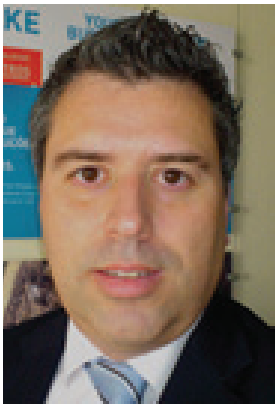


# “JUP” – Uma janela de oportunidade

*Luís Sousa, técnico da Administração do Porto de Aveiro*



**N**uma altura em que se discute o futuro dos Sistemas de Informação que acompanharão os portos nacionais no agressivo processo de globalização económica que o mundo de hoje atravessa, importa recuar alguns anos e compreender o “primeiro passo” do percurso realizado até ao ponto de situação atual.

Não por mero exercício de memória mas porque nesse passado se revelam importantes dinâmicas que, reutilizadas, potenciarão o ajustamento do papel das Tecnologias de Informação e Comunicação no sucesso do Sector Portuário nacional nas cadeias de abastecimento globais.

No início da década de 1990, as Administrações e Juntas Autónomas dos Portos encontravam-se quase desprovidas de ferramentas informáticas. O fluxo de informação inerente à escala de um navio era complexo e obrigava a repetidas deslocações, chamadas telefónicas e troca de documentos por correio, telex ou telefax.

Tomando consciência de que o custo da operação era onerado com algum significado por esta cadeia de procedimentos, o Porto de Sines desenvolve um conceito que veio revolucionar o processo burocrático intrínseco à movimentação de cargas e navios num porto – o “Centro de Despacho de Navios” (CDN).

O CDN consistia num edifício onde se concentraram representantes das autoridades com responsabilidade nas operações portuárias, passando toda a formalidade exigida a efetuar-se nesse local, reduzindo-se significativamente o tempo necessário para efetivar o processo. A resolução do Conselho de Ministros nº 67/93 veio fixar um prazo de 6 meses para a instalação de CDN em todos os portos.

Paralelamente, Sines inicia a informatização do centro, criando aquela que foi a primeira aplicação informática de balcão único virtual para os portos, o SINAVE. Uma aplicação que apre-

sentava um nível excepcional de concepção.

O mercado não tardou a reagir e duas empresas posicionaram produtos sucedâneos do SINAVE, os quais previam a possibilidade de adaptação às especificidades dos eventuais clientes, tentando manter um núcleo comum que no entanto veio a revelar-se demasiado reduzido.

Uma medida destinada a uniformizar procedimentos tinha resultado numa alargada dispersão dos mesmos, em resultado da coexistência de duas plataformas diferentes, com versões adaptadas às solicitações de cada porto.

Este cenário sofre uma inversão de rumo em 2006, quando a Associação dos Portos de Portugal (APP) dá início ao projeto “PIPE” – Procedimentos e Informação Portuária Electrónica, na sequência das “Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário”.

O objetivo desta iniciativa assentava na criação de um “Modelo de Referência Nacional” para a normalização da informação, simplificação e harmonização de procedimentos em todos os portos nacionais.

Em última instância, a visão do PIPE concretizou-se na disponibilização de um ponto único de acesso electrónico para o estabelecimento das relações entre os portos e as diversas entidades envolvidas no desembarço de um navio e da sua carga – A Janela Única Portuária ou “JUP”.

No seu estágio atual, a JUP atingiu os mais determinantes objetivos pré-estabelecidos, salientando-se a quase plena desmaterialização de documentos.

No entanto, uma visão abrangente do cenário atual revela duas questões-chave a requererem redefinição, de forma a não constituírem entrave à prossecução dos novos objetivos propugnados pelo sector marítimo-portuário nacional no campo dos sistemas informáticos. Numa vertente de carácter técnico e económico, verifica-se que a disponibilização perma-

*A necessidade de simplificação de procedimentos impulsionou a ideia inicial de concentração de serviços.*

nente das JUP obriga as administrações portuárias a investimentos de monta em parque informático e recursos humanos.

A capacidade de computação necessária é muito elevada e, tendo em conta o ciclo de vida informática, terá de ser atualizada em períodos de 4 a 6 anos.

Na parte operacional, verifica-se que a JUP tem visibilidade reduzida sobre as cadeias de abastecimento. Objetivamente, apenas compreende o interface entre o modo de transporte marítimo e os modos terrestres, ou seja, os Portos. A evolução natural da Janela Única Portuária vai por certo ocorrer e novos conceitos poderão surgir, mas o resultado será sempre e necessariamente a resposta às duas questões já referidas: uma plataforma de sistemas economicamente sustentável, com visibilidade sobre toda a extensão das cadeias logísticas. Por outras palavras, uma Janela Única Logística no sentido mais amplo do conceito.

Para que esta se torne a realidade, importa que o “Plano de Referência Nacional” seja revisto de forma a alcançar a total harmonização de procedimentos, passando a constar do mesmo a arquitetura de dados e de interface com outros sistemas, fatores que se poderão revelar estratégicos no futuro.

Sendo este plano de referência uma ferramenta dinâmica e evolutiva torna-se imperativa a criação de uma Comissão de Acompanhamento, já prevista no PIPE mas ainda não formalizada.

A prazo mais alargado tornar-se-á imprescindível a intervenção do Estado no sentido de criar uma infoestrutura destinada ao sector dos transportes, reduzindo o insustentável custo que os sistemas informáticos exercem sobre as administrações portuárias. A economia de escala inerente a um recurso destes vai, por certo, ser significativa.

Com estas premissas concretizadas será então possível iniciar a construção, peça a peça, de uma plataforma modular de serviços electrónicos onde se ajustem as grandes questões do atual panorama dos transportes e logística: O “Just in Time”, o “Door to Door”, o “Last Mile”, o “Tracking and Tracing”, etc...

Tudo isto tendo em conta as normas e exigên-

cias no âmbito do “Safety e Security”, os problemas ambientais, o cumprimento da obrigação de redução em pelo menos 20% das emissões de CO2 até 2020, e obviamente todas as boas práticas plasmadas na legislação nacional, comunitária e internacional.

A articulação com os sistemas de informação geográfica assumirá um papel de relevo no plano do ordenamento de território. A ligação ao sistema nacional e europeu de VTS, assim como à Agência Europeia de Segurança Marítima, é também inevitável e potenciará projetos de grande importância como a “Cintura Azul” para o transporte marítimo intra-EU.

É imperioso criar mecanismos de facilitação de entrada de qualquer agente económico ou autoridade no sistema. Nesse campo, o projeto e-Fright, desenvolvido pela empresa norueguesa MARLO no contexto das políticas da União Europeia para o transporte, evidencia potencialidades de monta, e poderá fornecer a linguagem de agregação entre portos e a restante cadeia de abastecimento.

Mais valorizada deverá, ser tendo em conta que o desenvolvimento de aplicações, e da própria arquitetura da norma, é da responsabilidade de uma equipa de especialistas portugueses que trabalham para a MARLO.

Os portos são por natureza grandes condicionadores positivos da envolvente geográfica, social e económica, e, tal como a visão inovadora do Porto de Sines nos anos 90 abriu a Janela Única nos portos nacionais, é necessário que estes voltem a chamar a si uma alargada responsabilidade na reformulação do papel dos sistemas de informação no sector dos transportes.

Para a concretização de tal desiderato, importa uma intervenção empenhada do Estado, criando condições favoráveis à aglutinação dos diversos “players” do sector, não por obrigação mas pela atratividade factual das condições evidenciadas por demonstradores que deverão nascer de desafios colocados às universidades do país.

Poder-se-á falar num “Portugal Logístico para os Sistemas de Informação”, gerador de um sistema colaborativo numa lógica de “Push to be Pulled”. ■

*O desenvolvimento dos sistemas de informação permite a desmaterialização do ponto de contacto.*

*O impacto da JUL na cadeia logística será semelhante ao da JUP no sistema portuário.*