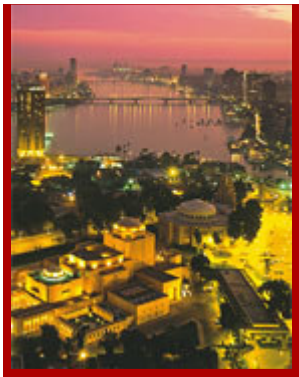
Vida do outro lado do mediterrâneo

Tatiana Gianini



Cidade do Cairo, no Egito: parcerias com a iniciativa privada

EXAME As economias do norte da África sempre foram as primas pobres do clube do mar Mediterrâneo. Seus vizinhos no sul da Europa, como Espanha, Itália e França, além de olhá-las com desdém, viam nelas uma fonte inesgotável de problemas, seja pelo clima de instabilidade política, seja pela vocação de exportar imigrantes ilegais. A região historicamente sofreu com sintomas de subdesenvolvimento, que incluíam infra-estrutura precária, força de trabalho pouco qualificada e alto índice de desemprego. O lado africano do belíssimo Mediterrâneo ainda não é um oásis de progresso no continente mais castigado do planeta, mas sua situação mudou nos últimos anos — e muito. Graças a uma onda de políticas liberalizantes, países como Argélia, Egito e Marrocos vivem um momento de prosperidade inédito, com efeitos na percepção externa e na atração de investimentos estrangeiros — no período de 2004 a 2007, o fluxo de recursos internacionais na região passou de 5 bilhões para 27 bilhões de dólares.

A fórmula usada pelos países ao sul do Mediterrâneo para sair da marginalidade econômica foi investir em seu maior ponto a favor: a localização. A região está no meio de rotas de comércio que ligam a Ásia, o Oriente Médio e a Europa trazendo produtos da China e do restante da Ásia para a Europa e a Costa Leste da América. Um terço do tráfego mundial de contêineres e 7% do transporte marítimo mundial passam por ali. Graças a uma série de grandes obras, aos poucos as nações do norte da África começam a aproveitar melhor a vantagem geográfica. Um exemplo disso foi o surgimento do porto Tanger Med, na cidade de Tanger, no norte do Marrocos. O primeiro terminal, com capacidade para 3,5 milhões de contêineres, começou a operar em julho de 2007 e custou 5 bilhões de dólares. O segundo deve ser inaugurado nos próximos meses.

A idéia é fazer do Tanger Med um grande centro de distribuição da região. As facilidades do local já atraíram investimentos como os feitos pela montadora Renault-Nissan. Em fevereiro, a empresa começou a construir nas redondezas do porto uma de suas maiores fábricas no mundo, com capacidade para produzir 400 000 veículos por ano (o dobro da unidade da Renault-Nissan no Brasil para carros de passeio). A obra absorverá um investimento de 885 milhões de dólares. Quando sua primeira etapa estiver pronta, em 2010, a nova fábrica vai montar a família de utilitários da Nissan e os veículos econômicos derivados da plataforma Logan, da Renault. Os automóveis serão escoados para o restante do mundo através do Tanger Med. "Esse projeto contribuirá para o crescimento da economia marroquina", afirmou o brasileiro Carlos Ghosn, presidente da Renault-Nissan, no lançamento do projeto da fábrica.

Como os países do Norte da África não têm recursos suficientes para tirar o grande atraso na área de infra-estrutura, a solução encontrada foi fazer parcerias com a iniciativa privada para colocar rapidamente em pé as obras prioritárias. O Egito seguiu esse modelo para erguer projetos como o aeroporto de Marsa Alam, localizado a 700 quilômetros ao sul do Cairo, às margens do mar Vermelho. Construído por uma empresa do Kuwait e aberto em 2001, Marsa Alam tem sido fundamental para impulsionar o progresso da região. O governo argelino, por sua vez, abriu em junho uma concorrência entre as empresas privadas para expandir seu sistema energético em 18%. A GE Energy, braço da americana General Electric, foi uma das

vencedoras, ganhando o contrato de 937 milhões de dólares para a construção de uma estação de força equipada com turbinas a gás, com capacidade para 1 200 megawatts, que deve começar a operar em 2012.

Os trabalhadores africanos estão entre os mais baratos do mundo, e isso, pelo menos por enquanto, aparece como vantagem para os países da região, que passam a ser vistos como bases de produção avançadas dos europeus. Em janeiro, passou a vigorar um acordo de livre-comércio entre a Tunísia e a União Européia para produtos industriais. Desde então, as mercadorias fabricadas no país não pagam nenhum imposto para entrar nos países do bloco econômico — e vice-versa. A Tunísia já é um dos centros de produção da italiana Benetton, maior grupo fabricante de roupas da Itália. Após a assinatura do tratado de livre-comércio, a Benetton anunciou um investimento de 32 milhões de dólares em um novo complexo de produção, de 5 500 metros quadrados, previsto para ser concluído até o fim do ano na Tunísia.

Um novo cenário	
Graças às melhorias em infra-estrutura e a um pacote de reformas políticas e econômicas, os países do norte da África passaram a captar muito mais investimentos estrangeiros nos últimos anos	
Investimento estrangeiro direto em Marrocos, Argélia, Egito, Tunísia e Líbia	(em bilhões de dólares)
2004	5
2005	11
2006	20
2007	27(1)
(1) Estimativa Fontes: Anima Investment Network e Unctad	

As economias dessa região ainda vêm sendo beneficiadas por alguns fatores externos, como a bonança vivida pelos países produtores de petróleo, como os Emirados Árabes Unidos, o Kuwait e a Arábia Saudita. Eles passaram a investir parte dos dividendos da venda do combustível em áreas como turismo, construção e bancos no norte da África. O maior fundo soberano do mundo, o Abu Dhabi Investment Authority, dos Emirados Árabes Unidos, detém participação de 38,9% no Banque de Tunisie et des Emirats, um banco tunisiano, e é importante acionista dos bancos egípcios Arab International Bank e EFG-Hermes.

Se for bem aproveitado, o momento favorável pode ajudar a região a melhorar alguns de seus mais importantes indicadores sociais. O Egito registrou crescimento econômico anual de 7% nos últimos dois anos, mas segue com uma taxa de pobreza de 20%. No Marrocos, o índice é 15%. Embora milhares de novos postos de trabalho estejam sendo criados no momento, o desemprego permanece na casa dos dois dígitos em boa parte dos países da região. Este pode ser o melhor momento, em décadas, para dar o salto rumo ao desenvolvimento.

GIANINI, Tatiana. Vida do outro lado do Mediterrâneo. **Exame**. São Paulo, 10 set. 2008. P . 94-95.

Uso deste artigo é exclusivo para fins educacionais