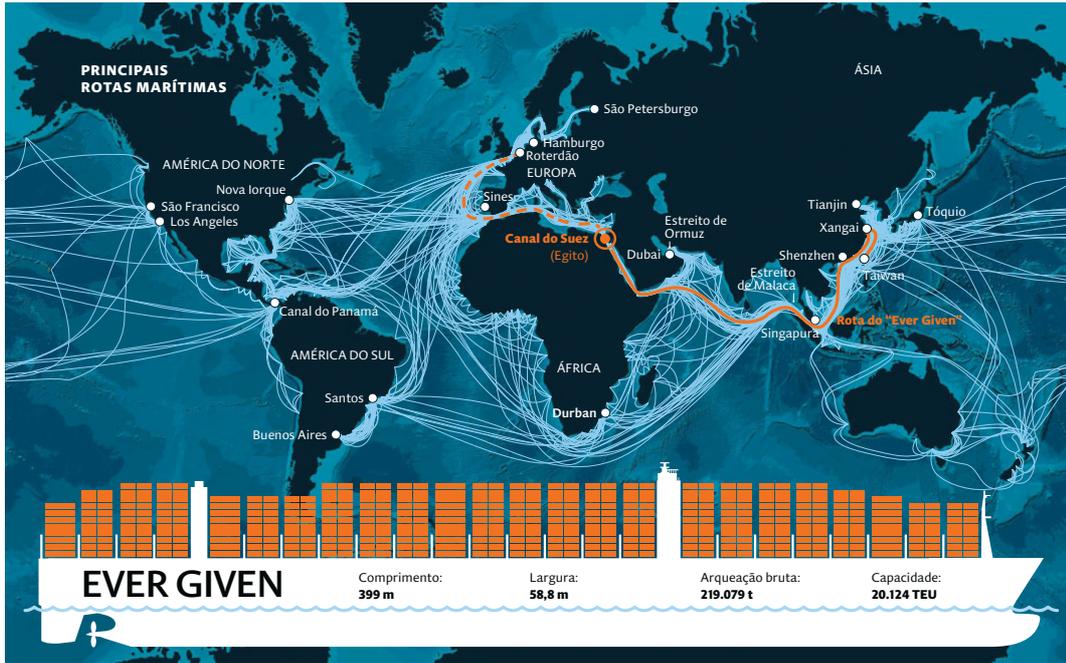




ID: 92044659

01-04-2021 | Economia



# Atividade dos portos não regressa ao normal antes de maio

Seis dias de bloqueio no Suez irão repercutir-se durante mais de um mês no comércio mundial

Textos **HELDER C. MARTINS**  
Infografia **JAIME FIGUEIREDO**

As repercussões da interrupção do tráfego no Canal do Suez deverão começar a sentir-se nos portos nacionais dentro de duas semanas e demorarão pelo menos mais três semanas a serem resolvidas. O início de maio é, assim, o horizonte apontado pelas administrações portuárias, operadores e agentes de navegação contactados pelo Expresso para que a atividade regresse ao normal. Atrasos na carga e descarga de mercadorias e aumento do custo do frete no imediato, congestionamento da atividade portuária dentro de 15 dias, quando os navios começarem a chegar, são os contornos de um problema em cadeia que afeta todo o comércio marítimo à escala global.

Pelo canal egípcio transitam cerca de 12% do comércio mundial e 9% do tráfego marítimo com origem e destino em Portugal. É, assim, uma rota vital para os navios que vêm do Sul da Ásia para a Europa, com mercadorias de países como a China, Índia, Japão ou Coreia. (ver caixa ao lado).

O problema surgiu depois de o porta-contentores "MS Ever Given" — com 399 metros de comprimento por 58,8 m de largura e uma carga de 20 mil contentores — ter encailhado na parte mais estreita do canal e ter interrompido a travessia durante seis dias. Com um tamanho equivalente ao arranha-céus nova-iorquino Empire State Building, o navio começou a flutuar esta segunda-feira, altura em que a autoridade do Canal do Suez (SCA, na sigla inglesa) disse esperar que as condições normais de tráfego ficassem restabelecidas até esta sexta-feira — previsão que não foi alterada até à data do fecho desta edição.

"A interrupção no Suez vai causar um impacto momen-

tâneo no custo logístico e de transporte, seja pela opção por rotas mais longas ou por o navio estar parado", afirma José Luís Cacho, presidente do Porto de Sines. Com 51,5% do movimento nacional em 2020, ao maior porto nacional chegam todas as semanas um a dois porta-contentores de grande tonelagem — semelhantes ao

**O afluxo de mercadorias retidas no Suez vai provocar uma grande sobrecarga na atividade portuária**

"MS Ever Given" —, que vêm diretamente da Ásia sem escala, sobretudo da China. Porto de *transshipment* — onde se faz o transbordo da carga para navios mais pequenos —, Sines poderá não ser muito afetado.

**Sines com um navio em atraso**

"Sexta-feira passada tivemos a sorte de um navio dessa linha ter chegado sem ter sido atrasado pelo fecho do Suez. O próximo era esperado para esta

quinta-feira, mas prevemos um atraso de duas semanas", acrescenta José Luís Cacho. O responsável lembra que apenas entre 10% e 20% dos contentores do navio dessa linha se destinam a Portugal e Espanha. A restante carga é de transbordo para outros portos atlânticos da América do Norte e do Sul, Caraíbas e também para portos do Pacífico, na região sul e central do continente americano. "A situação pode criar demora e corre-se o risco de os navios descarregarem parte da carga noutro porto, mas não está ainda nada previsto", acrescenta.

Os constrangimentos poderão ser mais sentidos no Porto de Leixões, alimentado por carga oriunda dos grandes portos (*hubs*), como Roterdão e Sines, entre outros. Um navio proveniente da Índia com destino a Leixões ficou retido no Suez. "Em Leixões, as cargas são de importação e exportação, mais ligadas ao consumidor final. Por isso há uma consequência mais direta na economia", afirma Nuno David, diretor-geral do TCL — Terminal de Contentores de Leixões.

"Dentro de duas a três semanas, se as cargas se atrasarem muito, poderá existir uma dis-

rupção no abastecimento da logística e de matérias-primas para a indústria transformadora", acrescenta. O responsável do TCL admite que, "no limite", possa existir a falta de alguns produtos *made in China* nas prateleiras dos supermercados. Isto, acrescenta, porque frequentemente a logística é *just-in-time* (as encomendas chegam em cima da necessidade) e a armazenagem do *stock* é feita no próprio navio.

O segundo maior porto do país recebe, por exemplo, matérias-primas para a indústria transformadora, tecidos para o têxtil, reagentes para testes de covid-19 e componentes para a indústria automóvel, entre outros. "Mesmo que o Canal do Suez possa operar com o dobro da média de 50 navios, registada no ano passado, não há nenhum porto que possa dar resposta à movimentação do dobro dos contentores", salienta. A operação portuária obedece às "janelas" — horários rígidos — contratadas pelo armador.

Os efeitos também deverão fazer-se sentir-se em Lisboa, porto mais dedicado ao comércio intraeuropeu, Regiões Autónomas e Cabo Verde, mas que recebe também navios que

venham sem desvio do Suez. "Não há um reflexo direto, porque os navios não vêm logo do Suez. Mas acreditamos que a interrupção do canal por cerca de uma semana venha a originar uma sobrecarga dentro de 15 dias, e que três semanas depois estará regularizada", afirmou José Castel-Branco, responsável pelo pelouro financeiro da APL — Administração do Porto de Lisboa. Uma situação que o responsável não qualifica como crítica, pois, apesar da greve crónica dos estivadores, os serviços mínimos e a quebra de tráfego que aporta a Lisboa deverão minimizar.

**Mais pressão nos custos**

A pandemia provocou grandes disrupções no comércio marítimo. As medidas de confinamento levaram ao fecho de fábricas, com a consequente diminuição dos contratos marítimos, quebras de linhas e falta de navios e de espaço em navios, e ao aumento do custo dos fretes.

Desde meados de 2020 até agora o custo do transporte de mercadorias entre a região Sul da Ásia e a Europa ter-se-á multiplicado por cinco.

"A situação do Suez veio agravar a situação numa altura em que a cadeia logística estava já sob enorme pressão", afirma António Belmar da Costa, diretor executivo da AGEFOR — Associação dos Agentes de Navegação de Portugal. O responsável considera que este maior agravamento "é momentâneo", mas que o custo do frete não descerá rapidamente. Se antes da pandemia, por cada contentor que a China exportava, importava um, com o fecho da atividade nos EUA e na Europa nem o contentor vazia voltava. "Chegou-se a uma situação em que a China sofria penúria de contentores para exportar e, em contrapartida, nos portos ocidentais sobrava", afirma.

hmartins@expresso.imprensa.pt

## OUTROS PONTOS DE ESTRANGULAMENTO DO COMÉRCIO MARÍTIMO

**Estreito de Malaca**

Principal ponto de passagem entre o oceano Índico e o Pacífico, é uma das rotas comerciais mais movimentadas do mundo e também palco de frequentes episódios de pirataria. Pelos seus 900 quilómetros de extensão, movimenta-se cerca de 40% do comércio mundial. Próximo de Singapura, o terceiro maior porto de contentores da Ásia, a sua largura reduz-se para cerca de 2,5 quilómetros, o que dificulta a navegação dos cerca de 100 mil navios que o atravessam todos os anos.

**Estreito de Ormuz**

833 quilómetros de comprimento, o Estreito de Ormuz liga o Golfo Pérsico ao oceano Índico. Por aqui passa cerca de um sexto da produção mundial de petróleo e um

terço da de gás natural liquefeito. Situa-se numa região de elevada instabilidade política. Em julho de 2019, o Irão apressou dois navios britânicos, o que deu origem a grande tensão internacional e fez aumentar a pressão de Washington sobre Teerão.

**Canal do Panamá**

Principal ponto de passagem entre o Atlântico e o Pacífico, no ponto mais estreito do continente americano, o canal do Panamá tem cerca de 83 quilómetros de extensão e representa 5% do comércio mundial em média, com mais de 140 mil travessias anuais. Pouco vulnerável a crises políticas, efeitos climáticos como a falta de chuva no final de 2020 conjugados com os efeitos da pandemia levaram a constrangimentos na sua travessia.

## P&R

### Qual a importância do Canal do Suez?

Ponto de passagem de 12% do comércio mundial e de metade do petróleo consumido no mundo, o Canal do Suez ao ligar o Mar Vermelho ao Mediterrâneo encurta a distância entre o Sul da Ásia e a Europa em mais de 8 mil quilómetros e pelo menos dez dias de viagem. O canal é o principal local de passagem do petróleo do Médio Oriente e das mercadorias que chegam à Europa vindas da região asiática e o seu bloqueio tem um impacto global.

### Quantos dias vai demorar para o tráfego voltar ao normal?

Perto de 400 navios estavam fundeados dos dois lados do Suez à espera de atravessar quando esta segunda-feira o "MS Ever Given" desencilhou, após seis dias de interrupção de tráfego. A Autoridade portuária do Canal do Suez (SCA na sigla em inglês) adiantou que seriam necessários pelo menos três dias e meio para restabelecer as condições normais de tráfego. Em 2020, atravessaram o canal 50 navios em média por dia. Segundo o World Shipping Council, a capacidade de travessia diária é de 106 navios.

### Qual o valor do tráfego?

Atravessaram o Canal do Suez 18.820 navios em 2020, transportando uma carga total de cerca de 1200 milhões de toneladas, segundo os dados da autoridade que gere a infraestrutura. O transporte de petróleos e derivados representou cerca de um quinto (23,4%) do total de carga transportada no canal, onde transitam por dia em média cerca de 1,9 milhões de barris de crude. O valor das mercadorias que diariamente atravessam o canal ronda os 8100 milhões de euros. Para o Egito, as taxas do canal representam cerca de 2% do PIB anual. A autoridade portuária estima por cada dia de bloqueio uma perda de receita entre 14 e 15 milhões de dólares (entre €1,9 milhões e €12,7 milhões).

### Como a interrupção do tráfego afeta a economia mundial?

Aliada à interrupção dos abastecimentos surge um previsível aumento dos preços devido aos navios terem que optar por rotas mais longas e demoradas, como via África do Sul, e por isso mais dispendiosas em energia e tripulações. O que alguns armadores fizeram. Outro fator que aumenta os custos do frete será a própria taxa de utilização dos navios, pois se estão mais tempo a navegar, não poderão ser utilizados para transportar outras cargas. O mesmo acontece com o agravar da escassez de contentores. Por isto, é expectável que todos estes custos suportados pelos armadores sejam repercutidos em cadeia no consumidor final. Impossível de quantificar é o impacto provocado pela interrupção das cadeias logísticas de todos os sectores de atividade económica que dependam de importações.



# Portos portugueses só regressam ao normal em maio

- ➔ Atrasos provocados pelo bloqueio do Canal do Suez só serão resolvidos daqui a cinco semanas e podem afetar vários sectores
- ➔ Chegada de mercadorias desbloqueadas vai ter pico dentro de 15 dias <sup>E6</sup>



0 3527  
5 0026 460024

**PRIMAVERA EXPRESSO**  
**HOJE GRATIS MAPA AR LIVRE**  
**NA PRÓXIMA SEMANA**  
**MAPA DE ESTRADAS**



**idealista**

O portal imobiliário  
líder em Portugal

Fundador: Francisco Pinto Balsemão

# Expresso

1 de abril de 2021  
2527 • €4

Diretor: João Vieira Pereira  
Diretores-Adjuntos: David Dinis,  
Martim Silva, Miguel Cadete e Paula Santos  
Diretor de Arte: Marco Grieco

www.expresso.pt

## 24h

**Chefias propõem alterações**  
Os chefes de Estado-Maior dos três ramos das Forças Armadas apresentaram ao Governo propostas de alteração à reforma para uma nova estrutura superior de comando que está a gerar polémica na hierarquia. No Conselho Superior Militar desta terça-feira propuseram que o Conselho de Chefes não perdesse poder deliberativo ou que não deixasse de despachar com o ministro em matérias estruturantes.

**Zeinal e Granadeiro no Constitucional**  
Quatro ex-administradores da Portugal Telecom — Zeinal Bava, Henrique Granadeiro, Pacheco de Melo e Amílcar Morais Pires — foram condenados a coimas de €1,2 milhões pela Relação, no processo de contraordenação aberto em 2014 pela CMVM.

**Ricardo Reis vence prémio europeu**  
O economista e colunista do Expresso Ricardo Reis venceu o Prémio Yrjö Jahnsson de 2021 da European Economic Association, juntamente com Silvana Tenreiro. Ricardo Reis foi distinguido pelo seu trabalho na área da macroeconomia.

**Lei para trabalho nas plataformas**  
O reforço dos direitos e da proteção social dos trabalhadores das plataformas será a primeira iniciativa legislativa a apresentar pelo Governo no quadro do Livro Verde para o Futuro do Trabalho, esta semana apresentado aos parceiros sociais.

Integram esta edição semanal, além deste corpo principal, os seguintes cadernos: ECONOMIA, REVISTA E ainda MAPA AR LIVRE

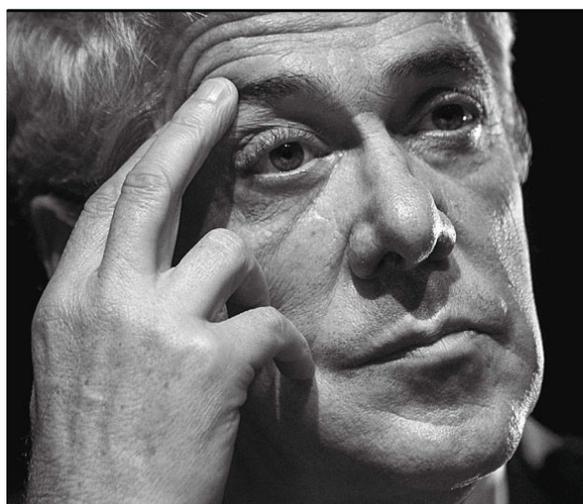
**mantovani**  
Cozinha e Banho

www.mantovani.pt

## MARCELO AVISA GOVERNO E PARTIDOS

# “Recuperação do país implica viabilizar os dois próximos OE”

O Presidente da República tenta encerrar a polémica sobre a lei-travão, convicto de que “o direito serve a política, não é a política que serve o direito”. Marcelo chama Mário Centeno e Costa Silva a Belém para recentrar o foco no Plano de Recuperação. E vai pedir a Governo e partidos para clarificarem se querem ou não cumprir a legislatura. Mas a polémica sobre o aumento dos apoios sociais vai deixar marcas: António Costa anunciou que “lei é lei” e os diplomatas vão para o TC, avisando que não quer mais coaligações da oposição. **P10ÚLTIMA**



## Novo apoio social de Costa só chega a 39 mil pessoas

Objetivo é ajudar 250 mil pessoas, mas medida está ainda aquém. Ministra diz estar a reavaliar e admite uma revisão

A ministra do Trabalho, Ana Mendes Godinho, justifica o impacto reduzido com a sobreposição de apoios que abrangem 202 mil pessoas: “Estamos na fase de implementação e a tentar que chegue ao maior número de casos possível.” Admite “uma reavaliação”, com vista a garantir que, se houver necessidade, as regras sejam alteradas. **P12**

## ESPLANADAS ABREM A PARTIR DE SEGUNDA-FEIRA

**COMO OS MUSEUS PREPARARAM A REABERTURA**

**PROFESSORES DE MATEMÁTICA AJUDAM ALUNOS SEM AULAS**

**IMPACTO DE DESCONFINAR SÓ É VISÍVEL NO DIA 19**

## E SE SÓCRATES NÃO FOR JULGADO POR CORRUPÇÃO?

☛ Juiz Ivo Rosa vai decidir se antigo primeiro-ministro e outros 28 arguidos vão a julgamento ☛ Dificuldade em provar o crime de corrupção levanta dúvidas sobre todo o processo ☛ Exclusivo: estreia da série de ficção “Prisão Domiciliária”, de João Miguel Tavares, sobre corrupção **P6aB6E59**

## Moçambique Terroristas recrutados na Tanzânia

Portugal espera há dois anos que Presidente moçambicano aceite ajuda. Crónica do envio especial do Expresso **P26a28eÚLTIMA**

## Chineses em Portugal queixam-se de racismo

Queixas aumentam na pandemia. INE avança com **inquérito nacional** sobre composição étnica do país **P20**

## Patrões e sindicatos contra teletrabalho

Governo prorrogou o teletrabalho obrigatório até dezembro. Patrões e sindicatos não foram consultados **E25**

## Suez: portos nacionais levam um mês a recuperar

Jornalistas de Macau obrigados a elogiar China **P31**

CARTÃO DE DÉBITO

**Gostava de não ter de mexer em dinheiro, quando vou às compras. E agora?**

Caixa. Para todos e para cada um.

Saiba mais em [cgd.pt](http://cgd.pt)