

“O Porto de Antuérpia-Bruges é o porto europeu que mais troca contêineres com o porto santista e com o Brasil, somos líderes de mercado”

fundamental no abastecimento energético europeu, especialmente no que diz respeito ao gás natural liquefeito. Essa combinação cria um ecossistema altamente resiliente, diversificado e preparado para atender desde setores industriais até as cadeias mais complexas da economia global. Outro diferencial essencial é a nossa conectividade. A partir do porto, as cargas têm acesso direto a amplas redes ferroviárias, rodoviárias e hidroviárias, garantindo fluidez para destinos como Alemanha, França, Holanda, Suíça e Norte da Itália. É por isso que somos frequentemente reconhecidos como a porta de entrada natural para a indústria e o consumo europeus. Para manter-se competitivo, não basta trabalhar em grande escala, é preciso ser inovador. E inovação é um pilar estratégico para nós. Estamos investindo intensamente em digitalização, automação e soluções de smart port (porto inteligente), utilizando tecnologias como gêmeos digitais, sensores IoT, drones e inteligência artificial para tornar as operações mais eficientes, seguras e sustentáveis.

Quais são as iniciativas no campo da digitalização e quais os resultados?

Uma é o Apica, o nosso Assistente Virtual Avançado de Informação e Controle Portuário. Ele foi desenvolvido como parte da nossa visão de porto inteligente. Ele é um gêmeo digital do nosso porto, uma cópia realista de toda a zona portuária que integra dados em tempo real de sensores, drones e câmeras, atuando como um sistema nervoso digital que permite aos nossos funcionários realizarem o seu trabalho de forma mais eficiente e agradável. Como resultado, eles podem, por exemplo, monitorar as atracações com mais precisão e detectar incidentes mais rapidamente. Também é possível saber quais navios estão atracados e onde, quanto de energia estão produzindo nossas turbinas eólicas e se há gases poluentes na atmosfera acima do permitido. Tudo isso beneficia a segurança e um tráfego sem interrupções no porto. Já o NPort é a plataforma de compartilhamento de dados do Porto de Antuérpia-Bruges. Seu principal objetivo é digitalizar e otimizar os processos logísticos, promovendo a colaboração entre as várias partes interessadas no ecossistema portuário. Ela centraliza e facilita a troca segura de dados entre usuários do porto, como informações de remessa, horários de embarcações, status de contêineres e documentação aduaneira. Cria visibilidade em toda a cadeia de suprimentos, fornecendo insights



em tempo real e recursos de rastreamento. Permite a digitalização e automação de tarefas administrativas e operacionais, reduzindo ineficiências e erros. E serve como base para o desenvolvimento de novas aplicações e tecnologias usando os dados disponíveis.

É no aspecto da sustentabilidade?

Como resultados alcançados e avanços na área da sustentabilidade, vale mencionar, por exemplo, o Terminal de importação de hidrogênio. Já há infraestrutura disponível em nosso porto para receber metanol, amônia e metano, por exemplo. Mas estamos trabalhando para ampliá-la e poderemos operar e armazenar volumes maiores. A exemplo disso, podemos citar o projeto conjunto da Fluxys e da Advario, empresas que operam no porto, e que planejam construir um terminal multimodal de uso público para a importação de amônia verde até 2027. O projeto também prevê a construção de uma planta de conversão de amônia em hidrogênio e que se conectará a rede de dutos de distribuição da Fluxys para a Bélgica e Europa. O outro é a ampliação da infraestrutura de fornecimento de energia elétrica para navios de longo curso atracados no cais de Antuérpia-Bruges, em substituição ao uso de óleo diesel que alimenta os geradores a bordo durante toda a estadia das embarcações no porto, evitando a emissão de gases poluentes como CO₂ (gás carbônico), óxidos de nitrogênio, óxidos de enxofre e partículas em suspensão, e contribuindo para melhorar a qualidade do ar local e reduzir o ruído ambiental. O

outro é o Projeto Antwerp@C. Desde 2019, o Porto de Antuérpia-Bruges, em conjunto com sete empresas líderes nos setores químico e energético (Air Liquide, BASF, Borealis, ExxonMobil, INEOS, Fluxys e Total Energies), está trabalhando no desenvolvimento e construção de uma planta de captura e armazenagem de CO₂, para posterior reuso, como fonte de energia, e armazenagem permanente em campos vazios de gás natural na região do Mar do Norte. Este projeto tem um potencial de reduzir pela metade a quantidade de emissões de CO₂ na área do porto até 2030.

Onde podem existir oportunidades concretas para interação com o Brasil, especialmente com o Porto de Santos?

Já temos uma relação institucional de longa data com o Porto de Santos, além das trocas comerciais regulares que só reforçam os laços históricos entre os nossos portos. O Porto de Antuérpia-Bruges é o porto europeu que mais troca contêineres com o porto santista e com o Brasil, somos líderes de mercado nesta rota. No início deste ano tivemos o prazer de receber a visita do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, e do secretário nacional de Portos, Alex Avila. Em abril deste ano, uma delegação do Porto de Antuérpia-Bruges visitou o Porto de Santos. Dentre os assuntos tratados durante a visita, tivemos uma reunião com Caio Teissiere Moretti da Silva, diretor-presidente da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), e foi discutido a possibilidade da assinatura de um acor-

do de colaboração entre a Apec (Centro de Capacitação Portuária do Porto de Antuérpia-Bruges), plataforma líder global de compartilhamento de conhecimento portuário, e a Fundação Cenep. Há poucas semanas este acordo foi assinado e terá como objeto a capacitação profissional dos trabalhadores portuários do Porto de Santos.

Há, inclusive, experiências recentes de Antuérpia-Bruges na América Latina, como a carta de intenções assinada com o Porto de Açu, no Rio de Janeiro. No que consiste essa carta de intenções?

A carta de intenções foi assinada durante o evento “Ocean of Opportunities”, realizado no Rio de Janeiro em novembro deste ano. Ele visa criar um corredor marítimo verde para e-combustíveis. O acordo é resultado de um estudo de pré-viabilidade desenvolvido pelo Rocky Mountain Institute (RMI) e Global Maritime Forum (GMF) e tem como objetivo facilitar a exportação de combustíveis limpos, como amônia verde e hidrogênio, do Brasil para a Europa, a meta é que ele entre em operação até 2030.

O modelo proposto ao Porto de Açu pode ser ampliado? De qual forma? Para quais portos?

Sabemos que o Brasil, por possuir recursos naturais como sol e vento em abundância e uma matriz energética limpa e renovável, reúne condições competitivas para se tornar um dos grandes produtores globais de e-combustíveis, e do nosso lado, também temos excelentes condições de nos tornarmos o grande hub de importação de combustíveis verdes da Europa, então entendendo que devíamos estar atentos a todas as oportunidades que estiverem ao nosso alcance para criar o maior número de rotas possíveis, não só no Brasil, mas também com outras regiões do mundo. Além do Açu, portos no nordeste e no sul do Brasil também buscam se posicionar como opções de portos exportadores de e-combustíveis, porém como se trata de uma nova indústria complexa e ainda com desafios pela frente, especialmente econômicos, é difícil neste momento dizer exatamente como poderíamos expandir a boa parceria que já temos com o Porto de Açu para outros portos no Brasil.