

INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – PERSPECTIVA DE SOLUÇÃO

Desde o início do segundo mandato presidencial o tema infra-estrutura está na ordem do dia. Não que outros presidentes tenham simplesmente tratado o assunto sem a devida importância, mas o PAC – Programa de Aceleração do Crescimento é a bandeira do atual governo, de forma que aparentemente existe um “movimento” direcionado a suprir as carências do país nesse segmento.

A alcunha politicamente correta de país emergente, antes subdesenvolvido, mostra que nosso status em nada mudou, internamente e na forma como somos vistos de fora. Pode-se dizer que fazemos parte do BRIC, ao lado de “potências” como China e Índia, mas a verdade é que o gargalo da infra-estrutura dificulta o pleno desenvolvimento da economia, e, com isso, a geração de empregos, o crescimento do PIB, dentre vários outros indicadores que se poderia mencionar.

Uma das áreas mais sensíveis e na qual o Brasil está a anos-luz de distância dos países desenvolvidos é o setor de infra-estrutura portuária, apesar de se tratar de um excelente investimento, com retorno certo e ao longo de um prazo bastante chamativo.

Não é por outra razão que empresas e empresários, nacionais e estrangeiros, costumam divulgar notícias de suas intenções, planos e projetos para tirar esse setor do estado de letargia em que se encontra.

Ao Estado cabe regular e fomentar o desenvolvimento desse segmento do mercado de modo a propiciar o pleno desenvolvimento do comércio exterior, dinamizando a participação do país no comércio internacional.

Mas existem entraves, os quais, acreditamos, são de ordem jurídica e de política ambiental. Juridicamente, a instabilidade legislativa e a incerteza das empresas no trato com o Poder Público amedronta o empresariado. A lei das PPP’s (parceria público-privadas) teve o condão de aliviar em certa medida esse peso, inclusive prevendo a arbitragem como meio de solução de disputas no âmbito desses contratos, mas o fato é que até o momento pouco se viu na prática a respeito desse novel instituto legal.

No plano político-ambiental, a ação indiscriminada de ONG’s que necessitam criar fatos públicos como forma de angariar capital político e a demora do processo de licenciamento ambiental desestimula o investimento. O empresário não pode ser tratado com desconfiança e como se fosse um *player* de má-fé.

Não defendemos com isso a “facilitação” dos meios, nem tampouco que os métodos se justifiquem pelas finalidades que se busca encontrar. De regra todos os países que possuem os portos mais avançados do mundo também possuem leis regulando o setor e um rígido processo de licenciamento ambiental, mas não fizeram disso um calvário.

É preciso, portanto, colher na experiência de outros países, e na urgente necessidade que temos no pleno desenvolvimento do setor portuário, a motivação necessária para que os avanços reclamados pelo comércio internacional encontrem ponderações razoáveis em nível jurídico e no plano da política ambiental.

Pérsio Thomaz Ferreira Rosa, sócio-titular de Ferreira Rosa Advogados, é especialista em arbitragem e mestrando em direito processual civil pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP. Membro do Comitê Brasileiro de Arbitragem - CBar. E-mail: pérsio.rosa@frosa.com.br.