



CONFINDUSTRIA

Sperimentazione FIR digitale nell'ambito della sperimentazione del Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti (RENTRI)

Relazione Confindustria

Maggio 2023

1. Inizio sperimentazione: costituzione filiere

La sperimentazione ha avuto inizio circa un anno fa, ossia a giugno 2022, con la costituzione delle seguenti 5 filiere per la gestione dei rifiuti:

- 1) Produttore ENI +Trasportatore ACR Reggiani o Depuracque + destinatario Depuracque (con software house Terranova);
- 2) Trasportatore IT Risorse (che agisce per conto del produttore) con software house Computer Solution;
- 3) FAIV produttore + trasportatore Mazzocco + destinatario Golin Pallets (senza software gestionale);
- 4) FAIV produttore + trasportatore Esorecycling + destinatario Esorecycling (senza software gestionale);
- 5) Per la parte di intermodalità coinvolta, a gennaio 2023, Mercitalia dotata di software gestionale.

2. Inizio sperimentazione: cornice normativa ed operativa

Il MASE (al tempo MITE) ha definito, su sollecitazione delle filiere coinvolte nella sperimentazione, la cornice in cui testare il sistema, che è stata delineata come segue:

- Invio dei dati del FIR prima del trasporto del rifiuto senza una tempistica definita;
- Trasmissione dei seguenti dati da parte di tutti i soggetti:
 - Dati anagrafici + Partita IVA;
 - Unità locale (per produttore e destinatario);
 - Numero di autorizzazione/iscrizione (per trasportatore e destinatario);
 - Codice EER del rifiuto;
 - Stato fisico e caratteristiche di pericolo;
 - Destinazione del rifiuto;
 - Quantità;
 - Targa del mezzo di trasporto;
 - Data di inizio trasporto;
 - Data e ora di accettazione a destino;
 - Quantità accettata a destino.

3. Svolgimento della sperimentazione per le filiere dotate di software gestionale

La prima fase di lavoro ha richiesto 3 mesi e ha interessato prevalentemente l'allineamento dei gestionali aziendali delle due filiere identificate (filiera 1 e 2), le quali erano dotate di software gestionale sia per il produttore che per il trasportatore e destinatario. Il software gestionale era il medesimo per tutti i soggetti della filiera (Terranova per filiera 1 e Computer solution per filiera 2),

circostanza che ha favorito e accelerato i tempi di allineamento che, tuttavia, non sono stati né brevi, né semplici.

Per risolvere il problema della firma dei documenti, i software gestionali hanno richiesto a RENTRI il sigillo che consente di accelerare le operazioni di firma dei FIR per il successivo invio a RENTRI. Tale operazione, tuttavia, avviene solo dopo che il legale rappresentante/delegato delle singole aziende ha provveduto con propria CNS all'iscrizione dell'azienda e all'individuazione degli incaricati e conseguente definizione di registri e richiesta dei blocchi di formulari virtuali.

Da fine settembre 2022 è iniziata la seconda fase della sperimentazione in esame, la quale ha interessato le prove di trasmissione di dati di formulari fittizi (non trasporti reali). Questa fase ha fatto emergere la seguente problematica:

- Una volta compilato il formulario dal trasportatore per conto del produttore (non dotato di software gestionale), l'azienda di trasporto si trova obbligata a firmare con il sigillo del proprio gestionale la parte di FIR del produttore, con conseguente assunzione di responsabilità dei contenuti del FIR in capo a un soggetto che, evidentemente, non ha contezza del rifiuto e non ne ha, quindi, la conseguente responsabilità per la corretta attribuzione del codice EER, la corretta caratterizzazione, ecc.

Il MASE ha rappresentato che a tale problematica si farà fronte con un sistema di compilazione costituito da una app da mettere a disposizione dei produttori non dotati di gestionale. Al momento questa funzionalità non è stata sperimentata e la app non risulta ancora disponibile, neanche in versione prototipale.

Da novembre 2022 si è passati alla terza fase, che ha interessato la compilazione e invio dei dati del FIR su carichi reali. Questa fase ha fatto emergere le seguenti due principali criticità:

- Quando il mezzo di trasporto giunge nel sito del produttore e carica il rifiuto il FIR va firmato dal trasportatore prima della partenza, perché è solo con questa firma che i dati sono trasmessi al RENTRI. Questa firma deve essere apposta dall'impiegato dell'azienda di trasporto, che non è presente in sito e deve quindi essere disponibile per l'operazione nel momento della partenza (i carichi vanno fatti durante l'orario di lavoro degli incaricati) e fidarsi di quanto vede il trasportatore. Questa modalità di firma "*alla cieca*" ha fatto sviluppare alle due software house una app da dare in dotazione all'autista del mezzo che, al momento del carico del rifiuto, può sottoscrivere il FIR da remoto connettendosi con il server dell'impresa di trasporto;
- L'utilizzo di una app da parte dell'autista comporta la presenza di una rete internet che consenta la connessione con il server aziendale. In caso di assenza di rete va esplicitata una modalità di gestione dell'invio dei dati, tale modalità, ad oggi, oggi non è oggetto di regolazione.

A gennaio 2023 si è potuto constatare che il sistema di invio dei dati per le imprese dotate di gestionale funzionava al netto delle **problematiche rimaste** irrisolte che si riassumono come segue:

- 1) Tempi lunghi per l'allineamento dei software gestionali al sistema;

- 2) Compilazione per conto del produttore non dotato di gestionale da risolvere con la messa a disposizione di una app per il produttore, oggi ancora non disponibile;
- 3) Regolamentazione dei casi in cui non vi è presenza di rete internet per l'invio dei dati dalla app di mobilità predisposta dai sistemi gestionali.

4. Svolgimento della sperimentazione per le filiere NON dotate di software gestionale

Sono stati testati i trasporti senza software gestionali delle filiere 3 e 4, in cui il produttore è sempre rappresentato da FAIV (Federazione artigiani imprenditori vicentini). Rispetto a questa fase sono emerse le seguenti problematiche:

- 1) L'accesso al sistema RENTRI può avvenire unicamente con lo SPID personale dell'impiegato di FAIV, dopo che il legale rappresentante ha iscritto l'impresa e ha nominato l'incaricato, definito i registri e richiesto i blocchi di formulari. Poiché sul mercato non è disponibile uno SPID che identifichi la persona giuridica (anche quelli che indicano tale possibilità, nei fatti, identificano unicamente il legale rappresentante dell'azienda), permane, per chi non ha il software gestionale, la questione di dover chiedere ai propri dipendenti di utilizzare uno strumento di autenticazione personale, cosa non sempre agevole. E' necessario, quindi, trovare una soluzione a questa problematica di autenticazione in RENTRI tramite SPID, con il rilascio di un sistema di autenticazione simile al sigillo, oggi disponibile per firmare i FIR per l'invio dei dati;
- 2) I tempi di compilazione e di invio dei dati con firma del produttore o del trasportatore sono molto più lunghi dei tempi necessari per la compilazione cartacea;
- 3) Quando il mezzo di trasporto si reca presso il produttore devono essere inseriti nel FIR (magari precompilato qualche tempo prima) i dati relativi alla quantità e targa del mezzo. Ciò richiede che la persona che effettua la compilazione sia presente fisicamente in ufficio, non potendosi ovviare nel caso in cui il soggetto risulti fuori orario d'ufficio, oppure in ferie o in malattia. Ciò determina che chi sottoscrive i dati "alla cieca", dovrà necessariamente fidarsi dell'autista. Questa problematica potrebbe essere risolta con la app di mobilità che è menzionata nella bozza di manuale operativo mandato in consultazione, ma che non risulta ancora disponibile per essere testata.

5. Sperimentazione con intermodalità

Le filiere 1 e 2 hanno inserito più vettori nel FIR, constatando che ciò è possibile, ma ancora non si è testata una vera filiera intermodale. Mercitalia che, a gennaio 2023, si è detta disponibile a testare un viaggio intermodale ha dovuto allineare il proprio software con RENTRI e con la prossima riunione, fissata il 29 maggio 2023, si potrà constatare a che punto sia tale allineamento che ha richiesto 4 mesi.

6. Considerazioni sull'attività svolta

Va prima di tutto sottolineato che le due filiere, 1 e 2, dotate di software gestionali, erano avvantaggiate dal fatto che tutti i soggetti della filiera utilizzavano il medesimo software. **Non è stata testata la filiera con soggetti utilizzatori di software gestionali diversi e tale vulnus non consente di effettuare una valutazione complessiva.**

Mancano ancora i test sui casi d'uso più comuni, ossia:

- Procedure di emergenza;
- Gestione delle aree non coperte da rete internet;
- Operatività dell'intermediario;
- Reindirizzamento viaggi;
- Trasbordi non programmati;
- Transfrontaliero;
- Accettazione parziale dei carichi;
- Respingimento dei carichi.

Restano da risolvere le criticità emerse dalla sperimentazione fin qui svolta:

- 1) Autenticazione con SPID degli incaricati per le aziende non dotate di software gestionale;
- 2) Tempi estremamente lunghi per l'allineamento dei software gestionali al sistema, che dovranno, peraltro, essere rivisti con l'implementazione dei nuovi modelli di registro di carico e scarico e di formulario che entreranno in vigore dopo 18 mesi dalla pubblicazione del Decreto Renti;
- 3) Compilazione per conto del produttore non dotato di gestionale, da risolvere con app per il produttore, oggi non disponibile;

Rimangono, inoltre, da testare le funzionalità "*annunciate*" nel manuale operativo in consultazione e non ancora disponibili, ossia:

- Compilazione del FIR in mobilità senza software gestionale;
- Compilazione del registro di carico e scarico in modalità "macchina da scrivere" al posto della compilazione del foglio excel per le imprese non dotate di software gestionale.