

Rotas de Integração ampliam opções para logística de comércio exterior do Amazonas

Trecho Manta-Manaus, via Tabatinga, pode criar caminho via Pacífico

Sumário

- A Rota Manta-Manaus e a Rota Ilha das Guianas são duas das cinco rotas de Integração Sul-Americana, projeto liderado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento. As cinco rotas foram desenhadas após determinação do presidente Lula e foram fruto de uma escuta ativa aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com a América do Sul. Em uma segunda fase, o MPO está dialogando com todos os países da região.
- O Amazonas é diretamente beneficiado pela Rota Manta-Manaus, pela Rota da Ilha das Guianas e pela Rota Quadrante Rondon. Todas as obras no Brasil estão previstas do Novo PAC. São onze obras no Amazonas diretamente relacionadas à integração, envolvendo infraestrutura de transportes e digital.
- As rotas de integração têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e diferentes mercados externos.
- O projeto das rotas tem recursos orçamentários no Brasil e US\$ 10 bilhões disponibilizados pelo BNDES e bancos regionais de desenvolvimento.

O projeto das cinco rotas de integração

O projeto das cinco rotas de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano surgiu como uma demanda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva depois que o Consenso de Brasília, que reuniu líderes da América do Sul no dia 30 de maio de 2023 na capital federal, decidiu pela retomada da agenda da integração regional.

O Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) desenhou as cinco rotas após consulta aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com os países da América do Sul. As rotas têm o duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e seus vizinhos e a Ásia. Atualmente, além de visitar cada um dos 11 Estados fronteiriços, o MPO está dialogando com os países da América do Sul sobre cada uma das rotas.

Entre os mais de 9,7 mil projetos do Novo PAC, foram identificados 124 com potencial de contribuir com a integração regional. A seleção dos projetos não pretendeu ser definitiva. O MPO está em diálogo com os governos e a sociedade civil dos Estados fronteiriços e com os países vizinhos para aprimorar as cinco rotas.

Além dos recursos orçamentários, as obras de integração no território brasileiro podem contar com um financiamento de US\$ 3 bilhões do BNDES (cerca de R\$ 15 bilhões), enquanto os bancos regionais de desenvolvimento _ Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe (CAF) e Fonplata _ disponibilizaram outros US\$ 7 bilhões.

Durante séculos, o foco do Brasil no comércio eram os países da Europa e os Estados Unidos, o que privilegiou as rotas pelo Atlântico. Nas últimas décadas, ocorreu um deslocamento da produção rumo aos Estados do Centro-Oeste e do Norte e um incremento muito forte do comércio com os países asiáticos.

Em 2002, quando a agenda de integração sul-americana tinha acabado de ser inaugurada a partir do antigo Ministério do Planejamento, a corrente de comércio entre o Brasil e os vizinhos era

parelha com a asiática. O Brasil importava US\$ 8,7 bilhões dos vizinhos da América do Sul e US\$ 8 bilhões dos asiáticos. Nas exportações, os valores também eram próximos: US\$ 7,4 bilhões em bens e serviços para os países da América do Sul e US\$ 8,8 bilhões aos asiáticos. Desde então, as exportações para a Ásia explodiram: chegaram a US\$ 152,4 bilhões em 2023. Para os vizinhos, o crescimento foi mais modesto, atingindo US\$ 40 bilhões.

Os dados sugerem que o Brasil pode aumentar o comércio com os países vizinhos e indicam a necessidade de novas rotas, mais curtas e logisticamente menos custosas, diante da força das exportações e importações com a Ásia.

ROTAS DE Integração Sul-Americana



O comércio exterior do Amazonas

A dinâmica da Zona Franca de Manaus estabelece uma condição historicamente deficitária para o comércio exterior do Amazonas. Em 2023, o estado exportou US\$ 922 milhões e importou US\$ 12,6 bilhões. O Amazonas compra bens de maior valor agregado e de alta intensidade tecnológica de parceiros asiáticos e vende produtos intermediários ou bens de consumo final para vizinhos sul-americanos.

Desde 2000, o peso da América do Sul como destino da economia amazonense é alto e se mantém em torno de 55% do total exportado pelo Estado. Apenas três países – Colômbia, Venezuela e Argentina – respondem por 40% da exportação total. Atualmente, 66% das exportações do Amazonas para a América do Sul são compostas por preparações para elaboração de bebidas, motocicletas e extratos de malte. Aparelhos de televisão, aparelhos de som, lâminas de barbear, pneus, canetas e isqueiros somam outros 15%.

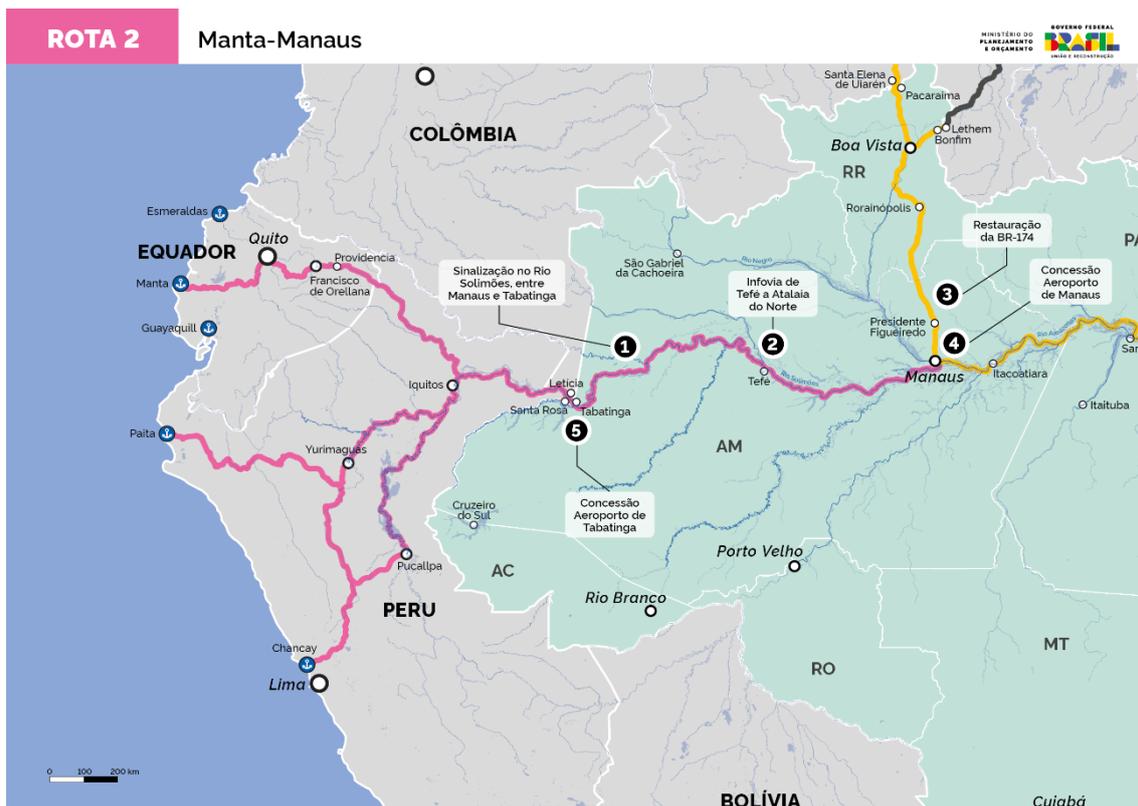
Em decorrência da Zona Franca de Manaus, o Amazonas importa bens de maior valor agregado e de alta intensidade tecnológica, como processadores, controladores, conversores, circuitos lógicos, amplificadores, partes de aparelhos telefônicos e memórias digitais, entre outros, sobretudo, de países da Ásia, como China, Vietnã, Coréia do Sul e Taiwan. Mais de 40% das importações do estado ingressaram no Brasil por avião, pelo Aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus-AM. Cerca de 50% tiveram entrada registrada na Unidade da Receita Federal (URF) do porto de Manaus.

Já a Unidade da Receita Federal (URF) de Tabatinga possui um comércio intermitente, que oscila bastante de um ano para outro. Em 2023, por exemplo, foram exportados US\$ 2,6 milhões e importados somente US\$ 1.500. A URF de Tabatinga também serve de via para a exportação de bens oriundos de outros estados brasileiros, como os casos do açúcar e do óleo de soja produzidos no Mato Grosso. Tabatinga, contudo, pode ser elo de uma importante rota o comércio exterior do Amazonas via Oceano Pacífico.

O Amazonas e as rotas de integração

O Amazonas tem dezenas de projetos incluídos no Novo PAC, mas onze deles têm relação direta com a integração regional. São obras na BR-174, que conecta Manaus com Roraima, Guiana e Venezuela, passando pelo município de Presidente Figueiredo; dos aeroportos de Manaus, Tabatinga e São Gabriel da Cachoeira e dos mais de 1.100 quilômetros de fibra ótica ao longo do rio Solimões, conectando as cidades de Tefé, Tabatinga e Atalaia do Norte, todas no Amazonas.

Entre Manaus-AM e Boa Vista-RR, a BR-174 encontra-se deteriorada. Entre Manaus-AM e Porto Velho-RO, a BR-319 não conta com pavimentação em grande parte do trajeto. Além disso, no caminho terrestre para Rondônia, para acessar a BR-319, é necessário cruzar em balsa de Manaus até Careiro da Várzea. Apesar das condições dessas rodovias, é possível sair de carro da capital amazonense e chegar até a Bolívia, a Guiana, o Peru e a Venezuela.



Em 2022, 45% das exportações do Amazonas para a América do Sul foram realizadas por via rodoviária. Destacam-se as URF de Pacaraima (RR), na divisa com a Venezuela; Corumbá (MS), na fronteira com a Bolívia; Foz do Iguaçu (PR), na divisa com o Paraguai e a Argentina; e São Borja-RS, na fronteira com a Argentina. O potencial de integração desde Manaus pode ser ainda mais ampliado pela melhoria das múltiplas vias de acesso à América do Sul, por meio de opções logísticas sustentáveis.

Marcada pela multimodalidade (conexão marítima, hidroviária, rodoviária e aérea), a Rota Manta-Manaus do projeto de Integração Sul-Americana se apresenta como uma alternativa ao Canal do Panamá. É composta pelos estados brasileiros do Amazonas, do Pará e do Amapá, além de três países vizinhos: Colômbia, Equador e Peru. Está conectada com outras duas rotas: ao norte, com a Rota da Ilha das Guianas, por meio da BR-174 e da BR-156. Ao Sul, com a Rota do Quadrante Rondon, via Hidrovia do Madeira. A saída via Peru tem como opção de escoamento de mercadorias o porto de Chancay, concessão que está sendo construído pela iniciativa privada, e cuja primeira fase está prevista para ficar pronta em novembro.

A centralidade de Manaus expande ainda mais a dimensão dessa rota, pois a capital amazonense está conectada por hidrovias com a Bolívia, a Colômbia, o Peru e a Venezuela, além de manter vínculos com os estados de Roraima, Pará, Amapá, Rondônia e Acre. A Rota Manta-Manaus conecta o Polo Industrial de Manaus com o porto de Manta, no oceano Pacífico, no Equador. No percurso hidroviário, a Rota passa pela cidade de Tabatinga, localizada na margem esquerda do rio Solimões, na tríplice fronteira com as cidades de Leticia, na Colômbia, e Santa Rosa, no Peru. A seguir, o percurso continua por balsas pelo rio Napo, inicialmente por território peruano, sendo navegável até as cidades equatorianas de Puerto Providencia ou, com maior dificuldade, até Francisco de Orellana.

Essa rede multimodal pode impulsionar a economia regional e setores produtivos locais, por meio da conexão de áreas amazônicas remotas com grandes centros de consumo e distribuição. Além disso, estima-se que, pela Rota Manta-Manaus, o tempo de viagem entre a capital amazonense e os mercados dinâmicos da Ásia levaria entre 31 e 35 dias, contra os 50 ou 60 dias da atual via do Canal do Panamá; e com um custo menor.

Contato de imprensa: Jivago Cavalcanti (61) 981029616