

Desafios do mercado de infraestrutura

CHALLENGES IN THE INFRASTRUCTURE MARKET

Mesa:

Fábio Luiz Lima de Freitas

Diretor do Departamento de Parcerias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
agendasfat@transportes.gov.br

Charles Schramm

Sócio líder do Centro de Excelência em Cidades da KPMG.
ccschramm@kpmg.com.br

Fernando Burattini

Diretor Jurídico da Federação Nacional dos Operadores Portuários – FENOP.
financeiro@burattiniadv.com.br

Moderador:

José Virgílio Lopes Enei

Professor do Insper e Sócio do Machado Meyer.
jvirgilio@machadomeyer.com.br

Área do Direito: Administrativo

José Virgílio Lopes Enei (Professor do Insper; Sócio do Machado Meyer)

Nosso tema deste Painel¹ são os desafios do mercado de infraestrutura. Enormes desafios. O país vem de uma grande crise, nós começamos a ver uma luz no fim do túnel, mas a infraestrutura ainda é um elemento fundamental para viabilizar o desenvolvimento sustentável e de longo prazo do país. Não aquele voo de galinha, aquele desenvolvimento de curto prazo, mas um

-
1. Primeiro painel do V Fórum Nacional de Infraestrutura, realizado na manhã de 04.10.2017, no “Plenário do Conselho” da OAB/SP, promovido pelo Instituto Brasileiro de Estudos da Infraestrutura – IBEJI, em parceria com a OAB/SP.

desenvolvimento sustentável, que se sustente em percentuais razoáveis para que o país possa atingir um nível econômico, social, dentro das capacidades e do que o país e suas imensas riquezas podem oferecer.

O nosso governo atual ainda tem um ano e três meses até a próxima eleição; ele enfrenta um enorme desafio político, mas uma coisa eu acho que é um sentimento, uma percepção majoritária. O governo vem tomando medidas, muitas medidas, em matéria de infraestrutura. Certamente existem críticos a elas, mas se o mercado puder medir razoavelmente a qualidade dessas medidas, ele vem recebendo-as de forma muito positiva. Nós vemos isso não somente na apreciação das ações em Bolsa de Valores, vemos isso no interesse crescente dos investidores estrangeiros pelo país; vemos isso numa série de oportunidades que se abrem em infraestrutura e energia, algumas delas que não surgiam já há muitos anos. Tivemos, neste mês passado, setembro, importantes licitações, leilões de hidrelétricas no país com uma competição bastante importante, investimentos estrangeiros, tanto de empresas que já conheciam, já atuavam há muitos anos no Brasil, que é o caso da Engie, antiga Suez, e da Enel, quanto de novos entrantes, como foi o caso da China State Power, a SPIC, com investimentos de mais de sete bilhões em uma das usinas hidrelétricas. E no mesmo mês, na verdade no mesmo dia 27 de setembro, tivemos novas rodadas de licitações de blocos de produção e exploração de petróleo que já não eram licitadas, leiloadas há muitos anos. Isso vem despertando o interesse do mercado, a percepção é positiva.

De uma maneira geral – e o nosso escritório de advocacia é um bom termômetro disso, porque vemos os clientes demandando mais trabalho, iniciando novos projetos, manifestando interesse de investir no Brasil – a economia brasileira já vê algum sinal de recuperação ainda modesto, gradual, mas, sem dúvida, a infraestrutura é um fator chave.

Eu vou começar passando a palavra para os dois palestrantes. Primeiro, para o Doutor Fábio Luiz de Freitas, que é um representante do Governo, do Ministério de Transportes, Diretor do Departamento de Parcerias. E ele, melhor do que ninguém, pode discutir alguns dos desafios e soluções bastante criativas e, acima de tudo, pragmáticas, que esse governo vem tomando para superar problemas e para viabilizar novos investimentos no setor de transportes e logística. Na sequência, vou passar a palavra para o Doutor Fernando Burattini, Diretor Jurídico da Federação Nacional dos Operadores Portuários, que, por sua vez, também vai focar em desafios, oportunidades, mais especificamente no setor portuário. E, depois, eu convido a todos, certamente eu vou ter novas considerações e perguntas aqui a dirigir aos palestrantes, mas desde logo eu convido a todos vocês que anotem suas questões e, após a apresentação

interpretativas e orientações gerais, entre elas, essa obrigação de órgãos de controle olharem os impactos efetivos das medidas tomadas, o custo para a sociedade do atraso e dessas medidas que hoje são tomadas de forma, às vezes, mais superficiais. E tem ali uma série de outras medidas também, prazos mais claros de preclusão, prescrição, decadência, para que o controle seja de fato exercido, mas, enfim, um contrato que foi firmado dez anos atrás não seja hoje, não tenha a sua validade discutida hoje e pegue de surpresa com o olhar de hoje, com a orientação de hoje. Enfim, tem lá uma série de disposições nesse sentido que eu acho que são bastante meritórias para trazer mais segurança jurídica para a sociedade de modo geral, para os investidores, para todas as partes relevantes. Como essa, tem outras proposições. Essa é apenas uma delas, mas tem outras proposições tramitando em fases mais ou menos avançadas. Mas eu acho que há uma convergência de iniciativas, porque a sociedade está demandando isso, não são só os investidores, mas a sociedade quer ver o país desenvolver, a infraestrutura desenvolver sem todos esses percalços.

Pablo Gallegos Fedriani (Professor da Universidad de Buenos Aires – UBA, Diretor da Especialização em Direito Administrativo da Escola de Pós-graduação da Universidad de Belgrano e Juez de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal – Argentina)

Desculpem-me que vou falar em espanhol, mas vou falar devagar. Faz mais de 30 anos que atuo no contencioso administrativo. E creio que os Professores de Direito Administrativo nos ensinaram – ensinamos – os princípios da legalidade, do controle, da regulamentação do Estado, e não nos ensinaram o problema da infraestrutura: velhos tempos e velhos custos. E, ademais, temos agregado a isto o meio ambiente, e permitimos, no Brasil e na Argentina, a qualquer cidadão pleitear um problema judicial do meio ambiente. Isso provoca que os processos são vistos por nós, às vezes, nós administrativistas, que vemos o princípio da legalidade, o princípio da constitucionalidade, o princípio do ato administrativo correspondente, o princípio do contrato administrativo e terminamos “batalhando” com a Administração Pública. A isso ainda se soma um ponto que é fundamental: todos pensamos que o outro é o corrupto. Portanto, investigamos a Administração e sua corrupção; a Administração pensa que os juízes são corruptos, que os legisladores são corruptos, e os legisladores pensam que os investidores são corruptos. Então, em um ambiente de corrupção generalizada (ou disseminada), a ideia é ver como se para a corrupção do outro. Eu, como juiz, para a corrupção do contrato; o órgão de controle para a corrupção da Administração; a Administração para a corrupção do privado e o legislador pensa que o governo anterior foi mais corrupto que o de agora. Assim, dita novas leis que modificam as estruturas do contrato e isto faz com

que nada se pense acerca dos custos que significam a falta de infraestrutura para o Estado. Uma coisa mais: a Corte Suprema Argentina acaba de declarar nula uma disputa que durou 20 anos. Não declarou que estava prescrita; declarou inexistente, com custos para o Estado, porque o Estado demorou 20 anos em decidir se era correto ou incorreto um dispositivo do contrato. Espero que tenham entendido e vejam que os problemas que vocês (brasileiros) têm são iguais aos nossos.

Pesquisas do editorial

Veja também Doutrina

- *Parceria público-privada, Lei de Licitação e contratos administrativos: principais tópicos da atual legislação brasileira e perspectivas de incremento normativo*, de Renato Poltronieri – *RTrib* 61/158 - 178 e *Doutrinas Essenciais de Direito Administrativo* 4/547 - 574 (DTR\2005\207); e
- *Serviço portuário e concorrência: equilíbrio competitivo entre o regime público e o privado*, de Juliano Souza de Albuquerque Maranhão – *RIBRAC* 15/149 - 176 (DTR\2011\2355).

