las comunicaciones electrónicas entre administrados y administración, siguiendo en la medida de lo posible las previsiones del reglamento EFTI, que parte de la idea de no crear más obligaciones al sector privado, sino de obtener de sus bases de datos aquellos que pueden ser de interés para el sector público, mediante protocolos de comunicación, según unos estándares que actualmente ya están en una fase muy avanzada.

Referencias:

Convenio de 19 de mayo de 1956, de transporte internacional de mercancías por carretera, CMT, capítulo III, artículos 4 a 6, y protocolo adicional sobre los 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

LOTT y ROTT, Ley de contrato de transporte terrestre de mercancías

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>

Resolución MITMA sobre los documentos electrónicos en transporte carretera

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

Reglamento EFTI

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

Página web del DTLF, www.dtlf.eu

Reglamentación francesa sobre los e-documentos



Journal officiel de la
République française