

A Constituição e os portos

O Globo – Publicado em 29/05/2008

As operações portuárias públicas são realizadas por terminais operados por concessionários privados, mediante licitações. Os concessionários obrigam-se a controle rigoroso e pagam a União importâncias elevadas para a obtenção e a manutenção das concessões. Realizam investimentos vultosos para recuperar e ampliar as instalações portuárias, que reverterem a União.

Em dez anos, mais de um bilhão de dólares foram investidos em terminais público de contêineres. Três deles de 2,5 bilhões de reais para aplicar na expansão futura da infraestrutura. A movimentação de contêineres no Brasil quintuplicou e o comércio exterior passou de 100 bilhões para 280 bilhões de dólares. Criou-se um mercado com ampla competição: entre portos, entre terminais e no âmbito das várias licitações.

A concessão de terminais públicos e o instrumento para atrair a iniciativa privada para o setor portuário, mantendo o controle público. A constituição (art. 21, XII, f) atribuiu à União competência para explorar os portos, por sua relevância econômica e pela soberania nacional. Previu a licitação como obrigatória (art. 175). A criação de terminais privativos com função de terminais públicos sem previa licitação é inconstitucional.

A finalidade legal dos terminais privativos é movimentar carga própria e, acessoriamente, de terceiros. Não há serviço público, mas satisfação de interesse privado, daí caber a autorização do art. 21, XII, da Constituição. A prestação de serviços ao público em geral exige concessão e previa licitação.

Os terminais privativos prestam serviço privado. Podem eliminar ou reduzir a movimentação de determinadas mercadorias. Podem interromper a sua operação ou estabelecer privilégios entre usuários. O investimento reverte em ganho para o investidor, não para o patrimônio público. Admitir que terminais privativos prestem serviços públicos é subordinar o interesse da nação brasileira ao capital privado.

A competição deve ser ampliada sem a criação de terminais privativos. Não cabe a competição entre terminais com regras diferentes, levando os terminais públicos à insolvência. A licitação prévia garante a concorrência no acesso ao setor portuário e impede a cartelização.

O Brasil e todos os países civilizados preservam o controle público sobre seus portos. Generalizar os terminais privativos levará o país à condição única de eliminar os portos públicos. O pior será seu provável controle pelo capital estrangeiro. A privatização indiscriminada dos portos é o primeiro passo na sua alienação para os armadores multinacionais.

A busca de investimentos e a expansão do setor portuário são realizáveis no modelo atual. A expansão da capacidade depende tão-somente da licitação de novos terminais públicos e do aperfeiçoamento do marco regulatório, adequando os portos aos navios de grande porte. O que não podemos é alienar a soberania nacional.

Marçal Justen Filho é doutor em Direito, professor e advogado.