

Redação 22/08/2016 23:55

## Novo canal de exportações através do Canal do Panamá

Empresários apostam nas rotas comerciais da região Sul que integram o projeto Arco Norte em direção à Ásia e à Europa

Empresários paranaenses estão apostando no impulso das exportações do agronegócio. O motivo? As rotas comerciais da região Sul, que saem dos portos que integram o projeto Arco Norte com destino à Ásia e à Europa por meio do Canal do Panamá. Na avaliação dos empresários, a ampliação do Canal do Panamá, inaugurada em junho deste ano, deve incrementar o volume de grãos transportados a partir do Porto de Itacoatiara em direção ao exterior, com redução de até 15 dias de transporte e menor custo operacional.

De acordo com o coordenador da Expedição Safra, Giovani Ferreira, que compõe uma equipe técnica formada por executivos e membros de entidades de empresariais paranaenses que avalia periodicamente a produção de grãos da América do Sul, a rota de Itacoatiara para a Ásia ou para a Europa, via Canal do Panamá, diminui o tempo de trânsito de 10 a 15 dias. A ampliação no Canal do Panamá pode, portanto, gerar queda nos custos de frete e também no tempo gasto com transporte a partir do porto de Itacoatiara (distante 270 quilômetros de Manaus), de onde a carga sai em direção à Ásia e à Europa.

Ferreira informa que o antigo canal tinha capacidade para escoamento de 360 milhões de toneladas em cargas, enquanto a nova extensão permite a passagem de 600 milhões de toneladas. Um fluxo maior, conseqüentemente, reduz o tempo de viagem e os custos logísticos. “Não há dúvidas de que as melhorias no canal devem favorecer o escoamento de grãos que saem da região Norte em direção à Ásia e à Europa. Porém, dependemos da construção de rotas que passem pelo Arco Norte e pelo Canal do Panamá. Haverá uma economia no tempo de viagem que deve sair de 40 para 25 ou 30 dias de deslocamento, com menor custo”, disse.

Apesar de ser uma alternativa economicamente viável, Ferreira explica que o canal ainda é pouco utilizado pelo Brasil e que somente algumas empresas multinacionais transportam cargas pelo Panamá. Um dos problemas, segundo o coordenador, está na ausência de acordos comerciais e políticos que incentivem o uso da rota marítima como forma de tornar o país mais competitivo frente aos demais países expressivos no agronegócio como por exemplo os EUA.

“A utilização da nova rota pode demorar a acontecer porque o Brasil depende de acordos comerciais. Percebemos que há uma certa restrição dos EUA na abertura do canal ao Brasil. Se houver liberação, o Brasil será mais competitivo no agronegócio e será um forte concorrente dos americanos. É uma questão de política internacional”, avaliou.

Segundo o coordenador, a utilização da nova rota ainda contribui com a instalação das novas estruturas portuárias construídas no Arco Norte (região que compreende os Estados de Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará, e segue até o Maranhão). “É uma grande

oportunidade para tornar o Brasil mais competitivo, priorizando principalmente o Arco Norte, e que vem ao encontro dos novos portos que estão sendo construídos, seja na ampliação do porto de Itacoatiara, de Santarém, ou na estruturação do complexo de Vila do Conde, no município de Barcarena (PA) e de Itaqui (MA). O canal vem somar, complementar à atividade”, destaca.

Ferreira menciona também que, em 2015, o Amazonas escoou quase 18 milhões de toneladas de grãos, um número que vem crescendo anualmente e que, segundo ele, representa um volume que pode ser direcionado para o Canal do Panamá nos próximos anos. “Há um forte potencial para crescimento nas exportações da região Norte a partir do Amazonas”, disse. O novo Canal do Panamá foi inaugurado em junho, após nove anos de obras, com investimentos de US\$ 5,2 bilhões ([Leia no Guia](#)).

## Notícias do dia



### Grupo Guia

Especial Multimodalidade: Planejar e



### Comércio Exterior

Datamar... traz os destaques da



### Cenário

Novas propostas para reverter a



### Comércio Exterior

Exportações além das commodities



### Portos

Parceria internacional



### Mercado

O que trava a logística brasileira?