



Projeto PNUD – BRA/13/013
Proposição de modelos de gestão da melhora de eficiência
econômica, social e ambiental para o planejamento do sistema de
transportes brasileiro



PRODUTO 5 – ESTUDO DE CASO

PROCEDIMENTOS E RESULTADOS DA *DUE DILLIGENCE* LEGAL E
ATUALIZAÇÃO DE ESTUDOS REFERENTES A TERMINAL AQUAVIÁRIO DE
COMBUSTÍVEIS EM PORTOS MARÍTIMOS

ÁREA VIX30

Conrado da Silveira Frezza
Advogado especialista em auditoria e *due diligence* legal

Outubro

2018

RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Este documento é produto do Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 13/013, firmado entre o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD e a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, com o objetivo dotar essa empresa de instrumentos técnicos para a melhoria do planejamento e da gestão dos transportes no Brasil.

O trabalho ora apresentado consiste na elaboração de relatório de *due diligence* legal e atualização de estudo referente a terminal portuário destinado à movimentação de combustíveis, especificamente a área **VIX30**, localizada no Porto Organizado de Vitória/ES.

Elaborado por:

Conrado da Silveira Frezza

OAB/DF nº 33.761

Brasília, 10 de outubro de 2018

SUMÁRIO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO	7
1.1. Atualização de estudos de viabilidade de instalações portuárias	7
1.2. Aspectos gerais da governança e da institucionalidade do setor portuário	7
2. PROCEDIMENTOS	14
2.1.1. Reuniões.....	14
2.1.2. Acesso a estudos preexistentes	14
2.1.3. Consultas aos entes intervenientes.....	15
2.1.3.1. Advocacia-Geral da União	15
2.1.3.2. Administração portuária.....	15
2.1.3.3. ANTAQ e poder concedente	15
2.1.3.4. Demais entes intervenientes	15
2.1.4. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos	16
3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS	16
3.1. Critérios de análise	16
3.2. Características gerais do Porto Organizado de Vitória/ES	20
3.3. Relatório de <i>due diligence</i> legal da área VIX30.....	22
3.3.1. Apresentação da área	22
3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória	23
3.3.2.5. Contratual, patrimonial, ambiental e processual	23
3.3.3. Análise de riscos	27
4. RESULTADOS	29
5. REFERÊNCIAS	30

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do Porto de Vitória.....	21
Figura 2 – Delimitação da área VIX30.....	22

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Principais normas a serem observadas na <i>due diligence</i> legal portuária.....	9
Tabela 2 – Características da área VIX30	23
Tabela 3 – Previsão de custos ambientais da área VIX30.....	26
Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área VIX30.....	27
Tabela 5 – Principais resultados do relatórios de <i>due diligence</i> legal.....	29

APÊNDICES E ANEXOS

APÊNDICE – Planilha *Due Diligence* (disponível em mídia digital)

ANEXO – Termo de Referência Ambiental

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

1.1. Atualização de estudos de viabilidade de instalações portuárias

Este documento é produto do Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 13/013, firmado entre o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD e a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, com o objetivo dotar essa empresa de instrumentos técnicos para a melhoria do planejamento e da gestão dos transportes no Brasil.

Uma equipe de consultores com diferentes especializações trabalhou na atualização de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEAs de terminais portuários, cada um na sua área específica de atuação. As atividades desenvolvidas por este consultor consistiram na realização de auditoria e *due diligence* legal dos terminais em questão.

Especificamente, os trabalhos ora apresentados são referentes ao Produto 5, que consiste na elaboração de relatório de *due diligence* legal e atualização de estudo referente a terminal portuário arrendável em porto público. Tendo em vista que houve alteração na ordem de entrega dos produtos objeto desta consultoria, conforme definido pela EPL, as área analisada neste produto é referente a terminal portuário destinado à movimentação de combustíveis, especificamente a área **VIX30**, localizada no Porto Organizado de Vitória/ES. Esse relatório é complementado pela **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE), que relaciona detalhadamente as informações levantadas referentes a cada área portuária objeto dos presentes estudos.

Registra-se, por fim, que a presente consultoria tem como objetivo a transferência de conhecimentos à EPL. Para essa finalidade, após a atualização de todos os estudos previstos, será elaborada metodologia com o objetivo de repassar aos quadros técnicos da referida empresa o *modus operandi* adotado, de forma a perenizar a *expertise* adquirida. Essa inteligência, consubstanciada na metodologia a ser construída e nos casos práticos apresentados, deverá nortear a entidade na adoção de ações em projetos futuros.

1.2. Aspectos gerais da governança e da institucionalidade do setor portuário

O setor portuário é bastante complexo e abrange uma série de normas e instituições intervenientes. Entre essas instituições, são atores centrais as administrações portuárias, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e o poder concedente, representado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, por meio da Secretaria Nacional de Portos – SNP.

Neste tópico, buscou-se identificar as regras e os meios jurídicos e institucionais pelos quais o poder público implementa as suas diretrizes e políticas portuárias, elencando-se as normas que compõem a legislação setorial bem como as principais competências dos entes que fazem parte da institucionalidade do setor.

Assim, primeiramente, é importante ressaltar que o marco regulatório portuário passou por diversas modificações nas últimas décadas, com destaque para a edição da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a) – Lei de Modernização dos Portos, que introduziu significativas mudanças no setor, especialmente no que diz respeito ao uso e à administração dos portos, à movimentação de carga e aos contratos de arrendamento

(NETO & LEITE, 2003). Nesse sentido, Oliveira e Mattos (1998) traçam um comparativo das principais mudanças do que ele chama de “sistema pré-1990” e “sistema pós-1990”: por meio da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993), praticamente todos os serviços e estruturas até então operadas pelo governo – seja federal, estadual ou municipal – foram privatizados por contratos ou arrendamentos, ficando o governo apenas com a administração em si e com papel de autoridade portuária.

Após a edição da Lei nº 8.630/1993 (BRASIL, 1993a), entrou em vigor a Lei Geral de Concessões – Lei nº 8.987/1995 (BRASIL, 1995) e, posteriormente, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (BRASIL, 2001), que fixou as diretrizes gerais para os transportes terrestre e aquaviário, bem como deu origem a agências reguladoras responsáveis por esses setores, inclusive à ANTAQ, entidade responsável pela regulação do transporte aquaviário.

Mais recentemente, com a edição da Medida Provisória nº 595/2012 (BRASIL, 2012), posteriormente convertida na Lei nº 12.815/2013 – nova Lei dos Portos (BRASIL, 2013b), e regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), foi estabelecido o novo marco regulatório do setor portuário. Vale notar que, além das disposições constantes na referida Lei, conforme disposto no seu art. 66, aplica-se subsidiariamente às licitações de arrendamento de instalação portuária o disposto na Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (BRASIL, 2011a), sobre Regime Diferenciado de Contratação – RDC, e nas já mencionadas Lei nº 8.987/1995 – Lei Geral de Concessões de Serviços Públicos (BRASIL, 1995), e nº 8.666/1993 – Lei Geral de Licitações (BRASIL, 1993b).

O marco legal portuário é constituído, ainda, por uma série de resoluções da ANTAQ e de portarias do poder concedente. Entre essas normas infra legais, vale mencionar aquelas que são de maior relevância às análises dos relatórios de *due diligence* legal. Observa-se que, mesmo para áreas classificadas como não afetas às operações portuárias, é importante considerar as normas referentes aos arrendamentos, tendo em vista que, em muitos casos, essas áreas ainda são exploradas por contrato de arrendamento, apesar da sua atual destinação ser caracterizada como área não afeta às operações portuárias.

Nesse sentido, uma norma que estabelece regras quanto à possibilidade da permanência de titular de área portuária após o término da vigência contratual, em caráter transitório, é a Resolução Normativa ANTAQ nº 7, de 30 de maio de 2016 (BRASIL, 2016), que substituiu a Resolução ANTAQ nº 2240, de 4 de outubro de 2011 (BRASIL, 2011b). No art. 46 da norma em questão, é prevista a possibilidade de celebração de contrato de transição com a administração do porto, mediante prévia autorização da ANTAQ, até a realização de procedimento licitatório da área em questão. A norma em questão dispõe ainda sobre diversos temas relacionados aos arrendamentos portuários, o que a torna fundamental para as análises a serem realizadas nos relatórios de *due diligence* legal.

Outro aspecto relevante, que pode representar risco à licitação, é a possibilidade de extensão de prazo do arrendamento atual como forma de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual. Sobre essa questão, é importante considerar a Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015 (BRASIL, 2015), que estabelece regras e procedimentos para a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamentos de instalações portuárias. Esse tema também é tratado na Resolução nº 3220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014 (BRASIL, 2014a), que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-

financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

No que diz respeito às áreas não afetadas às operações portuárias, esse assunto é tratado na Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014 (BRASIL, 2014d). Especificamente, a norma em questão regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em portos organizados, definindo as regras gerais para a realização de atividades nesse tipo de área. Conforme o art. 13 da referida Portaria, as atividades econômicas de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial, por prazo superior a 90 dias, serão realizadas mediante cessão de uso onerosa, celebrada por meio de contrato e precedida da realização de procedimento licitatório.

Tendo em vista esses exemplos de situações que podem trazer riscos à futura licitação das áreas ou impactos às suas novas titulares, a Tabela 1 apresenta uma síntese das principais normas a serem observadas na *due diligence* legal portuária, que tratam dessas e de outras questões relevantes, entre as quais as regras de exploração dos terminais e as competências dos entes do setor.

Tabela 1 – Principais normas a serem observadas na *due diligence* legal portuária

Norma	Assunto
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013	Lei dos Portos. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013	Regulamento da nova Lei dos Portos. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Criação da ANTAQ. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	Lei geral de licitações. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Lei geral de concessões. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011	Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC. Institui o RDC e dá outras providências.
Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015	Arbitragem no setor portuário. Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário.
Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015	Reequilíbrio econômico-financeiro contratual. Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias e dá outras providências.
Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014	Prorrogação antecipada. Regulamenta o art. 57 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências.

Norma	Assunto
Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014	Áreas não afetadas às operações portuárias. Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em Portos Organizados.
Portaria SEP/PR nº 111, de 7 de agosto de 2013	Pré-qualificação dos operadores portuários. Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.
Portaria SEP/PR nº 50, de 5 de março de 2015	Transferência de controle societário, de titularidade e alteração de nome empresarial. Estabelece regras e procedimentos para transferência de controle societário ou de titularidade e para alteração do nome empresarial de contrato de concessão de porto organizado ou de arrendamento de instalação portuária.
Portaria SEP/PR nº 3, de 7 de janeiro de 2014	Instrumentos de planejamento. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário – PNLP e respectivos Planos Mestres, PDZs e PGO.
Resolução ANTAQ nº 3220, de 8 de janeiro de 2014	EVTEA e reequilíbrio econômico-financeiro contratual. Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.
Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014	Fiscalização dos serviços portuários. Aprova norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.
Resolução Normativa nº 7, de 31 de maio de 2016 (retificada pela Resolução nº 4843-ANTAQ, de 6 de junho de 2016)	Regulamento de instalações dentro do porto organizado. Aprova norma que disciplina e regula a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado.
Portaria SEP nº 203-A, de 19 de abril de 2016	Parcelamento de débitos junto à SEP. Dispõe sobre o parcelamento administrativo de débitos junto à Secretaria de Portos da Presidência da República e dá outras providências.
Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016	Extinção a SEP/PR. Extingue a Secretaria de Portos e cria o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.
Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016	Criação do PPI. Cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI; altera a Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.
Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014 (alterada pela Resolução nº 3.584 – ANTAQ, de 15 de agosto de 2014 e pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015)	Fiscalização e infrações. Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.
Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981	Lei da Política Nacional do Meio Ambiente. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

Norma	Assunto
Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997	Licenciamento ambiental. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental.

Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito às instituições do setor, cumpre ressaltar mudanças fundamentais ocorridas nos últimos anos, trazidas pela Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b). Nesse sentido, o poder concedente, atualmente representado pelo MTPA, por meio da SNP, é responsável por elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, bem como definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios, conforme previsto no art. 16, I e II da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

O novo marco legal também atribuiu ao poder concedente a competência para celebrar contratos de arrendamento portuários, ficando responsável por diversos aspectos que envolvem a gestão desses contratos, entre os quais a decisão quanto sua prorrogação, procedimento de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual, alteração de controle societário ou titularidade, entre outros.

Já à ANTAQ compete a fiscalização das instalações portuárias – que é atribuição bastante ampla e envolve diversos aspectos do negócio, como questões concorrenciais, controle societário e de dívidas dos titulares dos terminais, entre outros – a elaboração do edital de licitação para a concessão de arrendamentos, bem como a realização do procedimento licitatório – com base nas diretrizes definidas pelo poder concedente –, conforme previsto no art. 6º, §§ 2º e 3º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

Por fim, compete à administração do porto organizado, incluindo-se nesse grupo as Companhias Docas, as atribuições previstas nos arts. 17 e seguintes da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), incluindo atribuições referentes ao plano operacional e de controle de fatos e informações envolvendo as instalações, entre as quais a realização de atividades como a arrecadação dos valores das tarifas relativas às suas atividades e a fiscalização de obras de construção e da operação portuária. Além disso, conforme o art. 17, § 2º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), a autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação do poder concedente o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

De acordo com o marco regulatório do setor portuário, as competências dos entes estatais foram distribuídas, conforme descrito anteriormente, dentro de um modelo complexo, segundo o qual as atribuições mais estratégicas estão centralizadas no poder concedente, a regulação geral é atribuída à ANTAQ e aspectos operacionais são geridos pela administração portuária. Apesar da centralização de atividades estratégicas em um órgão central, esses entes trabalham de forma conjunta e integrada para executar as políticas públicas formuladas para o setor e realizar a gestão dos portos (HEEREN, 2015).

Vale ressaltar, ainda, o papel desempenhado pela Advocacia-Geral da União – AGU, que representa tanto o poder concedente (por meio da Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes), como a ANTAQ (por meio da Procuradoria Federal junto à Agência). A AGU é uma instituição pública que tem como objetivo a representação da União no

campo judicial e extrajudicial, sendo-lhe, ainda, reservadas as atividades de consultoria e assessoramento jurídico do poder executivo, nos termos do art. 131 da Constituição Federal. Desse modo, cabe à AGU o acompanhamento e atuação nas causas de interesse da União referentes às instalações portuárias.

Ressalta-se que, por disposição normativa, as eventuais informações passíveis de serem disponibilizadas por outras instituições intervenientes, em geral, são gerenciadas pelos entes portuários já mencionados – administrações portuárias, ANTAQ (juntamente com a sua Procuradoria Federal) e poder concedente (juntamente com a sua Consultoria Jurídica), de modo que esses entes portuários são detentores das principais informações a serem levantadas referentes à análise de riscos jurídicos dos terminais portuários.

Nesse sentido, de acordo com o art. 17, § 1º, XI da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), cabe à administração do porto *“reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos”*.

O art. 27, XVI, XXIII e XXVI da Lei nº 10.233/2001 atribui à ANTAQ a atribuição de *“cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União [...]”*, bem como *“adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas”* e *“fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária”*.

Conforme o art. 2º, IV e V, e art. 3º, III e IV, do Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), compete ao poder concedente *“aprovar a transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq”* e *“aprovar a realização de investimentos não previstos nos contratos de concessão ou de arrendamento, previamente analisados pela Antaq”*, enquanto à ANTAQ compete *“arbitrar, na esfera administrativa, os conflitos de interesses e as controvérsias sobre os contratos não solucionados entre a administração do porto e a arrendatária”* e *“arbitrar, em grau de recurso, os conflitos entre agentes que atuem no porto organizado, ressalvadas as competências das demais autoridades públicas”*.

De acordo com o art. 7º do Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), cabe à ANTAQ adotar as providências previstas no já mencionado art. 14 da Lei dos Portos, que diz respeito à emissão do termo de referência ambiental.

Ainda em relação à obrigação dos entes portuários de prestarem informações referentes os terminais, o art. 8º da Portaria SEP nº 349/2014 (BRASIL, 2014c) – a mesma disposição está presente no art. 11, § 1º da Portaria SEP nº 499/2015 (BRASIL, 2015) – atribui à administração do porto a atribuição de fornecer relatório circunstanciado atestando o cumprimento das obrigações contratuais das titulares de terminais portuários, abrangendo diversos aspectos, inclusive a relação de todos os litígios judiciais e extrajudiciais envolvendo as instalações, nos seguintes termos:

Art. 8º O cumprimento das obrigações contratuais vigentes será atestado por meio de relatório circunstanciado elaborado pela Autoridade Portuária, o qual analisará, entre outros aspectos e, no que couber, informações relativas:

I - ao atendimento dos níveis mínimos de movimentação;

- II - aos investimentos obrigatórios;
 - III - às melhorias implementadas pela arrendatária;
 - IV - à qualidade e aos parâmetros de desempenho;
 - V - à adimplência financeira da arrendatária e das pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas ou de controlador comum com a arrendatária perante a Autoridade Portuária;
 - VI - a penalidades aplicadas;
 - VII - às obrigações específicas relacionadas à prorrogação do contrato; e
 - VIII - à manutenção das condições de habilitação jurídica, qualificação técnica e econômica e regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista.
- Parágrafo único. O relatório circunstanciado deverá ser encaminhado acompanhado dos seguintes documentos e informações:
- I - cópia do processo administrativo referente ao procedimento licitatório do contrato de arrendamento, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);
 - II - cópia do contrato de arrendamento e respectivos termos aditivos, bem como dos comprovantes das respectivas publicações em diário oficial, digitalizada com uso de componente que permita reconhecimento óptico de caracteres (OCR);
 - III - **relação de procedimentos e processos judiciais e extrajudiciais relativos ao contrato de arrendamento, em tramitação ou com trânsito julgado, mas pendente de execução, nas esferas federal, estadual e municipal;** e
 - IV - informações comparativas relativas aos terminais congêneres. (grifos nossos)

É importante ressaltar, ainda, a Resolução ANTAQ nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014 (BRASIL, 2014b), que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. Essa norma é importante, pois nela estão definidas obrigações a serem observadas pelos titulares de terminais e pelas administrações portuárias, quanto ao controle de informações referentes às instalações. Cita-se, a título de exemplo, as alíneas a) e d) do inciso V, bem como o inciso XXVI, todos do art. 33 da norma em questão, que definem como infração administrativa da administração portuária não encaminhar à ANTAQ contratos de arrendamento e aditivos, inventário atualizado sobre os bens da União sob sua gestão, incluindo bens reversíveis, bem como qualquer tipo de operações societárias da arrendatária, conforme descrito a seguir:

Art. 33. Constituem infrações administrativas da Autoridade Portuária, sujeitando-se à cominação das respectivas sanções:

V – deixar de encaminhar à ANTAQ:

a) **contratos e respectivos aditamentos dos contratos de arrendamento não operacional, de uso temporário, de cessão de uso onerosa e não onerosa, de autorização de uso e de passagem,** no prazo de 30 dias após a sua celebração: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por documento; (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015) [...]

d) **inventário atualizado da Autoridade Portuária sobre bens da União sob sua gestão, com discriminação dos bens próprios e bens reversíveis,** até 30 de abril do ano subsequente, contendo, no mínimo, a descrição, número patrimonial, valor e data de aquisição, depreciação e registro de desincorporação ocorrida: multa de até R\$ 10.000,00 (dez mil reais); (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015) [...]

XXVI - deixar de submeter à prévia análise da ANTAQ e aprovação do poder concedente, **alteração de controle societário decorrente de alienação, celebração ou alteração de acordo de acionistas ou outras operações societárias;** multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); (Redação dada pela Resolução Normativa nº 02-ANTAQ, de 13.02.2015)

Esses dispositivos normativos são importantes, pois demonstram que os entes portuários possuem competências que lhes impõem o controle e o fornecimento de informações sobre os principais aspectos das áreas portuárias, como questões contratuais, referentes a bens reversíveis, alteração societária, processos judiciais e extrajudiciais nas esferas federal, estadual e municipal, processos ambientais, entre outros. Essas competências foram consideradas na definição dos procedimentos para a obtenção de dados que subsidiaram a elaboração dos relatórios de *due diligence* objeto desta consultoria, conforme indicado nos tópicos a seguir.

2. PROCEDIMENTOS

A *due diligence* legal envolve diversos tipos de análise, que produzem reflexos em múltiplas áreas do Direito, e tem como objetivo avaliar os riscos que permeiam a dinâmica cada vez mais complexa dos negócios (ABRAHAM, 2008).

Tendo isso em vista, no intuito de levantar os aspectos relevantes à futura licitação do terminal estudado e os possíveis impactos à nova titular, em relação à área estudada, foram levantadas informações gerais do porto, dados ambientais e processuais, realizando-se posteriormente diagnóstico e, por fim, a identificação de riscos. Não foram identificados aspectos contratuais e patrimoniais do atual titular do terminal, tendo em vista que se trata de área *greenfield*.

A seguir é apresentado cada um dos procedimentos que foram realizados no intuito de se obter suporte à elaboração do presente relatório.

2.1.1. Reuniões

Ao longo da elaboração deste trabalho foram realizadas diversas reuniões nas quais foi dado apoio às equipes técnicas da EPL. Essas reuniões foram realizadas com representantes da ANTAQ, da Secretaria Nacional de Portos – SNP, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA, da administração do porto, do Programa de Parceria de Investimentos – PPI do Governo Federal, da AGU, entre outros, e também entre os consultores responsáveis pelos presentes estudos.

Nessas ocasiões tratou-se de diversos assuntos, como a definição das áreas objeto dos estudos, questões técnicas, jurídicas, econômicas, ambientais, forma de abordagem de determinados temas, estratégias para a obtenção de informações, entre outras.

Desse modo, buscou-se fomentar a troca de ideias, conhecimentos e informações entre os representantes das instituições e os consultores responsáveis pela elaboração dos estudos, o que contribuiu para o aumento da coordenação e da sinergia entre os atores envolvidos.

2.1.2. Acesso a estudos preexistentes

Tendo em vista que entre as finalidades desta consultoria está a atualização de EVTEAs preexistentes, um dos primeiros procedimentos realizados foi o acesso ao material já elaborado, disponibilizado pelos órgãos competentes, por intermédio da EPL. Esses estudos serviram de ponto de partida para a elaboração do presente documento e da Planilha *Due Diligence* (APÊNDICE).

2.1.3. Consultas aos entes intervenientes

Para possibilitar a avaliação de riscos a que se destina o presente relatório *due diligence*, diversas instituições foram consultadas no intuito de se identificar questões que pudessem colocar em risco ou trazer consequências às futuras licitações, especialmente gerar expectativa de prorrogação dos contratos que atualmente regem a exploração das instalações (exceto no caso de áreas *greenfield*, como é o caso da área objeto deste estudo), além de outras questões de diversas naturezas que pudessem gerar impactos aos futuros terminais. Essas instituições estão indicadas nos tópicos a seguir.

2.1.3.1. Advocacia-Geral da União

A EPL solicitou à AGU todas as informações disponíveis a respeito de processos envolvendo as áreas estudadas, especificamente à Procuradoria Federal junto à ANTAQ, que possui controle e monitoramento das ações judiciais envolvendo os terminais em questão.

2.1.3.2. Administração portuária

Foi aplicado um amplo questionário à administração portuária, por intermédio da EPL, solicitando a atualização das informações repassadas pela AGU bem como todas as informações julgadas necessárias e que não foram fornecidas.

2.1.3.3. ANTAQ e poder concedente

Solicitou-se o envio de informações sobre os pleitos envolvendo as áreas objeto destes estudos, ou as suas titulares atuais, incluindo pedidos de prorrogação contratual, recomposição de equilíbrio econômico financeiro, questões ambientais, eventuais investimentos não previstos originalmente no contrato – incluindo os autorizados mediante Termo de Risco de Investimentos –, entre outros, no âmbito de processos administrativos, judiciais, arbitragens, inquéritos ou com base em tratativas extrajudiciais.

2.1.3.4. Demais entes intervenientes

Para a elaboração deste relatório, previu-se a possibilidade excepcional de coleta de informações diretamente de demais entes intervenientes, como prefeituras, fóruns, IBAMA, OGMO, colaboradores e prestadores de serviços no terminal, arrendatárias, Municípios, Estado, órgãos licenciadores, transportadores de carga, parceiros comerciais em geral e outros *players* e *stakeholders*. Essas informações seriam referentes a diversas áreas do Direito, como penal, fiscal e tributário, trabalhista, concorrencial, propriedade intelectual, urbanístico, societário, entre outros.

Conforme indicado no Relatório Inicial, esse procedimento somente seria realizado no caso de ter sido identificada eventual questão relevante que apresentasse indícios de impactos ao terminal, sinalizada pela ANTAQ, poder concedente ou seus órgãos de assessoramento jurídicos, e que demandassem análises específicas, uma vez que esses órgãos já realizam o monitoramento das referidas informações perante aos demais entes.

No presente caso, a AGU, a ANTAQ, o poder concedente e a administração do porto, ao serem questionados, não se manifestaram quanto à existência de questão que demandasse diagnóstico específico, relacionada a outros entes. Assim, com base nas informações levantadas no presente diagnóstico, não foi constatada a necessidade de coleta de informações adicionais por meio de consulta direta a outros entes intervenientes, ou que demandasse levantamentos referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório.

2.1.4. Consultas em sistemas de acompanhamento de processos

Em complemento aos levantamentos mencionados nos tópicos anteriores, foram também realizadas consultas em sistemas eletrônicos de acompanhamento de processos do Poder Judiciário, quando necessário.

3. ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

Neste tópico, primeiramente, são apresentados os critérios que fundamentaram as análises constantes neste relatório de *due diligence* legal, destacando-se a sua finalidade e as principais perspectivas de abordagem adotadas. Em seguida, são indicadas as características gerais do porto onde se localiza o terminal objeto deste estudo. Por fim, são apresentados os diagnósticos jurídicos referentes à área estudada, no que diz respeito às suas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual.

Conforme já mencionado no início deste documento, o presente relatório de *due diligence* legal é complementado pela **Planilha Due Diligence** (APÊNDICE), que relaciona detalhadamente as informações levantadas.

3.1. Critérios de análise

Por meio do relatório de *due diligence* legal para instalações portuárias busca-se, de modo geral, identificar e avaliar situações que possam interferir futuramente na licitação ou na exploração do terminal, bem como questões de natureza diversas que possam afetar o futuro negócio, incluindo aspectos contratuais, patrimoniais, ambientais ou processuais.

Para se verificar esses aspectos, foi primeiramente realizada uma análise minuciosa do histórico do contrato que rege atualmente a exploração do terminal (exceto nas áreas *greenfield*, como é o caso da área objeto deste relatório, onde não há operação), buscando-se identificar situações como: possibilidade de prorrogação contratual ou de celebração de contrato de transição; investimentos realizados não amortizados, que possam dar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual em forma de extensão do prazo contratual; ou, ainda, outros fatos que possam gerar reequilíbrio contratual ou outras formas de extensão de prazo do negócio atual ou, ainda, influenciar os níveis de riscos jurídicos e regulatórios aos quais o futuro terminal e as suas infraestrutura e operação estarão submetidos.

Nesse sentido, em relação às áreas atualmente exploradas por meio de contrato de arrendamento, deve-se observar o disposto no Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a) quanto aos limites de prazo de vigência dos contratos de arrendamento portuário. Antes da sua recente alteração, o referido Decreto dispunha, em seu art. 19, que os contratos de

arrendamento tinham prazo de até vinte e cinco anos, prorrogável uma única vez, por período não superior ao originalmente contratado, a critério do poder concedente.

Esse dispositivo foi alterado pelo Decreto nº 9.048/2017 (BRASIL, 2017), ficando estabelecido que os contratos de concessão podem ter prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações.

A análise quanto ao prazo remanescente de vigência dos contratos em vigor é fundamental, uma vez que é preciso verificar a possibilidade de permanência do atual arrendatário nas áreas objeto de estudo, com base nos prazos máximos de vigência contratual permitidos na legislação, considerando-se, ainda, as regras gerais de aplicação da lei no tempo, que permitem identificar a lei aplicável em cada situação.

Diversas situações podem gerar pedidos de recomposição de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, trazendo riscos para a nova licitação, como a realização de investimentos não amortizados pelos titulares atuais dos terminais portuários. Nesse sentido, deve-se considerar o disposto no contrato original, tendo em vista que, atualmente, o art. 4º da Portaria SEP/PR nº 499/2015 (BRASIL, 2015) estabelece o seguinte rol exemplificativo de possíveis fatos geradores de desequilíbrio contratual: impactos na equação econômico-financeira advindos da alteração na matriz de riscos contratual; materialização de riscos expressamente assumidos pelo poder concedente; descumprimento de obrigações contratuais pela arrendatária com impactos para a equação econômico-financeira contratual; determinação ou autorização de investimentos ou de prestação de serviços de interesse público não previstos originalmente em contrato, inclusive fora da área arrendada; impactos na equação econômico-financeira advindos de prorrogação contratual; impactos na equação econômico-financeira advindos de unificação contratual; e impactos na equação econômico-financeira advindos de modificação da área arrendada não prevista originalmente em contrato.

Tendo em vista que há casos em que a área portuária está sendo explorada mediante contrato de transição, é importante observar os limites inerentes a esse tipo de instrumento contratual, no que diz respeito à possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro. Conforme o art. 46 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), o contrato de transição tem como objetivo promover a regularização *temporária* da área

[...] enquanto são ultimados os respectivos procedimentos licitatórios, nas situações em que o interesse público do porto organizado ou de sua região de influência requeira a manutenção da prestação de um serviço com essa relevância, ou a continuidade de atividade regida por instrumento jurídico rescindido, anulado ou encerrado.

Tendo em vista a natureza transitória do contrato de transição – que limita o seu prazo de vigência a até 180 (cento e oitenta) dias, improrrogável, ou até que se encerre o processo licitatório da área – não caberá indenização por investimentos da titular do contrato, exceto em casos emergenciais, conforme disposto no art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), que dispõe:

Art. 48. São cláusulas essenciais do contrato de transição, as relativas: [...]
IV - ao **prazo de até 180 (cento e oitenta) dias**, improrrogável, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro;
V - ao **não cabimento de indenização da arrendatária transitória** pelos recursos necessários à manutenção da instalação portuária ou de bens

integrantes alocados durante o prazo de vigência do contrato de transição, excetuados os investimentos emergenciais necessários para atender a exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a ANTAQ indicará os parâmetros para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual, caso aplicável no caso concreto; [...] (grifos nossos)

Outra perspectiva analisada de modo geral nos relatórios de *due diligence* objeto desta consultoria, fundamental no que concerne ao levantamento dos ativos do negócio, diz respeito aos bens afetos à área portuária. Nesse sentido, deve-se observar o princípio da reversibilidade dos bens do terminal – originário do regime de concessões de serviços públicos. Trata-se de regra segundo a qual os bens afetos à exploração do terminal serão revertidos ao poder público ao final do contrato, prevista no art. 5º, § 2º, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b).

Em relação a esse aspecto, foi realizado levantamento dos bens a serem disponibilizados ao futuro contratante, vencedor da licitação, verificando-se, inclusive, a existência de ação judicial, administrativa ou extrajudicial que pudesse afetar o valor dos ativos e dos bens reversíveis. Dessa forma, buscou-se identificar fatos jurídicos envolvendo passivos econômico-financeiros aos quais o terminal e as suas infraestrutura e operação estejam submetidos, aspectos que possam afetar os valores envolvidos ou que possam alterar a percepção de risco de negócio.

Salienta-se, ainda, conforme as alíneas b) e c) do inciso I do já mencionado art. 48 da Resolução Normativa ANTAQ nº 7/2016 (BRASIL, 2016), que nos casos de área portuária explorada por contrato de transição, é obrigatório que esse instrumento contenha relação e termo de arrolamento dos bens integrantes da instalação. Dessa forma, a partir dos bens reversíveis relacionados no contrato de transição da atual titular da área, é possível verificar os bens que, caso não sejam destinados a outra finalidade pela administração do porto, estarão disponíveis à futura vencedora da licitação.

Em relação à análise de aspectos ambientais¹, destaca-se que, assim como todos os demais empreendimentos com potencial de gerar danos ao meio ambiente, as instalações portuárias devem passar por um processo de licenciamento, que é um dos instrumentos de gestão estabelecidos pela Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 (BRASIL, 1981), a chamada Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.

O art. 8º da Resolução CONAMA nº 237/1997 (BRASIL, 1997), define as três etapas do licenciamento ambiental, nos seguintes termos:

Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

I - **Licença Prévia (LP)** - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

II - **Licença de Instalação (LI)** - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;

¹ A EPL, por meio de sua equipe ambiental, realizou levantamento específico acerca do tema. Este relatório está alinhado com as informações e conclusões apresentadas nesse levantamento.

III - **Licença de Operação (LO)** - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.

Parágrafo único - As licenças ambientais poderão ser expedidas isolada ou sucessivamente, de acordo com a natureza, características e fase do empreendimento ou atividade. (grifos nossos)

Assim, basicamente, a Licença Prévia é aquela a ser solicitada na fase de planejamento da implantação, alteração ou ampliação do empreendimento, permitindo a aprovação da viabilidade ambiental do empreendimento, mas não autorizando o início das obras. Já a licença de instalação é aquela que, após atendidas as condições da Licença Prévia, aprova os projetos e autoriza o início do empreendimento. Por fim, a Licença de Operação, concedida depois de atendidas as condições da Licença de Instalação, autoriza o início do funcionamento do empreendimento.

Em que pese a necessidade dessas licenças para a realização de atividades potencialmente nocivas ao meio ambiente, no setor portuário, o requisito para a realização de licitação de terminal portuário é tão somente o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, que deve ser providenciado até assinatura do contrato, conforme previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013b), que dispõe:

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - **emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.**” (grifos nossos)

O Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013a), em seu art. 7º, estabelece que “*definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei no 12.815, de 2013*”. Portanto, a referida Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência ao órgão ambiental.

Tendo em vista que a Lei dos Portos faculta ao poder concedente celebrar o contrato de arrendamento mesmo sem a apresentação da licença prévia para o empreendimento, as licenças ambientais propriamente ditas – licença prévia, licença de instalação e, por fim, licença de operação – poderão ser providenciadas em momento posterior à assinatura do contrato de arrendamento portuário. Vale ressaltar que, no caso dos contratos de cessão de uso onerosa, para exploração de área não afeta às operações, também não há exigência específica na Lei dos Portos ou na Portaria SEP/PR nº 409/2014 (BRASIL, 2014d) de que sejam apresentadas licenças ambientais antes da realização do procedimento licitatório.

Portanto, para cada área estudada, foi realizado levantamento acerca da existência de termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, documento exigido para a assinatura dos contratos de arrendamento conforme o art. 14, III, da Lei dos Portos (BRASIL, 2013b)

Além dessa verificação, a administração portuária e a ANTAQ foram consultadas em relação à existência de fatos ou processos relativos a passivos ambientais conhecidos, de modo a identificar possíveis riscos ambientais já identificados, que possam gerar ônus ao futuro titular do terminal. A equipe ambiental da EPL identificou em seu relatório os passivos conhecidos, além disso, classificou as áreas conforme a probabilidade de

ocorrência de novos passivos. Os resultados deste levantamento foram reproduzidos no presente documento.

Ainda em relação aos passivos ambientais conhecidos, ressalta-se que há previsão de que seja mantida no edital de licitação das áreas a regra que vem sendo adotada na modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Desse modo, o vencedor da futura licitação deverá ter prazo para verificação de passivos ambientais não conhecidos, que serão de responsabilidade do poder público.

Outro aspecto ambiental observado foi a identificação dos possíveis procedimentos para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais, cujos encargos deverão ser de responsabilidade das novas titulares das áreas. As licenças e o processo necessário em cada caso serão definidos pelo órgão ambiental competente, que é o responsável pelo processo de licenciamento. A depender do tipo de alteração que virá a ser realizada nas estruturas do terminal, poderão ser demandadas somente as Licenças de Instalação e de Operação, por meio de Licenciamento Simplificado. Em alguns casos, dependendo do tipo de movimentação de carga, será possível a readequação da Licença de Operação vigente, e a titular do terminal poderá, de acordo com a orientação do órgão ambiental, dar continuidade às suas operações, desde que a Licença de Operação esteja válida. Contudo, se o órgão ambiental entender que as alterações a serem feitas no terminal são significativas, poderá solicitar a elaboração de estudos mais aprofundados, seguindo todas as etapas pertinentes a este processo (Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação). A previsão dos procedimentos para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais bem como a precificação dos custos decorrentes do licenciamento e de programas de monitoramento foram levantados pela equipe ambiental da EPL e reproduzidos neste relatório².

Por fim, do ponto de vista processual, foi realizado levantamento perante a AGU e os entes portuários a respeito das ações judiciais, administrativas e procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual, incluindo processos de arbitragens, inquéritos, Termos de Ajustamento de Compromisso de Conduta – TACs, Procedimentos Preparatórios firmados ou instaurados pelo Ministério Público Federal, Estadual ou do Trabalho, autuações, tratativas e demais pleitos, contenciosos ou não. Para cada processo identificado, foram identificadas as partes, os pedidos, o estágio atual do processo, entre outras informações, bem como foi avaliado o possível impacto desses processos para as futuras instalações portuárias.

3.2. Características gerais do Porto Organizado de Vitória/ES

A área **VIX30**, objeto deste estudo, está localizada no Porto Organizado de Vitória, na cidade de Vitória, no Estado do Espírito Santo. O Porto em questão é administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. A seguir, consta imagem da localização do Porto de Vitória.

²² Ressalta-se que essas orientações são apenas estimativas. As medidas específicas para o processo de licenciamento da área dependerão do entendimento do órgão ambiental competente.

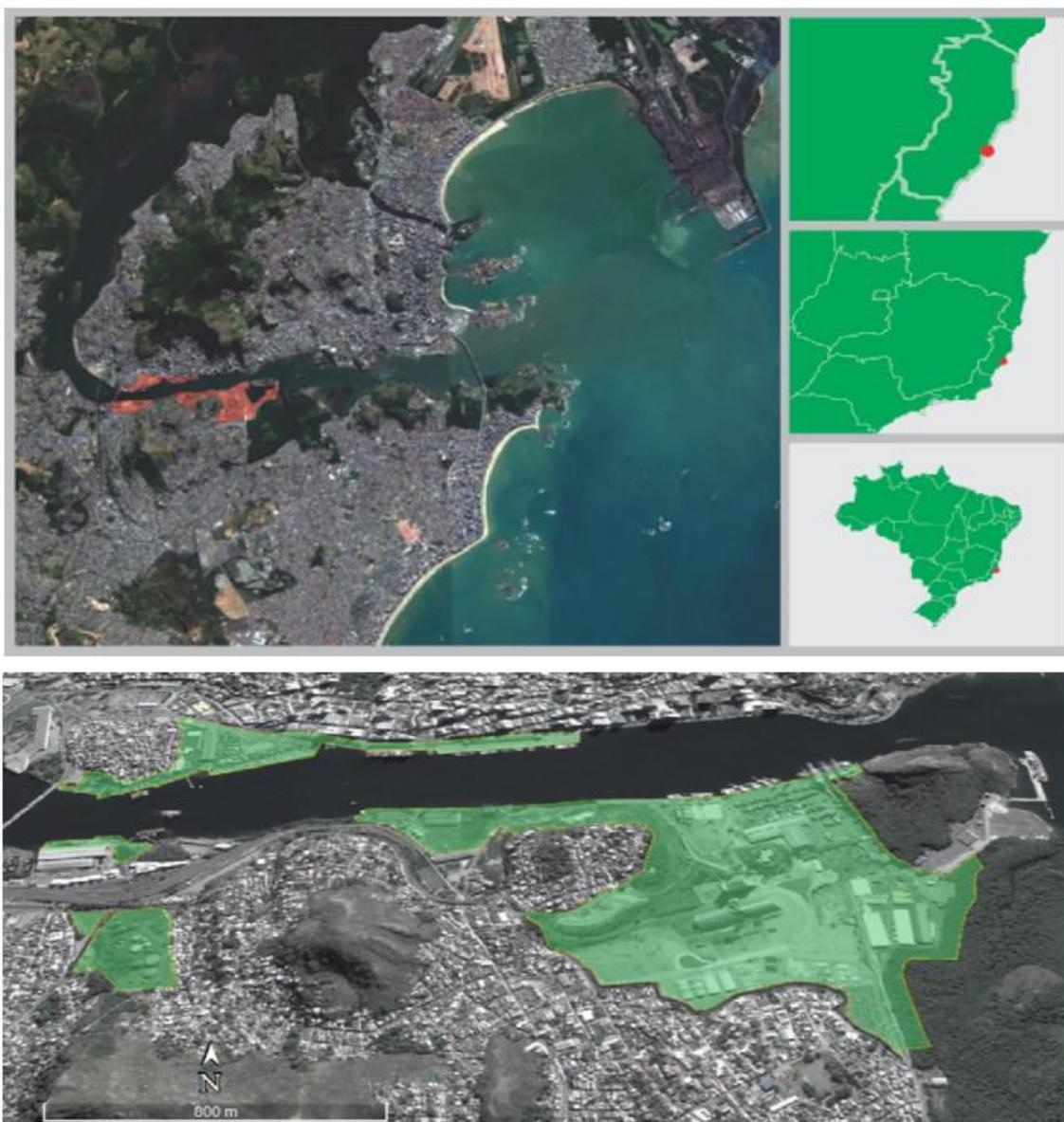


Figura 1 – Localização do Porto de Vitória

Fonte: PDZ do Porto de Vitória

A Codesa foi criada pela União em 1982 por meio do Decreto nº 87.560. Representa uma sociedade de economia mista, que têm como acionista majoritário o Governo Federal, estando diretamente vinculada à SEP/PR e, em harmonia com os planos, os programas e as orientações desta entidade, faz a gestão de alguns portos vinculados ao governo.

O Porto Organizado de Vitória tem a sua área definida no Decreto Nº 8.888, de 26 de Outubro de 2016, segundo o qual a área do Porto Organizado também compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e cujas operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

Os critérios gerais de exploração das áreas do Porto de Vitória bem como suas metas de expansão estão estabelecidos nos instrumentos de planejamento do setor portuário, especificamente no seu PDZ e no Plano Mestre.

Conforme definido pela Portaria SEP/PR nº 3/2014, o PDZ é instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária – PNLN e respectivo Plano Mestre.

Já o Plano Mestre é o instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária – PNLN, que visa direcionar as ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos.

As informações consideradas neste trabalho sobre o planejamento setorial foram aquelas constantes na última atualização dos instrumentos disponibilizados pelo MTPA.

3.3. Relatório de *due diligence* legal da área VIX30

3.3.1. Apresentação da área

A área VIX30 está localizada no Porto Organizado de Vitória e possui superfície de **74.156m²**. A sua delimitação está representada na figura a seguir.



Figura 2 – Delimitação da área VIX30

Fonte: EPL

Atualmente, não há estrutura de operação na referida área, trata-se de terminal *greenfield*.

As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **VDC12** envolvem recepção, armazenagem e distribuição de combustível. Além dos produtos derivados do petróleo oriundos do modal aquaviário – diesel, gasolina e querosene, serão recebidos pelo modal rodoviário volumes de etanol, e biodiesel.

O etanol a ser recebido pode ser do tipo anidro para adição à gasolina e hidratado para a distribuição final, enquanto o biodiesel se destina à realização de mistura com o diesel comum. Projeta-se a implantação das estruturas necessárias às operações, incluindo tanques com capacidade total de armazenagem estática estimada em 45.512t.

Na tabela a seguir são apresentadas as características da área em questão.

Tabela 2 – Características da área VIX30

Tipo	Descrição
Código da área conforme o Programa de Arrendamentos	VIX30
Finalidade	Movimentação e Armazenagem
Tipo de carga	Combustíveis
Área (m²)	74.156

Fonte: PDZ do Porto de Vitória

O planejamento do Governo Federal é para que a área seja utilizada na realização de atividades afetas às operações portuárias, por meio da construção de terminal de armazenagem e movimentação de combustíveis. Contudo, a área em questão não foi localizada no PDZ vigente do Porto de Vitória.

Portanto, o PDZ do porto deverá ser atualizado para que haja conformidade com as diretrizes para a futura licitação da área, no que diz respeito à sua vocação para movimentação e armazenagem de combustíveis e a sua classificação como afeta às operações portuárias.

3.3.2. Diagnóstico da situação jurídica e regulatória

3.3.2.5. Contratual, patrimonial, ambiental e processual

Conforme informado na seção anterior, a área VIX30 é *greenfield*, desprovida de estrutura de operação. Não há nenhum tipo de contrato vigente que regule a exploração de terminal, logo, não há risco de perpetuação de possível contrato que possa vir a prejudicar a licitação da área. Também não foram identificados outros tipos de investimentos realizados na área em questão.

Sob a perspectiva patrimonial, tendo em vista que nunca veio a ser construída estrutura de operação, não há bens afetos à instalação. Assim, inexistem pendências judiciais ou de outra natureza referentes a aspectos patrimoniais da área. A futura titular do terminal deverá ser responsável pela construção de todas as instalações necessárias à sua atividade.

No que diz respeito a questões ambientais, atualmente, o processo de licenciamento das áreas portuárias vinculadas à Codesa compete ao Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA, órgão responsável por expedir o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento, documento que orienta o processo de licenciamento ambiental e que é requisito para a assinatura dos contratos de exploração de áreas portuárias, conforme o art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

No caso da área VIX30, o termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi providenciado junto ao órgão ambiental competente (ANEXO). Desse modo, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.

Quanto aos passivos ambientais conhecidos, constam as seguintes informações no relatório ambiental elaborado pela EPL:

Em março de 2017 foi realizada uma visita de campo, por parte da CODESA, na área de estudo como parte dos estudos preliminares da investigação de passivos. Foi realizada caracterização do uso e ocupação do solo e das edificações presentes nas adjacências dos locais considerados para a implantação do empreendimento e o levantamento de informações a respeito de equipamentos presentes na área, enfocando o histórico de derrames e vazamentos, registros de reclamações da comunidade circunvizinha, além de registros de notificações emitidas pelos órgãos ambientais fiscalizadores competentes, etc.

Nos levantamentos realizados não foram identificadas evidências de contaminação por passivos ambientais aparentes. Cita-se que não há operações de combustíveis atualmente na área.

Além desta visita realizada, em 2010, a empresa Atol Consultoria Ambiental Ltda. realizou trabalhos de campo, com objetivo de identificar a presença de compostos orgânicos voláteis (VOC) numa área distante cerca de 300 metros da área de interesse para a implantação do novo terminal.

Segundo o Relatório de Caracterização de Passivo Ambiental (ATOL, 2010), na campanha realizada foi possível afirmar que a área da oficina de Capuaba não apresenta níveis de contaminação, uma vez que a grande maioria das medições apresentou valores iguais a zero e mesmo os valores diferentes de zero configuram-se como concentrações de voláteis inexpressivas. Dessa forma, o estudo não identificou a necessidade de proposição de estudos de Remediação.

Nesse sentido, a equipe ambiental da EPL informou que *“Na avaliação preliminar, portanto, não foram identificadas áreas com potencial de contaminação (AP), tampouco áreas com suspeita de contaminação de passivos ambientais (AS). Contudo, cabe ressaltar, que nessa fase da investigação não foram realizadas sondagens especificamente na área da implantação do novo terminal.”*

Quanto às licenças ambientais, o Porto de Vitória possui Licença Ambiental de Regularização (LAR-GCA/CAIA nº 06/2014 Classe IV), emitida em 11 de fevereiro de 2014, pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IEMA), como resultado do processo de regularização ambiental de sua operação e dragagem de manutenção, mas vinculada a um Termo de Ajuste de Conduta que aguarda posicionamento do Ministério Público Estadual. Segundo informações do *site* do IEMA, essa licença foi prorrogada automaticamente.

Para a implantação de novos terminais como no caso do Terminal **VIX30**, o empreendedor, atendendo a resolução CONAMA n° 237/97, deverá obter as seguintes licenças específicas:

- Licença Prévia (LP): atesta a viabilidade ambiental do empreendimento;
- Licença de Instalação (LI): permite a implantação do empreendimento; e
- Licença de Operação (LO): permite a operação / funcionamento do empreendimento.

No que diz respeito aos procedimentos previstos para obtenção ou manutenção das licenças ambientais, de acordo com a equipe ambiental da EPL, deve-se considerar as seguintes características do empreendimento a ser licenciado:

- Trata-se de uma área greenfield;
- Estão previstas a implantação e operação do empreendimento.

Assim, em um cenário conservador, é provável que o processo requerido pelo órgão ambiental para o licenciamento da área seja a Licença Prévia para a área *greenfield*, e se dará por meio da elaboração de um Estudo Ambiental – EA (documento contendo estudos, programas e planos ambientais), para obtenção das licenças ambientais.

O processo de solicitação de Licença Prévia e de Instalação para a implantação de equipamentos, bem como da Licença de Operação para o funcionamento do terminal, deverá ser realizado junto ao IEMA/ES, órgão que hoje faz o controle da licença existente do porto. Após atendimento das exigências ambientais junto ao órgão competente, o novo arrendatário poderá dar início às operações.

Ressalta-se que, caso seja mantida a regra que vem sendo adotada na modelagem dos editais do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, deverão ser de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova titular da área até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção. Assim, o vencedor da futura licitação terá prazo para verificação de passivos ambientais não conhecidos, que serão de responsabilidade do poder público.

Por fim, a EPL realizou previsão dos custos ambientais para a área, levando-se em consideração gastos com licenciamento – considerando-se o cenário conservador – bem como programas ambientais e programas de gestão ambiental.

Nessas condições, o valor total dos custos ambientais para a área VIX30 é de **R\$ 39.284.834** (trinta e nove milhões, duzentos e oitenta e quatro mil, oitocentos e trinta e quatro reais), conforme detalhado na tabela a seguir.

Tabela 3 – Previsão de custos ambientais da área VIX30

VIX30		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
TERMINAL																											
Implantação	Estudos	966.956	920.667	920.667																							
	Licenças	625.325																									
Operação	Licenças				61.762,29	-	-	-	-	61.762,29	-	-	-	-	61.762,29	-	-	-	-	61.762,29	-	-	-	-	61.762,29	-	
	Programas				1.806.634	1.625.558	1.586.756	1.651.426	1.586.756	1.560.888	1.677.294	1.560.888	1.586.756	1.651.426	1.586.756	1.560.888	1.677.294	1.560.888	1.586.756	1.651.426	1.586.756	1.560.888	1.677.294	1.560.888	1.586.756	1.651.426	
TOTAL		1.592.280	920.667	920.667	1.868.397	1.625.558	1.586.756	1.651.426	1.586.756	1.622.651	1.677.294	1.560.888	1.586.756	1.651.426	1.648.519	1.560.888	1.677.294	1.560.888	1.586.756	1.713.189	1.586.756	1.560.888	1.677.294	1.560.888	1.648.519	1.651.426	

Legenda:
 Programas Operação
 Programas Operação+CONAMA 306/02
 Programas Operação+ISO 14001
 Programas Operação+CONAMA 306/02+ISO 14001



Nota:
 1. É previsto prazo de 3 anos para implantação do terminal.

Fonte: EPL (2018)

Por fim, ressalta-se que foi solicitado à administração do porto, ao poder concedente, à ANTAQ e à AGU que enviassem relação de todas as ações judiciais, administrativas e procedimentos extrajudiciais envolvendo a área em questão, incluindo processos de arbitragens, inquéritos, Termos de Ajustamento de Compromisso de Conduta – TACs, Procedimentos Preparatórios firmados ou instaurados pelo Ministério Público Federal, Estadual ou do Trabalho, autuações, tratativas e demais pleitos, contenciosos ou não.

Em relação à área VIX30, as instituições mencionadas não informaram questões relevantes envolvendo aspectos contratuais, patrimoniais, ambientais ou processuais, bem como não se manifestaram a respeito da existência de outras questões que demandasse diagnóstico específico, relacionadas a outros entes ou referentes a outras áreas do Direito além daquelas já abordadas neste relatório.

3.3.3. Análise de riscos

Com base no levantamento dos eventuais passivos jurídicos e regulatórios da área VDC12, constante no tópico anterior, foram analisados os riscos referentes à licitação da referida área, buscando-se identificar a existência de entraves ao procedimento licitatório futuro ou impactos ao novo negócio. Na tabela a seguir é apresentada análise de riscos referente à área Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área em questão.

Tabela 4 – Análise de riscos referentes à área VIX30

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Contratual	Trata-se de área <i>greenfield</i> , atualmente desocupada. Não há contrato nem outro tipo de instrumento jurídico referente à exploração da área.	Por não haver contrato de exploração da área, não se vislumbra entrave à nova licitação ocasionado por prorrogação contratual, nem prováveis impactos à sua nova titular.
Patrimonial	Não foram identificados bens afetos à área em questão, nem foram realizados investimentos.	Toda a estrutura de operação deverá ser providenciada pela futura titular, por se tratar de área <i>greenfield</i> , o que demandará investimentos significativos.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
<p>Ambiental</p>	<ul style="list-style-type: none"> • O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento já foi emitido pelo órgão ambiental competente. • Quanto aos passivos ambientais conhecidos, a equipe ambiental da EPL informou que não foram identificadas as fontes potenciais de contaminação. • Classificação quanto à probabilidade de ocorrência de passivos, segundo a EPL: <i>“não foram identificadas áreas com potencial de contaminação (AP), tampouco áreas com suspeita de contaminação de passivos ambientais (AS). Contudo, cabe ressaltar que nessa fase da investigação não foram realizadas sondagens especificamente na área da implantação do novo terminal”</i>. • Previsão de procedimentos para a obtenção/manutenção das licenças ambientais: Licença Prévia, por meio da elaboração de um Estudo Ambiental – EA (cenário conservador). • Custos ambientais estimados: R\$ 39.284.834 (cenário conservador). 	<p>Uma vez que já foi emitido o termo de referência ambiental pelo órgão competente, encontra-se atendido o requisito necessário à licitação do terminal em análise, previsto no art. 14, III, da Lei nº 12.815/2013.</p> <p>Não foram identificados passivos ambientais. De qualquer modo, é prudente que a futura titular do terminal faça a sua própria verificação, pois se estima que será adotada a regra do PAP segundo a qual serão de responsabilidade do poder público os passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do contrato, identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a Data da Assunção.</p> <p>Os procedimentos necessários para a obtenção ou manutenção das licenças ambientais podem variar conforme a avaliação do órgão ambiental. Em um cenário conservador, a equipe ambiental da EPL estimou que a nova titular do terminal VIX30 deverá arcar com os custos referentes à Licença Prévia, por meio da elaboração de um Estudo Ambiental – EA, além dos gastos referentes a programas ambientais e de gestão ambiental, totalizando uma previsão de despesas no valor de R\$ 39.284.834 (cenário conservador).</p>

Perspectiva	Situação	Análise de riscos
Processual	Não foram identificados processos judiciais, administrativos ou tratativas extrajudiciais envolvendo a área VIX30.	Considerando-se que não foram identificados processos referentes à área em questão e que se trata de área <i>greenfield</i> , conclui-se que não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área, referente a questões processuais.
Geral	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos significativos para a instalação de um novo terminal, já que se trata de área <i>greenfield</i>, sem estrutura de operação.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. No entanto, a futura arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 39.284.834. Não foram identificados passivos ambientais na área.</p> <p>Não foram identificados processos referentes à área em questão, desse modo, não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área referentes a questões processuais.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação não estão alinhadas ao PDZ do porto. O referido instrumento de planejamento deverá ser atualizado para incluir a área em questão.</p>	
	<p>Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação</p> <p>Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p> <p>Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área</p>	

Fonte: Elaboração própria

4. RESULTADOS

Conforme se verifica do relatório de *due diligence* legal da área objeto deste relatório, não há impedimentos para a sua licitação, embora tenham sido identificados fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade, especificamente a necessidade de investimentos para a construção de todo o terminal, tendo em vista se tratar de área *greenfield*.

Na tabela a seguir é apresentado o resumo geral dos resultados referentes ao relatório de *due diligence* legal da área em questão.

Tabela 5 – Principais resultados do relatórios de *due diligence* legal

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
VIX30	<p>Com base nas perspectivas contratual, patrimonial, ambiental e processual, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área.</p> <p>Contudo, a nova titular deverá arcar com custos significativos para a instalação de um novo terminal, já que se trata de área <i>greenfield</i>, sem estrutura de operação.</p> <p>O termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento foi providenciado pela ANTAQ. No entanto, a futura</p>	Identificação de fatos passíveis de gerar impacto ao estudo de viabilidade

Área	Resultados dos relatórios de <i>due diligence</i> legal	Análise de riscos
	<p>arrendatária deverá arcar com custos ambientais referentes a licenças e programas ambientais, no valor estimado de R\$ 39.284.834. Não foram identificados passivos ambientais na área.</p> <p>Não foram identificados processos referentes à área em questão, desse modo, não deverá haver impactos à futura licitação ou à nova titular da área referentes a questões processuais.</p> <p>Ressalta-se que as diretrizes da futura licitação não estão alinhadas ao PDZ do porto. O referido instrumento de planejamento deverá ser atualizado para incluir a área em questão.</p>	

- Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
- Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade
- Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade

Fonte: Elaboração própria

5. REFERÊNCIAS

ABRAHAM, M. (2008). *Manual de auditoria jurídica: Legal due diligence: uma visão multidisciplinar no Direito Empresarial brasileiro*. São Paulo: Quartier, 2008.

BRASIL (1981). Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Acesso em 12 de fev de 2017, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm

_____. (1993a). Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. *Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*. Acesso em 4 de abr de 2014, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm

_____. (1993b). Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. *Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências*. Acesso em 20 de jan. de 2015, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666compilado.htm

_____. (1995). Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. *Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências*. Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm

_____. (1997). CONAMA. Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997. Acesso em 3 de mar de 2017, disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>

_____. (2001). Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. *Dispõe sobre a Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre, Cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e*

dá outras providências. Acesso em 3 de jan. de 2016, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm

- _____. (2011a). Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011. *Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC e dá outras providências.* Acesso em 20 mar de 2017, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112462.htm
- _____. (2011b). ANTAQ. Resolução nº 2240, de 4 de outubro de 2011. (revogada pela Resolução Normativa-ANTAQ nº 7/2016). *Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados.* Acesso em 9 de março de 2014, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000004615.pdf>
- _____. (2012). Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. *Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Mpv/595.htm
- _____. (2013a). Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. *Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e instalações portuárias.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm
- _____. (2013b). Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. *Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.* Acesso em 9 de mar de 2014, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm
- _____. (2014a). ANTAQ. Resolução nº 3220, de 8 de janeiro de 2014. *Aprova a norma que estabelece procedimentos para a elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.* Acesso em 9 de mar de 2017, disponível em <http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000006258.pdf>
- _____. (2014b). ANTAQ. Resolução nº 3274, de 6 de fevereiro de 2014. *Aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.* Acesso em 12 mar de 2017, disponível em http://www.emap.ma.gov.br/public/_files/arquivos/Resolu%C3%A7%C3%A3o%203274.2014%20ANTAQ;;20140408_54116896a8be3.pdf
- _____. (2014c). Portaria SEP/PR nº 349, de 30 de setembro de 2014. *Regulamenta o art. 57 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e dá outras providências.* Acesso em 24 abr 2017, disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=01/10/2014&jornal=1&pagina=2&totalArquivos=140>

- _____. (2014d). Portaria SEP/PR nº 409, de 27 de novembro de 2014. *Regulamenta a exploração direta e indireta de áreas não afetadas às operações portuárias em Portos Organizados*. Acesso em 2 de fev de 2017, disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=28/11/2014&jornal=1&pagina=10&totalArquivos=368>
- _____. (2015). Portaria SEP/PR nº 499, de 5 de novembro de 2015. *Estabelece regras e procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento de instalações portuárias*. Acesso em 9 mar de 2017, disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=06/11/2015>
- _____. (2016). ANTAQ. Resolução Normativa nº 7, de 30 de maio de 2016. Acesso em de 20 mar de 2017, disponível em <http://www.suape.pe.gov.br>
- _____. (2017). Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017. Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Acesso em 25 de jun de 2017.
- COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (2017). *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário: Porto Organizado de Belém/PA. Terminal de Miramar*. Versão preliminar disponibilizada pelo MTPA em 20/07/2017.
- HEEREN, M. L. (2015). Mudança de Competências e Novas Formas de Exploração Portuária. Em L. C. Ribeiro, & R. V. Bruno Feigelson, *A Nova Regulação da Infraestrutura e da Mineração: Portos – Aeroportos – Ferrovias – Rodovias* (pp. 137-156). Belo Horizonte: Fórum.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (2017). *Plano Mestre: Complexo Portuário de Belém e Vila do Conde*. Versão preliminar disponibilizada pelo MTPAC. Acesso em 11 de jul de 2017, disponível em <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar>
- NETO, F. d., & LEITE, F. B. (2003). Peculiaridades do Contrato de Arrendamento Portuário. *Revista Trimestral de Direito Público*, n. 42, pp. 142-164.
- OLIVEIRA, G., & MATTOS, C. (1998). Defesa da Concorrência nos Portos. *Revista de Administração de Empresas*, v. 38, n. 3, pp. 64-76.