

Navega-se no Suez, mas turbulência deve manter-se nos portos

O Canal de Suez está desbloqueado desde segunda-feira, mas os seis dias de paragem vão ditar atrasos na entrega de mercadorias, incluindo nos portos nacionais. Analistas de mercados financeiros não esperam "impactos duradouros" nos preços das matérias-primas.

[Ana Laranjeiro](#) 03 Abril, 2021 • 07:07



A circulação no Canal do Suez esteve interrompida durante seis dias.

© Foto: EPA/Mohamed Hossam

O Canal de Suez tem quase 200 quilómetros de comprimento. Liga o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo, permitindo a passagem por via marítima entre Europa e Ásia sem necessidade de contornar o continente africano.

É uma das portas de entrada de bens na Europa. Após seis dias em que a navegação esteve interrompida no canal, uma vez que o porta-contentores japonês Ever Given encalhou, a normalidade tem vindo a ser restabelecida desde a última segunda-feira, mas a situação está longe de estar encerrada.

As centenas de navios que pararam à espera de passar no canal retomam viagem, mas são agora esperados atrasos de algumas semanas na entrega de mercadorias, incluindo em Portugal. Os preços das matérias-primas não devem encarecer como chegou a ser temido, se o desbloqueio do porta-contentores nipónico se prolongasse mais tempo. No entanto, alertam os especialistas internacionais, as seguradoras e resseguradoras podem vir a enfrentar uma escalada no número de pedidos de compensação pelos danos provocados pela paragem na navegação.

Cerca de 12% do comércio mundial passa pelo Canal do Suez. Para se ter uma ideia, atravessam esta via marítima, controlada pelo Egito, cerca de cinco dezenas de navios por dia, carregados com carga avaliada entre os três mil milhões de dólares e os nove mil milhões de dólares (entre cerca de 2,5 mil milhões de euros e 7,6 mil milhões de euros), como escreve o The Guardian. A Europa não é o destino final de todos os bens; alguns fazem apenas uma paragem nos portos para depois seguir viagem para as Américas. Ainda assim, os portos nacionais devem sofrer alguns atrasos na recepção de mercadorias.

"Os tráfegos via Suez representaram, para o porto de Sines e no ano transato, aproximadamente 6,7% do total movimentado no porto, o que equivale a 11,2% das escalas dos navios que aportaram Sines nesse período", explica ao Dinheiro Vivo José Luís Cacho, presidente da Autoridade Portuária de Sines (APS). Pelo porto alentejano passaram, em 2020, várias dezenas de porta-contentores que utilizaram o Canal de Suez no seu trajeto para Sines e que permitiram a importação de bens -

como componentes electrónicos e aparelhos domésticos e gás natural - e exportações. Ainda assim, e de acordo com o Expresso, Sines não deverá ser muito afetado.

Situação diferente pode enfrentar o Porto de Leixões. "Temos cargas com origem e destino na Ásia, que utilizam o Canal de Suez para entrar no Mediterrâneo. Tivemos navios com destino ao Porto de Leixões na fila entre os mais de 300 navios que ficaram bloqueados no Canal. Há, naturalmente, atrasos nomeadamente na chegada na importação com origem na Ásia", assume fonte oficial da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo. O Porto de Leixões admite ainda que poderá vir a "sentir o impacto em cascata, nas próximas três a quatro semanas, da interrupção da circulação no Canal do Suez".

Apesar destes eventuais constrangimentos, João Queiroz, líder da área de trading do Banco Carregosa, não acredita que os atrasos venham a ter reflexos no dia-a-dia "nem provocar alterações dos padrões de consumo, atendendo aos inventários existentes e à curta janela de tempo que durou o evento e que permite a rápida recuperação da imobilização dos produtos". Nota ainda que "os grupos ou perfis de produtos mais comuns passam por veículos automóveis, gado animal e crude pelo que a imobilização e respetivo atraso não deverão constituir impacto relevante no quotidiano dos nossos concidadãos", até porque existem reservas disponíveis.

Filipe Garcia, economista da Informação de Mercados Financeiros (IMF), acrescenta que o incidente com o porta-contentores Ever Given "vem acentuar e prolongar um conjunto de dificuldades logísticas que já se faziam sentir decorrentes de vários efeitos da pandemia e que se materializaram em escassez de algumas matérias-primas e subida significativa do preço dos fretes marítimos a que acresce a falta de contentores".

Quanto à eventual subida dos preços das matérias-primas,

nomeadamente do petróleo, Pedro Lino, presidente do Conselho de Administração da corretora Dif Broker, sustenta ainda que "não ocorreu o pior cenário que era o navio partir-se em dois ou demorar mais de um mês para repor a navegabilidade do canal", o que pode levar a "atrasos pontuais, mas não creio que se assistam a aumentos de preços [das matérias-primas], até porque nas próximas semanas a Europa continuará condicionada ao plano de vacinação".

Compensações de milhões

Apesar de os efeitos para Portugal parecerem ser residuais, a verdade é que os atrasos na entrega das mercadorias devem ser superiores para outros pontos do globo. O leque de produtos que está nos navios é vasto. Uns podem se estragar, outros podem perder comprador pela demora na entrega. Por isso, várias empresas, desde produtores de matérias-primas e bens a companhias marítimas, já estão a pedir compensações às seguradoras. Por sua vez, as seguradoras voltam-se para as suas próprias seguradoras (conhecidas como resseguradoras) para poderem pagar.

"As questões legais são enormes", disse esta semana à agência noticiosa Bloomberg Alexis Cahalan, do escritório de advogados australiano Norton White, especializado em direito dos transportes. "Podemos imaginar a variedade de carga que estava lá - tudo desde petróleo, cereais, bens de consumo, como frigoríficos, e produtos perecíveis - e é aí que [podemos ver] a enorme quantidade de pedidos [de compensação] que podem não ser conhecidos durante algum tempo", acrescenta.

À agência Reuters, James Vickers, líder da resseguradora (empresas que são as seguradoras das seguradoras) Willis Re International, também admitiu que o setor pode ficar a braços com uma grande quantidade de pedidos de compensação pelos danos causados pelos atrasos. O responsável assumiu que os prejuízos das resseguradoras "não vão ser pequenos". A mesma indicação ao mercado tinha dado a agência de

notação financeira Fitch, que apontou para centenas de milhões de euros devido aos pedidos de compensação.