

Nuevas tecnologías de comunicación

- Antecedentes: Fòrum Telemàtic y PortIC
- La necesidad de implantar nuevas tecnologías en Proatrans
- El ESMT - Entrada y Salida de Mercancías Terrestres
- Comunicación entre empresas y camiones

Antes de entrar en detalle en el objeto de este artículo, las nuevas tecnologías de comunicación en Proatrans, conviene dar unas breves pinceladas de qué es y para qué sirve la plataforma telemática (PortIC) que está permitiendo, en el caso de Proatrans, la comunicación y el intercambio de documentos e información por vía electrónica entre empresas y transportistas de la comunidad portuaria.

Antecedentes: Fòrum Telemàtic y PortIC

PortIC es la plataforma tecnológica que tiene por objetivo alcanzar lo que se ha venido denominando "puerto sin papeles". A través de la telemática, PortIC ha creado y desarrollado una serie de servicios que permiten a los operadores ligados a la actividad portuaria de Barcelona trabajar de forma más ágil, rápida y, sin duda, con menores costes.

PortIC ofrece actualmente servicios de información, de intercambio documental, financieros y otros relacionados con Internet o la consultoría. En un futuro próximo, PortIC estará preparado para facilitar todos los servicios de información, de intercambio documental y de comercio electrónico necesarios para el transporte y el comercio internacional.

Impulsada por la Autoridad Portuaria de Barcelona y su Comunidad Logística, PortIC tiene su origen y razón de ser en el Fòrum Telemàtic del Port de Barcelona, un grupo de trabajo en el que participan de forma asidua y constante diversos representantes de los distintos colectivos de la

Comunidad Logística Portuaria de Barcelona y de las administraciones implicadas.

El Fòrum Telemàtic ha sido el encargado de definir los procedimientos documentales, es decir, la forma y el contenido de los documentos que intercambian las empresas que integran la comunidad portuaria. Este trabajo, además de esfuerzo, ha requerido importantes dosis de consenso entre los colectivos implicados en las cadenas logísticas vinculadas al puerto de Barcelona. Tras haber decidido cómo tienen que ser cada uno de los documentos a intercambiar, PortIC los ha puesto a disposición de las empresas, para que, por vía telemática, puedan utilizarlos y, con ello, ahorrar tiempo y dinero además de disminuir considerablemente la probabilidad de errores.

La necesidad de implantar nuevas tecnologías en Proatrans

En la primera fase de Proatrans, el Grupo que trabajó sobre la "Implantación de nuevas tecnologías" llegó a una serie de conclusiones para el caso concreto del transporte terrestre de contenedores en el Port de Barcelona. La primera: implantar los procedimientos telemáticos propuestos por el Fòrum Telemàtic; la segunda: aplicar una solución homologada para la comunicación entre empresas y camiones; la tercera: aplicar una solución homologada para la identificación de conductores y vehículos; y la cuarta: realizar un estudio legal sobre la utilización de precintos neutrales (sobre este apartado puede consultarse el Boletín nº 2 de Proatrans).

Ya en la segunda fase de Proatrans, P+, el grupo de Formación y Telemática, trabajó sobre seis aspectos: la elaboración de un Plan de Formación para el Transporte por carretera portuario; la identificación y las comunicaciones en cabina; la implicación de las terminales y depots, gestión de flujos de tráfico; la implantación de procesos telemáticos; la implantación de soluciones empresa/camión; y la gestión de precintos.



Fruto del trabajo de los grupos, tanto de la primera fase de Proatrans como de la segunda, se ha desarrollado el ESMT y, además, ya se han llevado a cabo las pruebas piloto del sistema de comunicación entre empresas y camiones. También ya está diseñado y empezará a probarse el sistema para la identificación de conductores y vehículos.

El ESMT - Entrada y Salida de Mercancías Terrestres

PortIC ha diseñado y desarrollado el servicio de intercambio documental denominado ESMT, Entrada y Salida de Mercancías Terrestres, que incluye el intercambio electrónico de diversos documentos, como los bookings, las instrucciones de embarque, las órdenes de transporte, los Entréguese, o los Admítase. Estos procedimientos telemáticos de ESMT fueron previamente aprobados por el Fòrum Telemàtic del Port de Barcelona.

A través del ESMT transitarios, agentes de aduanas, consignatarios, armadores, terminales y empresas de transporte de contenedores pueden intercambiarse por vía telemática los documentos que utilizan diariamente. La utilización del ESMT genera en todas las empresas usuarias la simplificación de los procedimientos, la eliminación de papeles físicos y la creación de servicios de información y consulta on line. Todo ello se traduce en una mejor gestión del transporte por parte de todos los operadores que intervienen en la cadena logística portuaria.

En el desarrollo del ESMT, que es la pieza clave de todo el proceso de automatización e informatización del transporte por camión de contenedores, no sólo se han digitalizado los documentos sino que se han establecido nuevos flujos de información con el objetivo de reducir costes y tiempos.

Para las empresas de transporte terrestre, el proceso de ESMT consiste en recibir las órdenes de transporte de sus clientes a través de un documento EDI (siglas de Intercambio Electrónico de Documentos),

documento que pueden integrar en sus sistemas. También, mediante otro documento EDI, las empresas pueden preavisar a las terminales y depots de contenedores de las llegadas previstas de los camiones a sus respectivas puertas de entrada.

De esta forma las empresas de transporte se benefician de una reducción de los costes administrativos fruto de la integración de los sistemas de información. Además, se reducen los costes de mensajeros o de desplazamientos, ya que toda la documentación telemática tiene validez y, por tanto, no hay que desplazarse hasta las oficinas de los clientes para la recogida de la documentación actualmente obligatoria.

Comunicación entre empresas y camiones

Al objeto de reducir el número de trayectos no necesarios que debían realizar los camiones, sobre todo dentro del recinto portuario, también se diseñó un sistema de comunicación que evita al conductor el tener que ir a las oficinas de la empresa de transporte a recoger la documentación para la entrega o admisión de contenedores en terminales y depots, más el albarán de transporte para el cliente final.

Para la recepción de documentos se diseñó una PDA (un pequeño ordenador industrial) y una impresora móvil que se instala fácilmente en la cabina del camión. En la PDA, a través de tecnología de telefonía móvil GPRS, el conductor recibe las órdenes de los servicios a realizar por el camión. Tras la recepción, y sólo pulsando una tecla, el chofer indica que el servicio ha sido aceptado e imprime los documentos: los relacionados con la terminal y el depot y dos albaranes de transporte para el cliente final.

A través de la PDA, y de forma muy sencilla, el conductor puede ir informando a la empresa de transporte sobre la ejecución de las distintas fases del servicio, como por ejemplo el inicio de éste, la entrada en la terminal o depot, o la entrega final al cliente. Asimismo, cualquier incidencia en

el servicio también puede ser comunicada rápidamente a la empresa.

Por su parte, el operador de tráfico de la empresa puede enviar a las PDA de los camiones en ruta nuevas órdenes de servicios, modificaciones o cancelaciones. Es así como el conductor, entre otras cosas, evita desplazamientos innecesarios y con ello regula mejor sus horas de trabajo, obteniendo mayores rendimientos y dando, en definitiva, una mayor calidad en sus servicios.

