



## Retrospectiva 2011: Há uma luz no fim do túnel para a infraestrutura

ConJur



A carência da infraestrutura no Brasil, começando pelo fornecimento de água tratada, esgotamento sanitário, passando pelo transporte rodoviário dificultado pelas estradas em péssimas condições; e transporte ferroviário tímido e sucateado; ou pelo tráfego aéreo próximo do esgotamento, com aeroportos saturados, com instalações para atendimento aos passageiros caóticas, tudo é um problema antigo, crônico, quase trágico.

A experiência tem demonstrado que o comodismo e a inércia na adoção de decisões e ações administrativas para o efetivo enfrentamento desses gargalos estruturais estão atrelados a uma lógica perversa: quanto mais grave se tornam os problemas, mais caras e complexas se tornam as suas soluções.

Nesse sentido, o ano de 2011 veio consolidar a necessidade de enfrentamento dos gargalos crônicos, em especial os atinentes aos seguintes setores: saneamento básico; elétrico, que há tempos vinha sinalizando esgotamento da plataforma de energia brasileira, em decorrência da falta de investimentos a fim de se assegurar uma margem confortável de reserva técnica para todas as regiões; de transporte, sendo imprescindível modernização e ampliação da malha rodoviária e o setor aéreo, cujo modelo necessita ser repensado a fim de conferir melhor atendimento aos usuários.

E nesse cenário, começamos a ver uma luz no final do túnel.

É notório que uma dezena de empreendimentos gigantescos estão mudando o Brasil.

Dentre eles destacam-se três usinas hidrelétricas — Jirau, Belo Monte e Santo Antonio —, o Superporto de Açú e o Porto Maravilha, a Ferrovia Transnordestina, os Corredores Expressos Transoeste, Transcarioca e Transolímpico. Sem entrar no mérito técnico ou político de tais empreendimentos, o que absolutamente não cabe aqui, o fato é que, a partir do momento de sua conclusão, trarão impactos significativos no cenário brasileiro, no setor de infraestrutura.

A nosso ver, mais importante do que o assombroso valor de cada um deles — impensável há alguns anos atrás — é a capacidade de figurar como solução de alguns dos grandes problemas brasileiros mais aflitivos, em termos de infraestrutura.

Merece destaque o incontestável aprimoramento e a sofisticação das propostas apresentadas pelo empresariado, que percebendo uma excelente oportunidade de desenvolvimento de seus negócios, lançou as velas ao vento e trouxe propostas técnicas e comerciais inovadoras.

Exemplo maior foi a Usina Hidrelétrica de Jirau, onde o consórcio vencedor apresentou uma solução inédita, otimizando em muito o custo e conseqüentemente beneficiando os consumidores e o Brasil!

Os grandes empreendimentos de infraestrutura que o Brasil precisa certamente serão um marco na história da engenharia nacional, não só por suas proporções gigantescas, mas também pelo avanço



---

tecnológico que permeia toda a cadeia produtora.

Assistimos a uma década de transformações, ao longo da qual regiões se transformarão de forma inimaginável, pois o desenvolvimento só é alcançado com a infraestrutura!

Regiões carentes, abandonadas desde sempre, já encontram transformações na economia local, no desenvolvimento regional, na busca de oportunidades por milhares de trabalhadores que, neste momento empregados pelos grandes projetos, decidirão fixar residência, constituir família e adotar a localidade como sua terra de progresso.

O setor de infraestrutura é desbravador, mobiliza diferentes insumos, alberga uma massa infindável de profissionais, nas suas mais diferentes frentes de ação e, por tudo isso, é a locomotiva da nação. Não se trata de ufanismo, mas de observação mais atenta do desenvolvimento regional.

O Brasil como economia que desponta e se consolida no cenário mundial, precisa aproveitar as oportunidades!

A atuação jurídica no apoio a todas as atividades desenvolvimentistas é fundamental e precisamos estar plenamente preparados para assessorar e prestar a consultoria necessária ao ineditismo de diversos temas que se apresentam.

O aprimoramento dos instrumentos jurídicos deve acompanhar o desenvolvimento da nação, sob pena de inviabilizarmos os avanços que tanto desejamos para o Brasil.

Assim vejo a atuação de nós, operadores do Direito, como meios de tornar efetivas as pretensões e os ousados projetos de infraestrutura.

A engenharia nacional avança, desenvolve-se, aprimora-se, inova; e o Direito? Necessitamos estar atentos para prestar nossa contribuição na justa medida em que os desafios nos são lançados.

As universidades e todo o meio acadêmico têm excelentes trabalhos que merecem ser aplicados, buscando a renovação e oxigenação de nossos tribunais, quanto aos entendimentos e apelos da nova ordem econômica.

A flexibilização é uma necessidade frente às solicitações e inovações diárias que nos são impostas pelas circunstâncias do mercado.

Especificamente podemos destacar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC, introduzido pela Lei 12.462 de 05 de agosto de 2011, e regulamentado pelo Decreto 7.581, de 11 de outubro de 2011, ao flexibilizar as regras estabelecidas pela Lei Federal de Licitações, Lei 8.666/93, que tem como principal objetivo conferir agilidade, transparência e segurança às licitações para as contratações necessárias à implantação de infraestruturas para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e para os Jogos Olímpicos de 2016.

Contudo, já há entendimentos abalizados, como o defendido pelo presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Benjamin Zymler, durante palestra no 7º Fórum Brasileiro de Combate à Corrupção,



---

realizado em 8 de dezembro de 2011, no sentido de que o Regime Diferenciado de Contratações (RDC) poderá ser estendido, no médio prazo, a obras que não são voltadas para a Copa de 2014. “O RDC é a ponta de lança de um novo código de licitações”, com a vantagem de trazer mecanismos que tornam as contratações mais transparentes e menos passíveis de corrupção.

O ministro Zymler apontou como grande mérito a possibilidade de conferir maior segurança ao processo, na medida em que as licitações forem realizadas por meio eletrônico. No seu entender, “pode haver uma espécie de malha fina nas contratações”.

O RDC flexibiliza as exigências para contratação de obras públicas e modifica a Lei das Licitações, para aplicação nos contratos referentes à Copa do Mundo e aos Jogos Olímpicos de 2016, que serão disputados no Rio de Janeiro.

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) já instaurou as primeiras licitações utilizando o RDC.

O primeiro edital utilizando as disposições do RDC foi publicado em 24 de outubro de 2011, objetivando a contratação de empresa para realizar os estudos preliminares e projetos básico e executivo da obra de ampliação e recuperação do estacionamento do Aeroporto Internacional de João Pessoa (PB).

Interessante observar que tal cidade não figura entre as sedes dos jogos da Copa de 2014. Entretanto, a utilização do RDC é adequada, na medida em que a nova Lei, no seu artigo 1º, inciso III, expressamente admite a sua aplicação nos casos em que obras de infraestrutura ou de aeroportos de capitais estejam localizadas a menos de 350 quilômetros de uma cidade-sede dos jogos da Copa de 2014.

Observamos outros três certames licitatórios instaurados pela Infraero, uma em outubro de 2011 e duas em novembro de 2011, pelo RDC:

— a primeira, em 7 outubro de 2011, tendo por objeto a contratação de empresa para elaboração e execução dos programas ambientais previstos nas obras de ampliação da pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS);

— a segunda, em novembro de 2011, cujo objeto é a contratação das obras de construção da nova torre de controle e edificações do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA) do Aeroporto Internacional de Salvador (Luís Eduardo Magalhães);

— a terceira, também, em novembro de 2011, para a contratação do fornecimento e instalação do sistema de transporte e manuseio de bagagens do terminal de passageiros 2 do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Tom Jobim).

Aceitar e assumir os desafios eis a nossa missão!

Podemos então concluir que apesar dos avanços deste ano, ainda estamos no começo de uma longa jornada.

No Brasil, dadas as suas dimensões superlativas, o fato é que superlativos também são os seus problemas



e as desigualdades regionais, que não condizem com a sua importância e posição estratégica perante as demais nações do mundo.

Sabemos que foi perdido um tempo precioso sem que fossem realizados os necessários investimentos. Há muito, ainda, por fazer, mas, finalmente, começamos a ver uma luz no fim do túnel.

**Date Created**

24/12/2011