

armando avena


 armandoavena@uol.com.br

A AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR

No momento em que o acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia abre para o Brasil um mercado de 500 milhões de pessoas, com um PIB de 17 trilhões de dólares, a ampliação do terminal de contêineres de Salvador, prevista para ser concluída no 1º semestre do ano que vem, é uma vantagem competitiva para a economia baiana e soteropolitana na sua inserção no comércio exterior. A ampliação vai dobrar a capacidade de movimentação de contêineres do porto, viabilizar um calado de 17 metros e um cais de 800 metros, permitindo que os mamutes dos mares, imensos navios de quase 400 metros de extensão, possam atracar em nossa cidade. Hoje o Tecon – Terminal de Contêineres de Salvador está com sua capacidade de movimentação esgotada, por isso é fundamental a ampliação.

O diretor executivo da Tecon, Demir Lourenço, afirma que é como se fosse um aeroporto que não pode mais receber aviões. Para que possa pousar seus aviões num aeroporto, as empresas de aviação precisam ter slots, ou seja, vagas que lhes permitam um pouso ou uma decolagem. Nos terminais portuários é a mesma coisa e os armadores e donos de navios precisam ter janelas de atracação,

O porto é fundamental para Salvador, uma cidade com pouca atividade industrial, onde a especialização em serviços, como os portuários, é a base da estrutura econômica gerando emprego, renda e impostos

negociadas a priori, para que possam atracar num porto. Lourenço diz que no Tecon Salvador, por causa da restrição do cais, as janelas de atracação estão todas ocupadas e se algum navio deseja atracar em Salvador, sem estar no quadro de negociação já firmado, terá de fazê-lo nos dias de quinta-feira, única janela disponível atualmente.

Segundo ele, isso vai acabar quando o novo cais estiver construído e quando, em vez dos três atuais portâneres, imensos guindastes que movimentam contêineres, estiverem funcionando mais três portâneres já comprados pela empresa por 40 milhões de dólares, mais que duplicando a capacidade de cada berço. Um porto moderno, numa baía que é uma das melhores do mundo, e onde os caminhões não circulam na cidade, pois têm acesso direto por uma via exclusiva, a Via Expressa, é uma ferramenta de atração de novos investimentos e de ampliação da capacidade competitiva das empresas existentes.

Por isso, o porto é fundamental para Salvador, uma cidade com pouca atividade industrial, onde a especialização em serviços, como os portuários, é a base da estrutura econômica, gerando emprego,

renda e impostos. Ao redor do mundo, cidades portuárias formam um sistema repleto de interações e complementaridades gerando dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Aqui vale lembrar que ainda perdura em alguns círculos soteropolitanos uma visão equivocada que sugere que uma cidade turística como Salvador não deveria ter um porto urbano, esquecendo que, no caso da Tecon, não existe interferência expressiva do terminal na cidade, pois a carga sai dos navios e vai, em sua maior parte, para estações aduaneiras fora da área urbana, com o trânsito de caminhões saindo de dentro do porto direto para a BR 324, pela Via Expressa.

Aliás, é por causa dessa vantagem única que não são necessárias grandes retroáreas no porto e não se vê filas de caminhões. Na verdade, a especialização portuária de Salvador é óbvia desde sua fundação e no mundo moderno não há incompatibilidade entre turismo e porto, como atestam várias cidades portuárias e turísticas ao redor do mundo. Nesse contexto, a construção do novo cais no Porto de Salvador é um passo importante na ampliação da rede econômica da cidade e no aumento da sua competitividade.

AVIAÇÃO DE BAIXO CUSTO

A Bahia precisa entrar na disputa pelas linhas das empresas estrangeiras de baixo custo que estão vindo para o Brasil. Esta semana, a Anac – Agência Nacional de Aviação Civil autorizou a 3ª empresa aérea de baixo custo, a argentina Flybondi, a dar início às operações regulares internacionais no país. A empresa fará a rota Buenos Aires–Rio de Janeiro a partir de outubro deste ano. Outras duas empresas, a chilena Sky Airline e a norueguesa Norwegian Air, também já possuem autorização para voar. A Prefeitura de Salvador anunciou que está em negociações com a Sky Airline no sentido de criar uma rota Salvador–Santiago. E há outras empresas lowcost ao redor do mundo interessadas em operar rotas internacionais saindo de Salvador. Dessa vez, não podemos perder o trem, ou melhor, o avião da história.

A Bahia precisa entrar na disputa pelas linhas das empresas estrangeiras de baixo custo que estão vindo para o Brasil

A VENDA DA PETROBRAS NA BAHIA

A venda da RLAM – Refinaria Landulpho Alves pode dar novo alento à economia baiana com a injeção de dinheiro novo e criação de novas relações interindustriais. E a Petrobras já colocou na internet o teaser para a venda da empresa. O teaser, palavra que significa provocar, é uma informação prévia sobre o conteúdo e a forma de alguma operação que se quer fazer e tem o papel de provocar os investidores. Segundo o teaser divulgado, a Petrobras vai vender tudo, ou seja, participação de 100% nos seguintes ativos: refinaria de petróleo, quatro terminais de armazenamento e um conjunto de oleodutos que interligam a refinaria e os terminais, o que significa acesso direto à cadeia de suprimento de petróleo e ao mercado consumidor brasileiro de derivados de petróleo.

Para participar do processo de venda, o interessado terá de ser uma empresa do setor de óleo e gás, com receita anual, em 2018, acima de US\$ 3,0 bilhões e que opere ativos de produção, refino, transporte, logística, comércio, trading ou distribuição de petróleo e seus derivados. Investidores ou grupos econômicos podem participar, mas tem de ter pelo menos US\$10 bilhão em ativos sob sua responsabilidade. Há rumores de que a Total E&P do Brasil, empresa italiana que tem acordo de cooperação técnica com a Petrobras e que atua na exploração e produção de óleo e gás, possuindo, inclusive, blocos exploratórios no pré-sal, estaria interessada. Mas são só rumores.

A RODOVIA DO MAR

O aumento da capacidade de movimentação de cargas no Porto de Salvador, além de incrementar o comércio exterior, vai incrementar também o comércio com outros estados. A chamada navegação de cabotagem, ou seja, navegação entre portos de um mesmo país dentro das águas costeiras, cresceu mais de 10% no último ano e já representa 30% das operações do terminal. A cabotagem, uma espécie de rodovia do mar, é fundamental para o Brasil, pois diminui o custo da movimentação de cargas, já que os fretes praticados são muito menores, e reduz a absurda dependência que o Brasil tem do transporte rodoviário, que de tempos em tempos paralisa o país com repetidas greves de caminhoneiros.

A cabotagem, uma espécie de rodovia do mar, é fundamental para o Brasil, pois diminui o custo da movimentação de cargas

KEYNES E O LONGO PRAZO

John Maynard Keynes, um dos maiores economistas de todos os tempos, morreu num dia 5 de julho como este, em 1946. E deixou uma frase célebre: "A longo prazo, todos estaremos mortos". Serve para a economia e para a vida.