

TERMINAIS PORTUÁRIOS ARRENDADOS. OUTRO EXEMPLO DE CONFISCO DE DIREITOS.

A Lei 8.630/93, também chamada de Lei dos Portos, atribuiu ao Poder Executivo a tarefa de, no prazo de 180 dias, adequar todas as concessões, permissões e autorizações então existentes às disposições por ela baixadas, assegurando o direito de opção por qualquer das formas de exploração de terminais portuários nela previstas, e a prorrogação dos respectivos contratos até o limite de cinquenta anos.

A legislação anterior facultava a prorrogação dos contratos por dez ou vinte anos, desde que os respectivos titulares estivessem adimplentes com suas obrigações. A nova lei aumentou esse prazo máximo para todos os tipos de outorgas, novas e antigas, revelando a preocupação do legislador com o tratamento isonômico dos investidores.

A parte que cabia ao Ministério dos Transportes foi cumprida, para os terminais de uso privativo objeto de autorização, mediante a outorga por contrato de adesão. E faça-se justiça, esta foi a centelha que deflagrou, ainda na década de noventa, o processo de modernização do sistema portuário brasileiro.

As Administrações dos Portos, contudo, não cumpriram a responsabilidade que lhes foi imposta pela lei no que concerne aos terminais objeto de permissão, dando lugar a um quadro de injusta desigualdade para cerca de duas dezenas de terminais arrendados, de uso público e de uso privativo, situados dentro das áreas dos portos organizados, alguns dos quais constituem o elo final de importantes cadeias produtivas dos seus titulares.

Em desespero, o segmento de empresarial envolvido luta pela tramitação no Congresso de um PL - o 5.980/09 - que obrigaria o Poder Público a cumprir o que já está previsto em outra lei. O fato chegaria a ser bizarro, não fossem os repetidos pronunciamentos de representantes do Poder Executivo e da Agência Reguladora, manifestando inclinação à liquidação dos contratos antigos, com a subsequente realização de licitações, e a ameaça de buscarem o veto do PL em apreço.

Essa solução, se injusta para os titulares de terminais, é também danosa aos interesses dos usuários dos portos nos segmentos de energia, grãos, produtos químicos e carga containerizada. Haverá fatalmente descontinuidade do serviço e encarecimento das tarifas portuárias, porque as nossas licitações, além de normalmente demoradas, veem tradicionalmente privilegiando o critério do maior preço da outorga. Constitui obrigação do Poder Concedente, o cumprimento cabal da adaptação dos contratos preexistentes a fevereiro de 1993, em conformidade com as condições estatuídas na Lei 8.630/93, inexistindo qualquer impedimento de natureza constitucional ou legal a esse ato.

Não se trata, absolutamente, de apadrinhar casuísmos, ou de conceder vantagens ilegais ou injustas a grupos privilegiados. Trata-se, isto sim, de fazer cumprir a lei, de acordo com seus mandamentos específicos e sábios, que permitem ao Poder Executivo exercer, em defesa do interesse público, o poder discricionário que lhe cabe.

EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA. ENFIM UM NOVO MODELO DE CONCESSÃO.

VALEC e ANTT anunciam estudos sobre um novo modelo de concessão a ser implantado na expansão da malha ferroviária. Velho sonho da ANUT, que lamenta o assunto não ter sido avaliado em maior profundidade quando o sugerimos, com empenho, para a licitação do trecho Palmas-Açailândia da Ferrovia Norte-Sul: um concessionário da linha e operadores ferroviários independentes.

A VALEC, como base de raciocínio, fala no modelo espanhol, no qual uma empresa constrói e concede a via, enquanto outra mantém e vende capacidade.

Seria criada outra empresa estatal? A VALEC contrataria uma empresa para controlar a movimentação das composições e as condições de entrada e saída? São perguntas que estão sendo analisadas.

Entendemos que não pode o Poder Público, conduzir esse processo decisório sem transparência; a discussão tem que ser ampliada e trazida ao conhecimento e à participação do público.

Outro aspecto a considerar é que, em nosso País, a empresa estatal, tem, por tradição, deixado muito a desejar como operadora e mantenedora de infra-estrutura de transporte.

A via ferroviária não é composta apenas de trilhos; inclui complexas estruturas de apoio e controle que fazem o sistema operar a plena capacidade, com confiabilidade e regularidade. O concurso do setor privado tem que ser considerado em sua capacidade de operar e conservar em bom estado toda essa arquitetura funcional.