

EMPRESAS



SOFTWARE DA EDISOFT

Tecnologia portuguesa controla aeroportos de Xangai

A Edisoft, do Grupo Thales, tem em Portugal um Centro de Competência com os engenheiros mais especializados nas tecnologias aeroportuárias.

JOÃO PALMA-FERREIRA
jferreira@jornaleconomico.pt

O aeroporto de Pudong, em Xangai - o nono maior do mundo, que movimenta mais de 74 milhões de passageiros por ano e cresceu 5,8% em 2018 - utiliza software de gestão de tráfego aéreo desenvolvido pela engenharia portuguesa. Isto acontece porque nos últimos quatro anos Portugal efetuou uma viagem tecnológica radical no desenvolvimento deste tipo de software.

De julho de 2015 a 2019 Portu-

gal passou de uma situação em que utilizava tecnologia ultrapassada e sem possibilidade de atualização, para atingir um nível de excelência de engenharia em que desenvolve um dos sistemas de controlo de atividade aeroportuária e do espaço aéreo mais sofisticados do mundo.

A Edisoft - controlada pelo gigante francês Thales, com 65% do capital, cabendo o restante à holding da defesa Empordef e à NAV, com 17,5% cada -, criou em 2015, perto de Lisboa, um centro de competência tecnológico com engenharia portuguesa que absorveu

A entrada na Aliança COOPANS dará à NAV Portugal o acesso à tecnologia mais moderna do Grupo Thales para poder enfrentar os desafios das diretivas do Céu Único Europeu

o know-how transferido da Thales Air Systems.

Um grupo de 60 engenheiros desenvolve um produto designado por "TopSky Tower System" que fornece as ferramentas de trabalho necessárias à atividade das torres de controlo dos aeroportos.

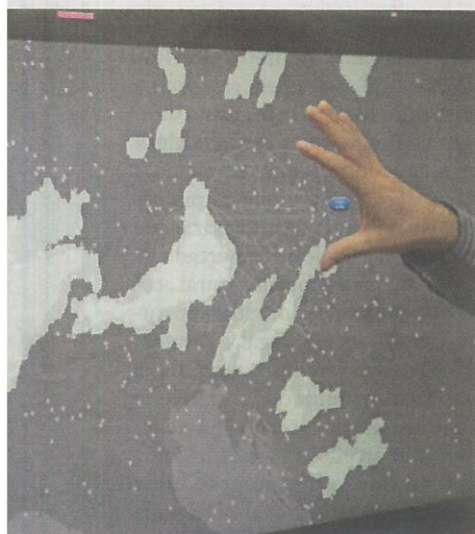
As suas principais funcionalidades permitem gerir o movimento dos aviões nas pistas e na plataforma de estacionamento, mas também permite monitorizar as operações de aproximação.

Tiago Sepúlveda, gestor da equipa de Aeronautics e Space Systems confirma que a procura interna-

cional da tecnologia desenvolvida pela Edisoft tem vindo a aumentar, sendo elevado o número de aeroportos que passaram a utilizar as soluções TopSky Tower.

Além do aeroporto de Pudong, o aeroporto de Hongqiao, também em Xangai, utilizam software da Edisoft, bem como o aeroporto internacional do Abu Dhabi, os aeroportos franceses de Saint Exupéry em Lyon e de Nice, o aeroporto polaco de Gdansk/Sesar 2020, os aeroportos tailandeses de Suvarnabhumi, Don Mueang, Chiang Mai, Phuket, Hat Yai, Surat Thani, Udon Thani e Samui e ainda os aeroportos egípcios de Urgada e Taba.

Mas o trabalho da Edisoft não se fica por aí. É a sua equipa de engenheiros que desenvolve a tecnologia que a NAV Portugal vai adotar nos aeroportos portugueses para efetuar o controlo do espaço aéreo português a partir de 2020, que permitirá igualmente aumentar, entre outros, a capacidade de gestão dos aviões com destino aos aeroportos de Lisboa (o Aeroporto Humberto Delgado e o futuro aeroporto comercial do Montijo). A NAV Portugal deixará assim de trabalhar com um antiquado (e esgotado) sistema de controlo de tráfego aéreo porque aderiu à Aliança COOPANS (Aliança entre os Prestadores de Serviços de Navegação Aérea da Áustria, Croácia, Dinamarca, Irlanda e Suécia).



Fotos: Cristina Bernardo

CONSTRUÍDOS EM VIANA DO CASTELO

Navios patrulha oceânicos adotam soluções da Edisoft

Portugal pode vir a ter 10 unidades dos novos navios com tecnologia da Edisoft para assegurar a vigilância de uma grande extensão do Atlântico

Aos quatro Navios Patrulha Oceânicos (NPO) construídos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) - geridos pela sociedade WestSea -, podem vir a ser acrescidos mais seis, o que totalizará dez unidades de novos "patrulhas" destinados a substituir as antigas covetas da Marinha, que já somam 45 anos de atividade. Esta é a convicção dos responsáveis da Edisoft, que fabrica a tecnologia incorporada nestes navios e que segue os mais modernos padrões utilizados pelo meio militar.

Até à data, estes estaleiros navais produziram quatro NPO da Classe Viana do Castelo, à cadência de uma unidade por ano - são os NPO com as designações de Sines, Figueira da Foz, Viana do Castelo e Setúbal - e a Lei de Programação Militar pode contemplar um investimento de mais 360 milhões de euros para este fim, o que permitirá construir mais seis NPO.

Em consórcio com a sociedade WestSea, a Edisoft fabrica a tecnologia militar que permitirá cumprir as obrigações de patrulhamento da vasta zona oceânica do Atlântico que Portugal terá de assegurar.

"Os NPO dispõem de um sistema de informação integrada, de uma moderna plataforma de gestão, de navegação integrada, de módulos de gestão de informação logística e de mecanismos de controlo de diversos riscos", explicou ao Jornal Económico uma fonte da Edisoft.

Além dos NPO, a Edisoft dispõe de tecnologia que permitiria modernizar o equipamento das fragatas e ainda possibilitaria igualmente a construção e equipamento de navios polivalentes logísticos - se Portugal avançasse com esses projetos.

O desenvolvimento de tecnologia portuguesa que permitisse equipar as unidades navais da Marinha tem a vantagem de assegurar a "independência tecnológica, com a dupla qualidade de incentivar o avanço da engenharia nacional e beneficiar a indústria naval portuguesa", reconhecem os especialistas da Edisoft.

Além das encomendas portu-

guesas aos estaleiros de Viana do Castelo, que contribuem para a manutenção dos postos de trabalho especializados, "outros países de língua oficial portuguesa, como eventualmente Angola e Moçambique, podem manifestar interesse em ter NPO desta mesma classe, com tecnologia semelhante, o que faria aumentar o interesse internacional por esta classe de navios-patrulha, potenciaria a produção dos estaleiros e a própria tecnologia militar portuguesa", comenta a fonte da Edisoft.

O segmento de atividade da engenharia dedicada a soluções tecnológicas de alta segurança para embarcações da Marinha já permitiu que a Edisoft desenvolvesse outras soluções tecnológicas adequadas a questões críticas, como os derrames de óleos, a monitorização de atividades marítimas ilegais, a deteção de comportamentos suspeitos, o controlo da intensidade dos ventos e um "data center" de observação geográfica.

Os sistemas de defesa naval da Edisoft têm vindo a desenvolver valências adequadas à monitorização de problemas ambientais, que vão para além das funções de defesa militar e que pressupõem a investigação tecnológica suportada por engenharias de topo. ●

Edisoft admite que Angola e Moçambique podem manifestar interesse em ter navios patrulha oceânicos com tecnologia portuguesa

CONTA-CORRENTE

Tudo pelo investimento



ADELINO COSTA MATOS
Presidente da ANJE

Portugal é o terceiro país da UE com mais barreiras ao investimento, de acordo com um relatório recente da Comissão Europeia. Dos 27 países avaliados, dos quais não consta a Grécia, só Itália e Roménia apresentam piores resultados. Burocracia, sistema de justiça, mercado de trabalho, sistema financeiro, transportes, qualificação e produtividade são algumas das áreas em que Portugal falha, diz Bruxelas.

Na verdade, o relatório não traz nenhuma novidade. Há muito que os obstáculos ao investimento em Portugal estão identificados e as suas consequências económicas inventariadas. O que surpreende é justamente isso: as advertências que constam do relatório são alvo de debate há pelo menos duas décadas, sem que essa atenção pública se tenha traduzido em melhorias estruturais no ambiente de negócios.

Empresários e associações empresariais não se têm cansado de denunciar os atrasos nos licenciamentos, a lentidão na justiça, a rigidez do mercado de trabalho, a falta de qualificações, o mau funcionamento dos transportes, as dificuldades de acesso a financiamento, a elevada carga fiscal...

É certo que se verificaram melhorias ao nível do e-governance, da descentralização administrativa, do ensino e formação, das infraestruturas rodoviárias, das redes digitais, da transferência de conhecimento

ou do desenvolvimento tecnológico. Mas há barreiras ao investimento que persistem atavicamente no país, sem que a recente crise económica as explique ou justifique. Pelo contrário, as dificuldades económicas que Portugal viveu teriam justificado uma espécie de "via verde" para o investimento, eliminando-se de vez os constrangimentos administrativos que tolhem a atividade empresarial.

Também seria de esperar que, depois de sucessivos quadros comunitários de apoio, o nosso país estivesse em melhores condições para proporcionar às suas empresas um contexto que favoreça a competitividade internacional. No entanto, muito do investimento público alavancado por fundos europeus não foi verdadeiramente estrutural e reprodutivo, acabando por beneficiar sobretudo os setores de bens e serviços não transacionáveis. Faltou investir mais e melhor em infraestruturas que facilitassem as exportações, sendo o atual declínio da ferrovia um exemplo claro dessa lacuna.

Com um novo quadro comunitário à porta, é pertinente reforçar a mensagem de que o investimento tem de ser a prioridade nacional. Para tanto, há que expurgar a atividade empresarial de entraves supérfluos e canalizar os fundos europeus para os fatores e infraestruturas que de facto potenciam o investimento.

Paralelamente, devemos aprofundar a simplificação administrativa, adequar o ensino às necessidades técnicas e tecnológicas do tecido produtivo, garantir estabilidade na legislação e no quadro fiscal das empresas e promover novos instrumentos de financiamento. Tudo isto para que o nosso país tenha um ambiente de negócios moderno, que promova o investimento. ●

OPORTUNIDADE DE CRÉDITO

*Crédito de 5.000€ a 900.000€	Ex: CRÉDITO
*Para compra e/ou obras	30.000€
*Liquidação de dívidas bancárias e de empresas	240 meses X 150€
*Aprovação de crédito, mesmo com problemas bancários	= 36.000€
*Empresa registada no Banco de Portugal	

www.factorbankpt.com | contacto@factorbankpt.com
☎ 005 5319 9422 5392 | 005531994225360
TAN: 1.99% TAEG: 2.55%

A entrada na Aliança COOPANS proporciona à NAV Portugal um melhor posicionamento face aos desafios tecnológicos colocados aos prestadores de Serviços de Navegação Aérea pelas diretivas do Céu Único Europeu, e para fazer face ao aumento do tráfego registado na Região de Informação de Voo (RIV) de Lisboa. Na Aliança COOPANS todos os membros utilizam um sistema de gestão de tráfego aéreo comum já testado e em operação em sete centros de Controlo de Tráfego Aéreo, com capacidade para evoluir, num quadro de participação coletiva, mediante a partilha dos respetivos custos.

Os quatro principais aeroportos portugueses - Lisboa, Porto, Faro e Funchal - passam a ter o apoio do parceiro tecnológico do Grupo Thales para enfrentar as necessidades de incremento da capacidade instalada que venham a ser necessárias ao aumento do tráfego aéreo na RIV de Lisboa. Este novo sistema de controlo de tráfego aéreo dará um novo fôlego aos aeroportos da zona de Lisboa - Portela e Montijo - pois a reforma do velho sistema permitirá coordenar a utilização das pistas das duas margens do estuário do rio Tejo. O Sindicato dos Controladores de Tráfego Aéreo (SCTA) já tinha denunciado que o sistema da NAV registou pelo menos quatro "apagões" em 2017. O custo do novo sistema pode ultrapassar os 30 milhões de euros. ●