

Na mira, navios com nova tecnologia

Empresas brasileiras de navegação querem se adaptar a novas medidas de eficiência energética, afirma diretor-executivo da Abac

ÁGATA LUZ
DA REDAÇÃO

Navios com novas tecnologias estão na mira de empresas brasileiras de navegação. Assim diz o diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, que ontem participou do último dia do Congresso Latino-Americano de Portos (AAPA Latino), realizado em Santos desde segunda-feira.

Resano integrou um painel de debates com representantes de terminais, empresas de navegação e autoridades do setor portuário. “A partir de janeiro, teremos que adotar medidas de eficiência energética e medir as emissões de carbono para cumprir determinadas regras”, diz, sobre o interesse dessas empresas.

O dirigente da Abac destaca que navios antigos poderão deixar de operar por causa de novas exigências. “Como a demanda de carga continua crescente, há o risco de aumento de frete por falta de frota”, adverte.

Outra questão foi levantada pelo diretor da Aliança Navegação e Logística, Marcus Voloch. Segundo ele, “todo mundo comemorou o fato de os navios grandes estarem chegando a Santos, mas o Porto parou, a travessia de balsas parou. Aqui no Brasil só se fala em dragagem para 2033”.

Voloch considera necessário inovar no atendimento de demandas portuárias. Essa questão esteve em debate em um painel mediado por Augustina Calatayud, representante do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).



Participantes do AAPA Latino debateram assuntos como tecnologias e relações entre portos e cidades no último dia de atividades em Santos

Ela considerou, entretanto, estratégias de transformação digital, citando que 70% das empresas do setor dispõem de algo do gênero.

O diretor-executivo da Yilport no Puerto Bolívar, Eduardo Cerdeira, cita a inteligência artificial, que “pertence ao dia a dia” e é plano de longo prazo, em conjunto com governos.

Para a vice-presidente sênior de Operações de Carga e Terminal em Europa, África e Oriente Médio da Wallenius Wilhelmsen, Ma-

“Existem dois tipos de portos: os que foram hackeados e os que não sabem que foram hackeados”, diz o chefe de Desenvolvimento de Negócios Portuários da Indra, Luis Perez-Madariaga. Gerente especialista em Aplicações e Privacidade para América Latina da empresa Genetec, Ueric Melo, comenta que 80% das companhias usam algum equipamento contra ataques cibernéticos, mas apenas um terço acredita que os recursos atuais são suficientes para

RISCOS A EVITAR

identificar os riscos. O gerente de Serviços Marítimos para a América Latina da Ambipar Response, Patricio Montoya Sánchez, aponta outros tipos de riscos nos portos. “Somos completamente amigos da tecnologia e do meio ambiente, mas devemos ter consciência sobre qual risco e como vamos enfrentar emergências portuárias”, afirma, citando que metanol verde é tóxico, e a amônia verde, inflamável. Sánchez diz que um incêndio em um carro 100% elétrico demorou cerca

de quatro horas para ser controlado nos Estados Unidos. “Não significa que somos contrários a essas inovações, mas temos que estar preparados.” E o gerente da Sociedade Portuária Regional de Buenaventura, Liborio Cuellar, apresentou o trabalho de patrulhamento, inspeção e iluminação do maior programa de segurança integral em um terminal marítimo da Colômbia. “Espero que seja um assunto de boas práticas e de informação compartilhada.” (AL)

ry Carmen Barrios, falta divulgação das oportunidades de carreira relacionadas à tecnologia no setor portuário.

SOCIAL E SUSTENTÁVEL

O presidente da Comissão Nacional Portuária da Guatemala, Omar Ricardo Barrios Osorio, julga preciso considerar a responsabilidade das empresas “fora do âmbito portuário”. “Não podemos esquecer pobreza, insegurança, fome.”

Gerente da Evergreen Shipping Agency da Argentina, Guadalupe Ojeda afirma que também será necessário um olhar sustentável, transformando-se também as vias de acesso aos portos.

O diretor-presidente dos Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, vê necessidade de “uma relação menos conflituosa” entre portos e cidades. “A tecnologia, a conectividade e todas as ferramentas que surgirão ao longo dos anos contribuirão com eficiência, não só em termos operacionais e financeiros, mas também para a sociedade, que (delas) usufrui”.

Segundo ele, os portos proporcionam emprego e renda, mas também trazem ônus, que devem ser reconhecidos, como o trânsito de caminhões e trens. “Não podemos pensar na infraestrutura em 2029 para fazermos em 2030.”

Para que isso ocorra, Guadalupe pondera que o marco regulatório dos portos deve ter “uma linguagem global comum que facilite o fluxo de informações”, com “padronização e sistematização de processos”.