

LINK: https://www.themeditelegraph.com/it/transport/road-rail-air-transport/2025/03/28/news/digitalizzazione_tir_italia_e-cmr-15078585/

SEZIONI CERCA

ITA ENG

LEGALE

La digitalizzazione del trasporto internazionale su gomma: l'introduzione in Italia della e-CMR

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati
DI MARCO COTTONÉ*

3 minuti di lettura



Milano – Il settore del trasporto internazionale su gomma è da alcuni anni oggetto di un profondo processo di digitalizzazione, reso necessario dall'esigenza di semplificare la gestione amministrativa e migliorare l'efficienza operativa. L'introduzione della lettera di vettura elettronica ("**e-CMR**"), disciplinata dal Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada ("**CMR**" o "**Convenzione**") firmato a Ginevra il 20 febbraio 2008 (il "**Protocollo e-CMR**"), rappresenta un passaggio cruciale verso la modernizzazione del settore.

Tale Protocollo e-CMR, cui l'Italia ha aderito con la legge 8 marzo 2024, n. 37 (pubblicata in G.U. n. 81 del 6 aprile 2024), consente l'uso della e-CMR come alternativa alla documentazione cartacea, mantenendo invariata la disciplina della responsabilità del vettore e la limitazione risarcitoria prevista dall'art. 23 della CMR.

L'adozione della e-CMR si inserisce in un contesto normativo più ampio, delineato dal Regolamento (UE) 2020/1056 relativo all'uso delle informazioni elettroniche nel trasporto merci (eFTI). Questo regolamento, che è parte del c.d. Mobility Package europeo, disciplina l'interoperabilità delle piattaforme digitali di trasporto e impone agli Stati membri l'accettazione di documentazione elettronica nelle verifiche di conformità.

Il processo di digitalizzazione, sebbene orientato all'efficienza, solleva questioni giuridiche in merito alla validità probatoria della documentazione elettronica e alla responsabilità del vettore nei casi di perdita o danneggiamento della merce.

Sul punto si osserva che il Protocollo e-CMR conferma l'equivalenza della lettera di vettura elettronica rispetto alla versione cartacea, stabilendo che essa produce i medesimi effetti giuridici e ha lo stesso valore probatorio (art. 5, Protocollo e-CMR). Tuttavia, la sua applicabilità è limitata ai trasporti effettuati esclusivamente tra Stati aderenti al Protocollo e-CMR; infatti occorre precisare che, mentre la CMR tradizionale si applica a tutti i contratti di trasporto internazionale, indipendentemente dalla residenza delle parti anche quando il luogo di partenza e di destinazione indicati nel contratto si trovano in due Paesi diversi, di cui però almeno uno è parte della Convenzione, l'e-CMR può essere utilizzata esclusivamente tra i Paesi firmatari del Protocollo e-CMR, e a condizione che il trasporto non attraversi il confine di un Paese non firmatario dello stesso.

La e-CMR, oltre alle caratteristiche proprie di quella cartacea, presenta funzionalità aggiuntive quali la possibilità di allegare documenti e consentire la loro autenticazione mediante la "**firma elettronica affidabile**" (i cui parametri di affidabilità sono descritti all'art. 3.1 del Protocollo e-CMR).

L'art.3 del Protocollo e-CMR stabilisce che la e-CMR è autenticata dalle parti del contratto di trasporto per mezzo di una firma elettronica che offre maggiori garanzie sulla connessione tra la firma e il documento elettronico sottoscritto. L'affidabilità della firma elettronica è data, fino a prova contraria

- (i) dalla possibilità di identificare con certezza il firmatario,
- (ii) dalla garanzia che soltanto il firmatario può esercitare un controllo esclusivo sull'utilizzo della firma elettronica, e
- (iii) dalla possibilità di poter visualizzare la cronologia di tutti i dati relativi al documento anche se successivamente modificati.

L'e-CMR garantisce inoltre un elevato grado di trasparenza in virtù della trasmissione elettronica di informazioni tra aziende, con piena interoperabilità dei relativi dati. Infatti, l'art. 2 del Protocollo e-CMR stabilisce che il procedimento impiegato per compilare la lettera di vettura elettronica deve garantire l'integrità delle indicazioni in essa contenute a partire dal momento in cui è stata compilata per la prima volta nella sua forma definitiva. La procedura impiegata per completare o modificare la lettera di vettura elettronica deve permettere di rilevare qualsiasi modifica e assicurare la conservazione delle indicazioni originali della lettera di vettura elettronica.

Tale interoperabilità, a sua volta, potenzia l'efficienza e la visibilità di tutte le fasi del trasporto, semplificando e riducendo i tempi per accedere e recuperare i dati di interesse al fine di fornire, ad esempio, risposte in occasione di controlli o per migliorare i processi di fatturazione (tenuto anche conto della ricezione della prova di avvenuta consegna in tempo reale).

Gli obiettivi della lettera di vettura elettronica sono dunque molteplici e rivolti a tutta la filiera del settore logistico e dei trasporti.

Dal punto di vista fiscale, la digitalizzazione della documentazione facilita la prova della cessione intracomunitaria, disciplinata dal Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1912 che individua i documenti idonei a dimostrare l'avvenuta consegna delle merci in un altro Stato membro. In tal senso, l'Agenzia delle Entrate, con la risposta all'interpello n. 117 del 23 aprile 2020, ha chiarito che la lettera di vettura CMR regolarmente firmata costituisce uno degli elementi probatori richiesti per la dimostrazione della cessione intracomunitaria, aspetto che risulta a questo punto semplificato dall'adozione della versione elettronica (e-CMR).

In conclusione, la digitalizzazione del trasporto su gomma mediante l'adozione della e-CMR rappresenta un'innovazione di rilievo che favorisce l'efficienza e la sicurezza delle operazioni logistiche, in linea con gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Tuttavia, l'applicazione pratica del Protocollo e-CMR solleva alcune criticità, tra cui la limitata adesione da parte di alcuni Stati e la necessità di un'armonizzazione normativa a livello europeo.

Il futuro della digitalizzazione del trasporto merci dipenderà dalla capacità degli operatori di adottare soluzioni tecnologiche conformi al quadro normativo vigente e dalla progressiva implementazione di standard operativi applicabili a livello internazionale.

*Counsel, Legance – Avvocati Associati

COMMENTA CON I LETTORI

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Blue Media S.r.l.
con sede legale in Genova, Piazza Dante 6/3, P. IVA 02963780990

TECNOLOGIE TRASPORTI MARE



L'AVVISATORE MARITTIMO



LEGGI ANCHE

Riproduzione



Autotrasporto, anche l'Unatras pensa al fermo

Cna Fita: "Si escluda tutto l'autotrasporto dalle modifiche alle accise sul gasolio"

L'Alta capacità avanza al Sud, gli operatori: "Adesso collegare i porti alla rete"