

**Aspectos Jurídicos do Fenômeno do Reequilíbrio e da Prorrogação
antecipada de Contratos de Arrendamento Portuário face ao Novo Marco
Regulatório**

*Legal Aspects of Port Leasing Review and Early Extension according to the
New Regulatory Framework*

Submetido(submitted): 15/12/2015

Parecer(revised): 19/01/2016

Aceito(accepted): 13/01/2016

Marcus Nylander Souza Oliveira *

Resumo

Propósito – Este artigo tem por finalidade esclarecer os aspectos e inovações da nova legislação portuária, fazendo um balanço de fatores que intervêm no processo de regulação. O objetivo é investigar em que medida as inovações se adequam à estrutura portuária para um melhor funcionamento dos portos.

Metodologia/abordagem/design – Adotou-se como método de abordagem o indutivo, apoiado em um conjunto de dados, tentando com isso descobrir e confirmar a hipótese de regulação aplicada a parâmetros de desempenho, conforme prescreve o novo marco portuário, analisando também a legislação em seu contexto moral.

Resultados – A nova Lei dos Portos traz perspectivas de crescimento para economia, embora seu impacto exato ainda seja incerto, uma vez que aos entraves para o desenvolvimento, é atribuído, preponderantemente, os altos custos e a pouca eficiência nas operações.

Implicações práticas – Trata-se de colaboração ao setor portuário, não só pela visão regulatória como também acadêmica, auxiliando na pesquisa e com estudos relacionados ao tema.

Originalidade/relevância do texto – Torna-se relevante, metodologicamente, conceituar os principais termos utilizados na análise do reequilíbrio e na prorrogação antecipada de contratos portuários, retomando as proposições normativas do novo marco regulatório portuário, sob enfoque, que leva em consideração a eficiência alertando, ainda, acerca dos possíveis efeitos negativos, inclusive quanto à captura do ente regulador.

Palavras-chave: nova Lei de Portos, setor portuário, regulação, desenvolvimento econômico, prorrogação antecipada.

* Advogado. Graduado pela Faculdade de Direito do Centro Universitário de Patos de Minas da Universidade Estadual de Minas Gerais. Pós Graduado em Direito Educacional. Coursou ainda Pós Graduação em Filosofia e Sociologia; e também realizou Especialização em Direito Público. Procurador Geral do Município de João Pinheiro (2009/2012). Email: marcus.nylander@hotmail.com.

Abstract

Purpose – This article aims at clarifying the issues and innovations of the new port legislation taking into account the factors involved in the regulatory process. The purpose is to investigate the extent to which innovations fit the port structure for a better functioning of ports.

Methodology/approach/design – It adopted an inductive method of approach supported by a set of data in order to try to discover and confirm the hypothesis of regulation applied to performance parameters, as prescribed in the new port mark, also considering legislation in its moral context.

Findings – The new Port Law sheds light on prospects of economic growth, although its exact impact is still uncertain, since the barriers to development are mainly attributed to the high cost and low efficiency in operations.

Practical implications – It aims at collaborating with the port sector, not only through a collaborator point of view, but also as an academic view assisted by studies related to the topic.

Originality/value – Its importance lies, methodologically, on conceptualizing the key terms used in the equilibrium analysis and on the early extension of port contracts, emphasizing the normative propositions of the new port regulatory framework that takes into account efficiency and also the possible negative effects, including the regulatory capture.

Keywords – New Ports Act, port sector, regulation, economic development, early extension.

Introdução

Novas diretrizes foram estabelecidas pela Legislação dos Portos: a Lei Federal nº 12.815/13 regulamentada pelo Decreto nº 8.033/13 e a Resolução 3320 da Antaq definem o novo marco regulatório para os portos brasileiros. Esse marco é de extrema importância, uma vez que o país é a 7ª economia do mundo e movimenta 94% do seu comércio exterior através dos portos. Com o advento destes procedimentos legais, novos investimentos serão aportados nos portos brasileiros que terão melhor desempenho alavancando a economia brasileira.

Neste contexto, o presente estudo visa instruir o entendimento de institutos de direito no setor portuário, com intuito de verificar as competências regulatórias e extrair informações dos dispositivos legais que regulamentam o reequilíbrio econômico financeiro dos contratos no setor portuário.

Cabe analisar se os instrumentos são eficazes ou insuficientes para dinamizar o setor conforme entendimento estabelecido na lei. Oportuno avaliar a natureza dos procedimentos face ao advento do novo marco regulatório, observando implicações quanto à realização de novos investimentos nos

terminais portuários, demonstrando se essa possibilidade se apresenta como solução para promover o desenvolvimento portuário.

Os reequilíbrios de contratos com pedido de antecipação da prorrogação abrem caminho para aplicação da teoria econômica da regulação e da teoria da captura, uma vez que há envolvimento dos arrendatários na renovação dos contratos, através do instituto da prorrogação antecipada. O envolvimento ocorre quando estes trazem ao processo o estudo de viabilidade técnica e econômica, onde se apoiam para discutir as necessidades do porto bem como alavancar o sistema arrendado. São apresentadas, pelos arrendatários, soluções para o desenvolvimento e expansão da zona portuária. Cabe registrar que essa participação no procedimento administrativo é ditado pela legislação.

Ao que tudo indica, desde que os contratos, ainda vigentes, tenham cláusula expressa de prorrogação, está será realizada caso haja aprovação de investimentos não previstos no contrato original, uma vez que não pode prescindir da realização de novos investimentos, além de outros requisitos. Daí, pergunta-se: os arrendatários, de fato, necessitam antecipar a prorrogação para que possam apresentar programas de investimentos?

Fato é que para fins de verificação da admissibilidade da prorrogação antecipada, deve-se considerar apenas futuros efetivos investimentos. E quando projetamos o tempo no espaço é importante lembrar que alguns dos arrendatários estão no domínio contratual da área do porto, em alguns casos, desde meados da década de 90.

O plano de investimentos, proposto pelos arrendatários, firma-se em obrigações de resultado no contrato a serem fiscalizados posteriormente. Entrementes, se ainda há longo prazo, anterior ao vencimento do contrato, não deveria estar movimentando carga igual ou superior ao previsto, com fulcro na eficácia do negócio? Em alguns casos, a projeção final da prorrogação aproxima-se do ano 2050 e, nessa esteira não estariam os institutos ora aplicados sendo instrumentos de captura de negócios?

Vale ainda lembrar que reequilíbrio e prorrogação antecipada são institutos diferentes e que devem ser analisados individualmente.

Pois bem, retomando a produção textual, temos que ela apresentará definições conceituais acerca do tema e comentários relacionados ao novo modelo regulatório no qual a Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ tem se apoiado.

Das Competências do Novo Marco Regulatório Portuário

A Constituição Federal de 1988 proclama que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos

marítimos, fluviais e lacustres (art. 21 XII, f). E, segundo dispõe a Lei 8.987/95 considera-se poder concedente a pessoa jurídica-política em cuja competência se encontre o serviço público (art. 1º parágrafo único, I). Assim, *in casu*, a União é o poder concedente.

O regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias é regido pelas disposições da Lei 12.815 de 05 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013. O artigo 16, III da Lei 12.815/13 estabelece que compete ao poder concedente celebrar os contratos de concessão e arrendamento portuários, devendo a ANTAQ fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei 10/233/01. Ao turno que seu regulamento (Decreto 8.033/13) dispõe que o poder concedente será exercido por intermédio da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR. De efeito, qualquer celebração de novo contrato de arrendamento portuário, modificação ou aditamento, compete exclusivamente à SEP/PR.

A Concessão de serviços públicos no âmbito da Administração Pública Federal é regulada pela Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. Também, os contratos administrativos são regidos pela Lei 8.666 de 21 de junho de 1993.

No âmbito da ANTAQ a exploração de áreas e terminais dentro do Porto Organizado é disciplinada pela Resolução nº 2.240-ANTAQ, de 04 de outubro de 2011. Já a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados é tratada pela Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 08 de janeiro de 2014 e a fiscalização da prestação dos serviços portuários é regulamentada pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 06 de fevereiro de 2014.

O Decreto nº 8.033/2013 ainda dispõe que cabe à SEP/PR aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de arrendamento, depois da prévia análise das propostas pela ANTAQ. E a Lei nº 12.815/2013 indica que a prorrogação antecipada do contrato, atribuída à SEP/PR além de outros requisitos, não pode prescindir da realização de novos investimentos, conforme disposto no artigo 57 §1º.

De igual sorte, a decisão acerca da recomposição do equilíbrio do contrato é da Secretaria de Portos - SEP/PR, embora a instrução processual seja da ANTAQ (art. 18, parágrafo único, Res 3220-ANTAQ) em consonância com o que dispõe, *mutatis mutandis*, a Lei 8987 (final do §4º do art. 9º).

Do quadro normativo vigente, vislumbra-se que compete à União, por intermédio da SEP/PR, a decisão sobre o reequilíbrio da equação econômica financeira, a prorrogação antecipada e a autorização para realização de investimentos não previstos, no que dizem respeito ao contrato de arrendamento.

O que se pode revelar é que as manifestações da ANTAQ no procedimento são meramente instrutórias (ou opinativas), balizadas estritamente

por sua *expertise* técnica, para subsidiar a decisão final a ser tomada, exclusivamente pela SEP/PR.

Poderíamos colocar em discussão o ambiente regulatório levado a efeito, neste estudo e o papel da ANTAQ. Entretanto essa não é a empreitada deste estudo, podendo ser objeto de ensaio crítico a respeito da postura dos órgãos estruturadores do Estado, aqui citados. Face à lacuna, é importante reiterar aquelas que são as principais ações regulatórias da ANTAQ, que vão desde a edição de normas (elaboração e revisão); fiscalização e arbitragem; elaboração de estudos e planejamento; concessão de outorgas e integração com os diversos atores do setor aquaviário.

Esse rol acima descrito, quando analisado em função da matéria de reequilíbrio dos contratos, incita uma dúvida que coloca em cheque o papel regulador da ANTAQ. Porém, de acordo com os precedentes do novo marco regulatório, trata-se de peculiaridades de um novo cenário.

Segundo preceitos da teoria da captura, a regulação é uma resposta às demandas dos grupos de interesse organizados, que atuam para dinamizar interesses corporativos. O que temos é que, ao longo do tempo, as agências reguladoras, criadas com propósitos positivos, tenderiam a ser dominadas. Dai a expressão, capturadas. A atuação ocorre pela ação de grupos de interesses atuando sobre o processo de elaboração e aplicação das leis. Essa captura pode ser notada na aplicação dos institutos de recomposição e reequilíbrio econômico dos contratos portuários. Grande partes dos temas regulados tem como interessados o grande público, e este não tem as mesmas condições de organizar-se que a indústria regulada. Os custos para a mobilização de grandes e díspares setores da população são reconhecidamente elevados. Assim, as empresas reguladas, dispendo de maiores recursos e maior organização tendem a capturar a agência reguladora.

O fenômeno da captura das agências reguladoras ocorre, via de regra, quando há distorção do interesse público em favor do interesse privado, motivada pela enorme pressão do poder econômico das empresas reguladas e de grupos de interesses. Esse fenômeno afeta de forma evidente, a imparcialidade das agências reguladoras. Segundo Justen Filho (2002, p. 369-370), ocorre quando a agência perde sua condição de autoridade comprometida com a realização do interesse coletivo e passa a reproduzir atos destinados a legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados.

Neste contexto a agência reguladora passar a servir de instrumento para viabilizar e legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados.

Em uma análise comparada, o procedimento de prorrogar antecipadamente o contrato, pode não ser tão republicano, em que pese os fundamentos legais da legislação, vigente no novo marco regulatório,

ampararem todo sistema de prorrogação, inclusive com participação dos arrendatários. Em tese pode existir interpretação do art. 57 da Lei 12.815/2013 que torna o contrato capiturável. Contudo podemos aguçar pensamentos do ponto de vista da moralidade, uma vez que a participação dos arrendatários é vizinha ao processo administrativo, durante todo seu labor. Dessa forma, até que ponto prevalece a imparcialidade no procedimento de prorrogação? Ela opera tão somente de forma técnica?

De acordo com CARVALHO (2004, p. 384) a pretensa neutralidade das agências é um ponto que, nas últimas décadas, tem sido muito questionada, pois, muitas vezes, a realidade indica que existe a possibilidade de captura das agências por parte dos atores econômicos objetivando a satisfação de seus interesses de forma institucionalizada. Estas três características se encontram intimamente ligadas, podendo-se afirmar, por exemplo, que a discricionariedade técnica decorre da especificidade que caracteriza as agências.

No Brasil esses órgãos reguladores foram instituídos por lei, com natureza jurídica de autarquias de regime especial, vinculadas ao Ministério competente para tratar da respectiva atividade. A expressão regime especial, por determinação legal, compreende a perspectiva de atribuir a esses órgãos maior autonomia no exercício de suas competências normativa (quase legislativa) e decisória (quase judicial), bem como garantir a estabilidade de seus quadros em virtude dos mandatos fixos estabelecidos para seus diretores (DI PIETRO, 2005. p. 9).

Fato é que as questões relativas à regulação dos serviços públicos são particularmente conflituosas. Investidores e concessionários, consumidores de baixa renda e consumidores como um todo, grupos de consumidores e grupos de defesa do meio ambiente, consumidores industriais e consumidores domésticos, são alguns exemplos de interesses conflitantes em matéria de serviços públicos, que tendem a constituir as bases de um jogo de soma zero. (AGUILLAR, 1999. p.220)

A prestação de serviços de infraestrutura nas sociedades de massas implica a realização de investimentos grandiosos e envolvem a consideração de inúmeras questões de ordem técnica, seja na estratégia de implementação desses serviços, seja na escolha da forma da infraestrutura destinada a sustentar sua continuidade. Cada uma das decisões técnicas relativas aos serviços públicos tem componentes políticos aos quais a sociedade civil, via de regra, somente tem acesso a *posteriori*, ou seja, quando sofre as consequências dessas decisões e nada mais possível fazer para retificá-las. (AGUILLAR, 1999. p. 221)

Na suposição de que o agente regulador é um defensor incondicional do interesse público, a relação regulador-concessionário é suficiente para o sucesso. Se os interesses da agência no coincidem com os interesses públicos, o trinômio governo-regulador-concessionário deve ser encarado como uma forma

alternativa de contornar o problema. E, finalmente, não sendo o governo eficaz defensor do interesse público, deve-se considerar a importância do polinômio eleitor-governo-regulador-concessionário. Problemas relativos ao processo regulatório, como a captura do regulador pelos agentes regulados, a dificuldade de se demonstrar a relação entre custos e benefícios da regulação, a existência de um déficit de legitimidade do regulador perante a sociedade e a imprevisibilidade dos efeitos da regulação foram observados ao longo dos anos e consubstanciaram diversas críticas ao modelo das agências reguladoras. (BENJÓ, 1999. p.109/110)

Dada a relevância da prestação dos serviços de infraestrutura, as imperfeições porventura existentes no mercado concorrencial podem levar a resultados e desequilíbrios indesejáveis, de sorte que a regulação se faz necessária para tentar corrigir essas distorções e proteger os usuários dos serviços de eventuais abusos de poder econômico por parte dos agentes privados prestadores dos serviços. A atividade regulatória também se mostra relevante como indutora da universalização dos serviços de infraestrutura. (Acórdão nº 2261/2011 – TCU – Plenário).

Teoricamente, a Agência Reguladora figura como um terceiro ente imparcial, que regula a relação de consumo, com o objetivo de equilibrar interesses muitas vezes opostos, consoante o interesse público.

O artigo 57, da Lei nº 12.815/13, trata da possibilidade de renovação antecipada de Contratos de Arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630/93, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, dependendo da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente. Eis o ponto central da questão.

Causa estranheza a alegação de que os interessados pugnam pela renovação antecipada, informando projeção de valores investidos, sob justificativa de viabilizar o programa de investimentos necessários para a continuidade de expansão e modernização das atividades nos portos. A efeito, a legislação anterior não levava em consideração parâmetros de desempenho, que tem sido uma nova ótica de fiscalização por parte do Tribunal de Contas da União.

Segundo consta dos instrumentos, é noticiada a demanda por novos investimentos para o aumento da capacidade de movimentação e modernização das operações, em consonância com seu direito/dever de modernizar, aparelhar e ampliar as instalações portuárias, mediante execução de novas obras e a realização de operações portuárias de acordo com as normas legais, regulamentares, e ambiental aplicáveis. Dessa forma o passivo já implantado dentro do período contratado não pode servir à estes estudos, senão para fins, tão somente de reequilíbrio.

Os empreendimentos apresentam EVTEA, o qual, normalmente após aprovado, reconhece a compatibilidade da solução apresentada declarando estar esta consubstanciada no interesse público.

A Metodologia de Recomposição aplicada nos Casos de Reequilíbrio

A metodologia para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento observa o disposto na Nota-Técnica 07/2014/GRP/SPO/ANTAQ/SEP de 09 de abril de 2014 em consonância com a Resolução ANTAQ nº 3.220 de 8 de janeiro de 2014, que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e define a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias.

A referida resolução deriva de uma proposta de norma (Resolução nº 3.093-ANTAQ, de 8 de outubro de 2013) que foi submetida à Audiência Pública entre outubro e novembro de 2013, tendo recebido mais de 400 contribuições do setor. A Audiência Pública Presencial ocorreu no dia 30 de outubro de 2013, das 15 às 18h, nas dependências da ANTAQ em Brasília/DF. A finalidade da Audiência Pública é promover consulta aos usuários de forma a exercer uma gestão pública mais transparente e participativa.

A ANTAQ já vem discutindo o tema da recomposição do equilíbrio econômico financeiro dos contratos de arrendamento desde o início de 2012, quando foi publicada a Resolução ANTAQ nº 2.367 de janeiro 2012. A referida resolução, na época, também aprovou proposta de norma sobre projetos de arrendamentos e procedimento para revisão do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamentos. Da mesma, também derivou procedimento de Audiência Pública, inclusive presencialmente. Contudo, a mencionada proposta de norma foi anulada em função de notícias de mudança no marco regulatório do setor portuário, o que efetivamente só ocorreu em dezembro de 2012, com a edição da MP 595, posteriormente convertida na Lei nº 12.815/2013.

Como se pode constatar, a edição da MP nº 595/12, e sua posterior conversão na Lei nº 12.815/13, alteraram significativamente a modelagem das concessões e arrendamentos nos portos organizados brasileiros. Dentre as alterações, destacam-se a caracterização jurídica dos arrendamentos como concessão de uso de bem público (conforme Exposição de Motivos da MP nº 595/12) e a sua aproximação com o instituto da concessão de serviço público. Não só haverá a cobrança de parâmetros de desempenho como também foram estabelecidas metas e prazos para o alcance de níveis de serviço. Além disso, o novo modelo estabelece: regulação da tarifa cobrada; alterações de competências do Poder Concedente e demais entes envolvidos; mudança no critério de

juízo das licitações; e, ainda, modificações na caracterização de terminais de uso privativo.

Breve Leitura Comentada da Resolução nº 3.220/14, da ANTAQ

Analisando-se a redação final da Resolução nº 3.220/14, que contém a norma definitiva, observamos alguns pontos importantes, que merecem ser discutidos. A Agência Porto Consultoria chegou a emitir boletim informativo acerca das modificações. Passemos ao comentário de alguns itens:

O Art. 2º da Resolução, que contém definições, observamos que o conceito de “Fluxo de Caixa Marginal” foi alterado em relação à proposta de norma que foi submetida à Audiência Pública. O conceito final estabelece o seguinte:

III - Fluxo de Caixa Marginal: fluxo de caixa projetado em razão do evento que ensejou a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento, considerando os fluxos dos dispêndios e receitas marginais;

A redação original não continha a expressão “evento”, mas sim “investimentos ou custos”, e a expressão depois da vírgula (“considerando os fluxos dos dispêndios e receitas marginais”) foi acrescentada. Podemos crer que houve uma melhoria na redação, esclarecendo que o Fluxo de Caixa Marginal conterá, apenas, os dispêndios e receitas marginais. Prosseguindo ainda no Art. 2º, temos o inciso IV que refere-se ao conceito de “Revisões Contratuais”, que veio substituir as definições “Revisões Extraordinárias” e “Revisões Extraordinárias”. O conceito final estabelece o seguinte:

IV - Revisões Contratuais: aquelas realizadas mediante a materialização de quaisquer dos riscos expressamente assumidos pelo poder concedente em contrato, ou na hipótese de investimentos ou serviços de interesse público, aumento ou redução da área, determinados pelo poder concedente, que venham a afetar de forma continuada o empreendimento arrendado, com vistas a manter o seu equilíbrio econômico-financeiro;

A redação original continha o texto acima na definição Revisões Extraordinárias, porém continha uma definição a mais para as “Revisões Ordinárias”. Acreditamos pertinente a aglutinação, uma vez que a diferença entre ambas era apenas a periodicidade, sendo que ambas visavam recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

O Art. 3º estabelece que todo arrendamento será sempre precedido de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, que servirá de base para a licitação. Detalha, ainda, os itens que tal estudo deve conter.

Neste detalhamento, a redação final foi alterada em relação à da proposta de norma, esclarecendo alguns pontos duvidosos e incluindo outros.

Nesse ponto, destacamos a exclusão do antigo inciso II (exame da rentabilidade do empreendimento) que, convenhamos, estava já contemplada na análise econômico financeira do empreendimento, bem como o novo texto do inciso IV que, esclarece o que de fato querem da parte ambiental do estudo. A nova redação prevê o seguinte:

IV – análise preliminar da viabilidade ambiental, que deverá considerar o resultado dos estudos de engenharia, eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente e a licença de operação do porto, quando couber;

A redação original previa a exigência de o EVTEA conter o Termo de Referência, documento emitido pelo órgão ambiental. A nova redação retira esta obrigatoriedade do EVTEA, sendo que o Termo só será exigido previamente à celebração do contrato de arrendamento, nos termos do artigo art. 14 da nova Lei dos Portos.

Entretanto, segundo a nova Resolução, o EVTEA deverá conter apenas uma análise preliminar da viabilidade ambiental que, nada mais é do que o escopo contido na Portaria SEP nº 38 de 2013

Relativamente aos estudos ambientais preliminares, apesar do EVTEA ser apresentado à ANTAQ, a autorização para a elaboração de EVTEA de arrendamento portuário deverá ser solicitada à SEP. Contudo, a redação poderia ser melhor esclarecida, pois ainda resta dúvida quanto à necessidade de solicitar autorização da SEP para a elaboração de EVTEA, por interessados, nos casos de prorrogação e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento.

O Art. 3º, § 4º é um dispositivo muito interessante, pois atesta o retorno do Sistema EVTEA, da ANTAQ, para o envio dos estudos. O dispositivo dispõe o seguinte:

§ 4º O EVTEA elaborado pelos interessados, nos termos do parágrafo anterior deste artigo, deverá ser apresentado na forma definida pela ANTAQ, por meio de sistema informatizado, bem como deverá conter o nome do responsável técnico, sua assinatura, que poderá ser feita com a utilização de certificados digitais, e número de registro no órgão de classe.

Pois bem, o retorno do sistema EVTEA e a assinatura do responsável técnico poder ser com a utilização de certificados digitais são questões positivas, pois agilizam o envio e a tramitação do EVTEA.

O Art. 4º apresenta uma novidade da Resolução nº 3.220 que prevê a possibilidade de elaboração de EVTEAs simplificados nos casos em que seja mantido o perfil das cargas a serem movimentadas ou quando o objeto e as condições do arrendamento assim o permitam, conforme estabelecido pela SEP. O dispositivo dispõe o seguinte:

Art. 4º O EVTEA de que trata o artigo 3º desta Norma poderá ser realizado em versão simplificada, desde que:

I - não haja alteração substancial da destinação da área objeto do arrendamento;

II - não haja alteração substancial das atividades desempenhadas pela arrendatária; e

III - o objeto e as condições do arrendamento assim o permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente.

§ 1º Não haverá alteração substancial da destinação da área objeto do arrendamento, bem como das atividades desempenhadas pela arrendatária, para os casos em que seja mantido o perfil das cargas a serem movimentadas, conforme as seguintes modalidades:

I - granel sólido de origem mineral;

II - granel sólido de origem vegetal;

III - granel líquido e gasoso;

IV - carga geral; e

V - carga containerizada.

§ 2º Poderão ser dispensadas, nos casos enquadrados no § 1º deste artigo, as informações, no todo ou em parte, referentes aos incisos V e VI, do artigo 3º desta Norma.

§ 3º A dispensa de que trata o parágrafo anterior ficará a critério da ANTAQ e será comunicada ao interessado no caso em que este esteja autorizado a elaborar o EVTEA.

§ 4º Diretriz a ser estabelecida pelo poder concedente balizará a simplificação de que trata o inciso III do caput.

A leitura que se faz do tema é que para EVTEAs de áreas já operacionais, nos casos em que seja mantido o perfil das cargas a serem movimentadas, tais EVTEAs poderão, a critério da ANTAQ, ser simplificados, ou seja, serão dispensados das seguintes informações: descrição da estrutura operacional proposta para o projeto, contendo as modalidades de transporte envolvidas, a infraestrutura para a transferência da carga desses modais para o porto ou vice-versa, e os sistemas para carregamento e descarregamento das embarcações, incluindo as condições de armazenagem da carga e/ou movimentação de passageiros; e ainda de desenhos esquemáticos representando a estrutura operacional e memorial descritivo das áreas e instalações a serem arrendadas, acompanhados das respectivas representações em planta de localização e de situação, incluindo as benfeitorias e equipamentos.

O artigo 6º estabelece, por escrito, orientação da ANTAQ de que o EVTEA deve considerar como prazo de amortização o período inicial do arrendamento, observado o limite de 25 anos, excluída a prorrogação.

Além disso, em seu parágrafo 2º, o dispositivo deixa claro que EVTEAs relativos à prorrogação do prazo de arrendamento, ou seja, que embasem pedido de renovação do contrato em sua segunda “pernada”, também deverão observar os requisitos previstos no art. 3º e seguintes da Resolução 3.220/2014.

O Art. 7º é na verdade um dos artigos mais importantes da Resolução, pois trata de tema que ainda precisa ser plenamente discutido com a SEP e a ANTAQ: a alocação de riscos nos contratos de arrendamento.

O dispositivo diz que considera-se mantido o equilíbrio econômico-financeiro sempre que for comprovado o atendimento às condições estabelecidas no contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida.

Assim, sempre que ficar comprovado que não foram respeitadas as condições do contrato ou que a alocação de riscos deste último não foi mantida, caberá pedido de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. Até aí, tudo bem, o artigo está bem escrito. Contudo, por trás do referido artigo está um tema que precisa ser definido e que vem causando perplexidade: Quais são as regras de alocação de riscos? Se as minutas divulgadas pela ANTAQ se converterem em definitivas, a previsão é de que a arrendatária será, integral e exclusivamente, responsável por todos os riscos relacionados ao contrato de arrendamento, inclusive no que tange às modificações tributárias, aos eventos decorrentes de casos fortuito e de força maior, às variações de taxas de câmbio e de juros. Ou seja, significa dizer que ao arrendatário foram alocados todos os riscos relacionados à Teoria da Imprevisão.

Esta excessiva oneração do arrendatário viola a Teoria Econômica da alocação de riscos contratuais, segundo a qual os riscos devem ser alocados à parte contratual que tenha as melhores condições suportá-lo. Trata-se de lógica que se apresenta, ainda mais acentuada, em contratos de arrendamento portuário, que se caracterizam pelo aporte de vultosos investimentos, nos quais o arrendatário necessita de prazos dilatados para a sua amortização, estando tal ajuste sujeito à incidência dos mais variados riscos.

Se nenhum risco é assumido pelo Poder Concedente, quando o arrendatário poderá requerer a recomposição?

O Art. 8º, § 1º representa, segundo o empresariado, o dispositivo mais polêmico da Resolução, pois fixa prazo de 2 anos para que a arrendatária solicite revisão contratual para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sob pena de preclusão do direito à recomposição. Este prazo será contado da ocorrência do fato caracterizador da materialização do risco ou do início da sua ocorrência, no caso de evento contínuo no tempo.

Há indícios que este dispositivo infringe o direito ao equilíbrio econômico financeiro dos contratos, previsto no artigo 37, XXI, in fine, da Constituição Federal e 9º da Lei nº 8.987/1995.

O Texto Constitucional, ao estabelecer a obrigatoriedade de cláusulas que disponham sobre as obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, prescreve norma cogente que impõe o equilíbrio entre o encargo do particular e a contraprestação da Administração Pública.

Ressalte-se que o Texto da Constituição e nem o do próprio art. 65 da Lei nº. 8.666/93, não mencionam nenhum prazo, o que nos leva ao entendimento de que em qualquer momento pode ser restabelecido pelas partes o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, desde que o caso se enquadre nos dispositivos legais.

Entendemos que, ainda que a previsão contratual ou editalícia seja contrária ou limitadora do direito previsto na Constituição, estas não teriam o condão de prejudicar a aplicação do restabelecimento do equilíbrio, pois sua origem não é contratual, e sim constitucional.

Além disso, na prática, esta limitação de prazo não se mostra adequada, pois é perfeitamente cabível que o fato ensejador do desequilíbrio ocorra por exemplo, hoje, e os seus efeitos só serem percebidos anos mais tarde. Por estes motivos, não entendemos correta tal limitação ao arrendatário. Este tema, repita-se, está sendo muito questionado por inúmeros empresários do setor.

O Art. 9º estabelece que a recomposição considerará os dispêndios e receitas marginais e a Taxa de Desconto definida pela ANTAQ, se outra não houver sido definida no contrato de arrendamento.

Primeiramente, vemos uma tremenda dificuldade para as empresas de engenharia elaborarem CAPEX e OPEX marginais, (que trata-se do capital, bem como das despesas de capital). Entendemos que, no caso de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o Fluxo da Caixa será o de um EVTEA normal, porém, sua alimentação será bastante complexa.

Em segundo lugar, não há como deixar de mencionar, pelo menos em relação aos contratos já existentes, o fato de que a maioria deles não possui Taxa de Desconto definida. Portanto, caberá à ANTAQ arbitrar a referida Taxa, que será aquela vigente à época que ocorreu o evento que ensejou a recomposição (vide art. 19, § 3º da Resolução), a menos que o contrato tenha estabelecido outra.

No Art. 10 o poder concedente poderá, de forma exclusiva, promover a revisão contratual para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso determine ou autorize previamente investimentos e serviços de interesse público ou expansão ou redução da área arrendada.

Além das hipóteses em que a alocação de risco original não for mantida, que poderá ser alegada tanto pelo arrendatário como pela SEP, em caso de novos investimentos (frisa-se, desde que sejam previamente autorizados pelo poder concedente), expansão ou redução da área do arrendamento, será unicamente a SEP a promover a revisão contratual. Já o Art. 10, § 4º condiciona que, para a

recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de arrendamento, nas hipóteses de novos investimentos (frisa-se, desde que sejam previamente autorizados pelo poder concedente), expansão ou redução da área do arrendamento, a elaboração do respectivo EVTEA, conforme definido na Resolução.

Apesar de não estar expresso, uma análise conjunta do art. 10, § 4º com os artigos 8º, § 2º, e 19 da Resolução 3.220 permite-nos inferir que o EVTEA também será exigido nos casos em que o arrendatário solicitar a revisão.

O art. 12 estabelece o seguinte:

Art. 12 Em qualquer hipótese, o procedimento de revisão contratual para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser concluído no prazo máximo de 180 dias, a partir da data de protocolo do processo na ANTAQ.

§ 1º O prazo contido no caput poderá ser prorrogado, uma única vez e por igual período, a pedido de qualquer parte interessada no procedimento, desde que devidamente justificado.

§ 2º Na extrapolação do prazo previsto no caput, o poder concedente deverá se manifestar quanto à continuidade do procedimento e justificar caso o pedido seja negado.

O setor enxerga com grande satisfação a previsão de um prazo para o término do processo de recomposição. Como previram prazo para o arrendatário solicitar a recomposição, nada mais justo que o poder concedente tenha prazo para analisar o pleito.

O Art. 13 é um artigo muito importante, pois trata da revisão prevista no contrato. O dispositivo prevê que:

Art. 13 A revisão contratual do contrato de arrendamento, quando prevista contratualmente, deverá observar os seguintes procedimentos:

I - a ANTAQ se reunirá com o arrendatário, em até 120 (cento e vinte) dias antes da data prevista para a revisão contratual, e realizará verificação do cumprimento das condições avençadas no contrato; e

II - a ANTAQ deverá elaborar relatório técnico de acompanhamento do contrato e parecer jurídico sobre a sua execução, que abordará:

a) a ocorrência, ou não, de fatores que tenham impactado a execução do contrato de arrendamento, considerada a alocação de riscos nele prevista, se for o caso;

b) a sua adequação aos parâmetros de qualidade e obrigações contratuais; e

c) a atualidade das condições de prestação de serviços.

Parágrafo Único. Quando não houver disposição contratual específica acerca da periodicidade, a revisão contratual será realizada

a cada 5 (cinco) anos, contados a partir da assinatura do contrato de arrendamento.

Prosseguindo neste detalhamento, temos o Art. 14 como um dos dispositivos mais importantes, pois trata dos mecanismos que o poder concedente adotará para recompor o equilíbrio econômico-financeiro, ou seja, preferencialmente, a SEP aumentará ou reduzirá os valores previstos no contrato de arrendamento. Além desse instrumento preferencial, o poder concedente pode valer-se da modificação das obrigações contratuais do arrendatário previstas no próprio fluxo de caixa marginal; na extensão ou redução do prazo de vigência do contrato de arrendamento; e ainda no pagamento de indenização.

Frisa-se que todos estes meios poderão ser utilizados de forma isolada ou combinada, sendo que a SEP não poderá se valer de meio de recomposição que prejudique a forma de financiamento do projeto por parte da arrendatária.

No caso de ser escolhida o meio de pagamento de indenização, esta poderá, ao final do contrato, ser convertida em extensão do prazo de vigência do contrato de arrendamento, desde que requerido pela arrendatária ao poder concedente em até 48 (quarenta e oito) meses, ou seja, 4 anos, antes da data do término do prazo do arrendamento, observado os limites de vigência previstos em lei. Caso a decisão sobre a conversão da indenização em prazo não ocorra em até 24 (vinte e quatro) meses antes da data do término do prazo do arrendamento, o pedido será considerado negado.

Em qualquer caso, a prorrogação do prazo de contrato deverá estar fundamentada na apresentação de estudo detalhando o fluxo de caixa associado à alteração do prazo e ser acompanhada de justificativa da compatibilidade da solução com o interesse público, inclusive considerando seus efeitos nas demais áreas do Porto Organizado.

Além disso, sempre que o procedimento de reequilíbrio afetar a capacidade ou produtividade das instalações portuárias do arrendamento, inclusive em razão da incorporação de área, os parâmetros do arrendamento, a movimentação mínima garantida ou fixada, o valor máximo da Tarifa de Serviço, os critérios de mensuração do desempenho e o valor do arrendamento, conforme o caso, deverão ser ajustados de forma a:

I - incorporar os ganhos de eficiência; e

II - manter a correlação entre direitos e obrigações assumidos pela arrendatária nos termos do contrato de arrendamento.

O Art. 15 trata do processo de recomposição que não poderá alterar a alocação dos riscos originalmente previstos no contrato de arrendamento. Este artigo serve para deixar claro que os meios para recompor o equilíbrio não poderão atingir a matriz de riscos pactuada ao início do arrendamento.

Por fim, o Art. 18 indica que procedimentalmente, a solicitação de recomposição deverá ser remetida à SEP que, considerando procedente a

solicitação, encaminhará os estudos para análise e manifestação da ANTAQ, com vistas a subsidiar sua decisão final.

Da Natureza da Prorrogação Antecipada e das Alterações Contratuais

Os contratos a serem analisados pela ANTAQ são originários de Concorrências Públicas. O objeto é o arrendamento de áreas que recebem a denominação de Terminal, na modalidade de uso público, para movimentação de cargas, normalmente pelo prazo de 20 ou 25 anos, sendo que alguns possuem previsão de prorrogação por igual período.

Induvidoso que os contratos de arrendamento, em consequência do prevalente regime jurídico de direito público ostentam a qualidade de contratos administrativos, sujeitos que estão às alterações unilaterais que visam garantir o poder concedente da potência de adequar o instrumento ao interesse coletivo, que predomina sobre o interesse do particular na espécie. Ou seja, sempre será garantido ao poder público promover as alterações contratuais desde que fundado no interesse público objetivamente demonstrado (motivação explícita).

Por sua vez, considerando o longo prazo de execução dos contratos de concessão e de arrendamento – necessário para a recuperação dos investimentos, de observar que o ritmo da mutabilidade tecnológica e o necessário aperfeiçoamento do mercado e dos serviços determinam a necessidade de alterações, sem que o correr-se-ia o risco de descompasso entre a utilidade fornecida e a necessidade do usuário. A dizer, no decorrer da execução desses contratos, não raras vezes, surgem elementos novos que podem subverter as projeções originais.

Podemos elencar alguns elementos que são riscos do poder concedente, que contemplam os fatores que levam a ocorrência de reequilíbrio, podemos citar:

- Descumprimento de obrigações contratuais atribuídas ao Poder Concedente;
- Custos diretos e indiretos decorrentes da recuperação, remediação, monitoramento e gerenciamento do Passivo Ambiental existente dentro da área do Arrendamento; e,
- Atraso na disponibilização da área do arrendamento.

Com base na matriz de risco dos arrendatários, temos que há ainda outros fatores que ensejam análise de reequilíbrio, assim como novos investimentos como demanda, custos e despesas, tecnologia empregada, riscos de projeto, engenharia e construção e mudanças no custo de capital. Na prática, podemos observar alguns estudos, citados aqui genericamente, que levaram em consideração:

- Movimentação de outras cargas, além daquelas previstas no contrato, bem como carga de terceiro;

- Obras para adequação do Terminal, tais como a dragagem de aprofundamento e de manutenção dos berços, linha de transportadores, construção de extensões necessárias nas pontes ferroviárias, interligação das linhas internas;
- Realização de investimentos requeridos para adequação das instalações portuárias em equipamentos necessários ao embarque de cargas; e,
- Correção da área arrendada que via de regra servem para incorporar área ao contrato, cujo arrendamento passa a totalizar área maior.

Calha à fiveleta a doutrina de Marçal Justen Filho (2003), ora declinada:

“respaldada a concepção de que a mutabilidade da concessão não pode ser enfrentada com os mesmos critérios atinentes àquela consagrada a propósito dos demais contratos administrativos. As condições de desempenho da atividade objeto da concessão são essencialmente mutáveis, tal como se passa com o serviço público prestado diretamente pelo próprio Estado.”

E mais, que há interesse mútuo (Estado e particular) na adequação da prestação do serviço. E, para tanto, há a necessidade de ajustes no curso da concessão.

Dado esse caráter dinâmico, é sempre possível a alteração do contrato, desde que haja uma relação de causa e efeito, e que esteja embasada na necessidade de manter-se atual o serviço. Dentro desse cenário, a única cláusula contida nos instrumentos jurídicos que não pode ser alterada pelo poder público, sem a necessária aquiescência do particular por ser essencialmente contratual, diz respeito à equação econômica financeira em que se funda a relação jurídica originária.

Na hipótese de rompimento da equação, quer por fatos imputados ao poder público, quer por fatos de força maior ou caso fortuito, haverá necessidade de recomposição da equação, com matriz no inciso XXI do art 37, da CF/88, com vistas ao restabelecimento do equilíbrio da equação econômica financeira inicial da avença.

Justificativa para Imediata Prorrogação do Contrato

Ao apresentar o estudo, os arrendatários de baseiam no EVTEA deixando claro que projeto encaminhado é indispensável no âmbito do interesse público na medida em que prepara os Terminais e os Portos para receber navios de grande porte em atracções simultâneas, operando, em maior escala. Alegam ainda que caso os projetos não se viabilizem em tempo e forma, os principais serviços até então oferecidos à cadeia produtiva envolvida deverão migrar para Portos e Terminais que venham a oferecer esses serviços, ou seja, percam função e importância no comércio internacional.

Assim, o principal objetivo dos projetos propostos é garantir a adequação e modernização dos Terminais Portuários, o que provocará, como decorrência, ganhos no uso otimizado da infraestrutura e dos equipamentos além do aumento da produtividade, com conseqüente transferência de ganhos de competitividade para todas as cadeias produtivas envolvidas.

Além da incapacidade de atender a demanda crescente, na hipótese de congelamento das estruturas físicas portuárias, alegam que deve-se esperar forte diminuição na movimentação anual de contêineres ao longo do tempo. Isto porque a demora em modernizar os Terminais fará com que as linhas de transporte operando novos navios, de maior capacidade, sequer considerem a alternativa de atracar em determinados portos e as operações tenderiam a diminuir na mesma proporção em que diminuiria a utilização de navios antigos no fluxo de contêineres no mundo. Nesse cenário, o mais provável é que outros portos capturem parte do tráfego, mas também é possível que algum tráfego seja simplesmente perdido (com danos diretos a algumas cadeias produtivas). Além disso, os projetos, segundo alegam, estão de acordo com as Diretrizes da ANTAQ e com o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias.

Conclusão

A expressão do segmento portuário é de fácil percepção quando verificado os volumes movimentados pelo modal marítimo que passam pelos portos brasileiros. As dimensões de investimentos demandados, para expansão dos portos, revelam a amplitude do desafio.

O novo marco regulatório portuário, estabelecido pela Lei nº 12.815/13 está a encorajar empresários e lideranças do setor. Com a promulgação do Decreto nº 8.033/13, que, entre outras disposições, revogou expressamente o Decreto nº 6.620/2008, deu-se um grande passo no sentido de reformular o quadro legal portuário.

A nova legislação, em termos de regulação, permite movimentação de maior número de cargas, indiferente a periodicidade. Permitirá também que arrendatários possuam prorrogação de contratos portuários desde que realizem investimentos, que serão objetos de fiscalização por parte da Antaq. Contudo isso não é garantia de eficiência.

O presente artigo teceu comentários acerca da Resolução 3220 da Antaq e explorou os temas competências, recomposição e reequilíbrio dos contratos portuários. Esta contextualização apresenta o rito de prorrogação. O objetivo do detalhamento é apresentar o formato de negociação no qual permite-se que seja construído um produto capturável.

A participação da Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR como poder concedente, permitirá a ANTAQ promover uma melhor regulação no setor, visto que o exercício de diversas funções, centralizadas na Agência, apenas burocratiza o sistema. Entretanto, a independência frente ao mercado regulado e aos políticos é a receita para funcionamento eficiente da agência.

As substanciais alterações, enquanto marco regulatório, necessitarão de distância temporal, a qual permitirá avaliar se as demandas do mercado foram devidamente observadas e os objetivos, atendidos de forma satisfatória.

Cabe registrar que passados dois anos da ruptura com o sistema portuário anterior, ainda não há dados oficiais e informações que apresentem balanço positivo, gerado pela Lei. Segundo dados estatísticos da Antaq e SEP/PR estima-se um crescimento de 150% na movimentação de cargas até o ano de 2030.

Por outro lado, entende-se que, na atual conjuntura jurídica, não é possível conceber o novo marco portuário sem desconsiderar como o comprometimento do interesse público está em detrimento do interesse privado. A partir da análise dos procedimentos apontados pela Lei nº 12.815/2013 bem como da Resolução ANTAQ nº 3220 é facilmente identificável a ocorrência do processo de captura, sendo ainda possível diferir, com alguma precisão, interesse público e o interesse privado. Extrai-se que da concepção impressa do artigo 57 da Lei 12.815/13 que os procedimentos de prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento, nos quais há participação dos arrendatários, infere-se que a negociação para prorrogação, ainda que legal, definida infraconstitucionalmente pelo novo marco portuário, permite que o contrato torne-se um objeto capturável.

A ideia de interesse público, via de regra, é construída de forma excessivamente minuciosa pela Administração Pública ou pelos servidores responsáveis pela tarefa de regulação, o que impede a sua nomeação *ex ante*. Por isso, entende-se preciso, que a questão da captura seja percebido do ponto de vista do comprometimento da imparcialidade da autoridade regulatória. Atualmente essa distinção é intrincada de ser levado a efeito.

Ainda que os procedimentos de participação do interessado no processo, junto à ANTAQ sejam legítimos, previstos, inclusive na Resolução ANTAQ nº 3220, podemos definir como falha da regulação a fase de geração das decisões políticas e administrativas, às quais são trabalhadas para corresponder interesses particulares de quem as decidem (dos agentes políticos e administrativos) e não a realização do bem comum. Esta situação cria uma grave ineficiência econômica.

Outra questão abordada é o perigo da captura do regulador. A finalidade do Estado pode ser redirecionada e as decisões apuradas podem não operar de

forma eficiente, uma vez que trabalhadas de forma a favorecer os interesses dominantes dos grupos mais influentes no processo de decisão. De modo confidencial, os setores portuários envolvidos, podem exercer influência sobre as ações regulatórias de maneira que seus interesses íntimos tenham preferência aos objetivos de eficiência e equidade, objetivos estes que devem ser perseguidos pela regulação. A atuação baseada em decisões direcionadas e favoráveis aos interessados próprios, é superlativamente grave quando comparadas às medidas desfavoráveis que geralmente são tomadas no âmbito da Administração Pública, até porque não são medidas que trabalham para a coletividade.

Em decorrência disso, esses ruídos da regulação podem conduzir a situações que, ainda que existam falhas de mercado, a atuação do Estado vem a introduzir mais custos sociais dos que os gerados pelas próprias deficiências do mercado. O certo é que, em matéria de regulação, a acomodação é progressiva e há muito que se fazer.

Referências Bibliográficas

AGUILLAR, Fernando Herren. **Controle Social dos Serviços Públicos**. São Paulo: Max Limonad.1999.

ALVEAL, Carmen. **Estado e Regulação Econômica: O Papel das Agências Reguladoras no Brasil e na Experiência Internacional**. Rio de Janeiro, 2003.

ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Delegações de serviços públicos*. **Revista eletrônica de Direito Administrativo Econômico**. No. 16, Nov/Dez/Jan 2009.

BENJO, Simão Isaac. **Fundamentos de Economia da Regulação**. Rio de Janeiro: Thex Ed., 1999.

PORTO, Agência. Boletim nº 4/2014. Disponível em: <<http://agenciaporto.com/boletim-no-42014-a-nova-resolucao-da-antaaq-sobre-projetos-de-arrendamentos-e-recomposicao-do-equilibrio-economico-financeiro-dos-contratos-de-arrendamento-portuario/>>

CARVALHO, Ricardo Lemos Maia L. de. *As Agências de Regulação Norte Americanas a sua Transposição para os Países da Civil Law*. p. 4. In: DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Regulatório: temas polêmicos**. 2ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2004.

DALLARI, Adilson Abreu *et al.* **Regulação Portuária e Concorrência: Pareceres jurídicos e econômicos**. Abratec, p. 7-47, 2009.

OLIVEIRA, M. N. S. *Aspectos Jurídicos do Fenômeno do Reequilíbrio e da Prorrogação antecipada de Contratos de Arrendamento Portuário face ao Novo Marco Regulatório*. **Revista de Direito Setorial e Regulatório**, Brasília, v. 2, n. 1, p. 211-232, maio 2016.

- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na Administração Pública: Concessão, Permissão, Franquia, Terceirização, Parceria Público-Privada e outras formas.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2005.
- FACCIO, Ana Julian; RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. *As Contradições da Reforma do Estado de Modelo Neoliberal: Atores Locais/Regionais e o Projeto de Reativação do Trecho Ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos/RS.* Disponível em: <www.revistageopolitica.com.br>. Acesso em: 12 jan. 2012.
- JUSTEN FILHO, Marçal. **Teoria geral das concessões de serviço público.** São Paulo: Dialética, 2003.
- JUSTEN FILHO, Marçal. **O Direito das Agências Reguladoras Independentes. São Paulo.** São Paulo: Dialética, 2002.
- LOBO & IBEAS. *A convenção de arbitragem na nova Lei dos Portos. Informativo Arbitragem.* Disponível em: <<http://www.loboeibeas.com.br/wp-content/uploads/2013/07/Informativo-de-Arbitragem-Edicao-03.pdf>>. Acesso em: 06 out. 2014.
- MARTORELLI, Marco A. Negrão. *A Lei 8.630 de 1993 (Lei de Modernização dos Portos), em seu Capítulo VI, bipartiu a administração.* Disponível em: <<http://portogente.com.br/19856?id=%3A19856>>. Acesso em: 06 out. 2014.
- MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro.** 25ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000.
- MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Direito Administrativo.** 17ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004.
- NETO, Floriano Azevedo Marques; LEITE, Fábio Barbalho. *Peculiaridades do contrato de arrendamento portuário.* **Revista Trimestral de Direito Público**, São Paulo, n. 42 p.142-164, 2003.
- NUNES, Edson; PEIXOTO, Vitor; RIBEIRO, Leandro Molhano. **Agências Reguladoras no Brasil.** Rio de Janeiro: Observatório Universitário, 2007.
- PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário.** Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.
- RUA, Maria das Graças. *Análise de Políticas Públicas: Conceitos Básicos.* In: RUA, M. G. **O Estudo da Política: Tópicos Selecionados.** Brasília: Paralelo 15, 1998.
- OLIVEIRA, M. N. S. *Aspectos Jurídicos do Fenômeno do Reequilíbrio e da Prorrogação antecipada de Contratos de Arrendamento Portuário face ao Novo Marco Regulatório.* **Revista de Direito Setorial e Regulatório**, Brasília, v. 2, n. 1, p. 211-232, maio 2016.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Desenvolvimento de Infra-Estrutura de Transportes no Brasil: Perspectivas e Desafios. Brasília, 2007.