

PRINCÍPIOS DA REGULAÇÃO TARIFÁRIA DO SETOR PORTUÁRIO: UMA ABORDAGEM SEGUNDO OS NORMATIVOS DA ANTAQ

Por Fabiane Mello e Sandro Monteiro

INTRODUÇÃO

A antiga Lei dos Portos, a Lei nº 8.630/93, previa que os terminais privados poderiam movimentar somente as cargas próprias, sendo esse um fator inibidor que reduzia significativamente a possibilidade de concorrência dos portos públicos com os portos privados. O atual marco regulatório setorial, a Lei nº 12.815/2013, ampliou as possibilidades da infraestrutura portuária, liberando a movimentação de cargas de terceiros nos terminais privados, agora denominados Terminais de Uso Privado (TUP). A desregulamentação teve como efeito o crescimento vertiginoso da quantidade de TUPs, agora em franca concorrência com os arrendamentos nos portos organizados. De sorte que os gestores dos portos públicos se viram obrigados a encararem um novo mercado, deixando a posição monopolista de outrora em busca de maior competitividade e de novas receitas. O lema passou a ser eficiência, sendo a tarifa portuária um fator chave para tal sucesso.

A estrutura portuária influi diretamente sobre as navegações brasileiras, impactando nos preços dos produtos para os consumidores finais. Portanto, quando falamos de modernização e competição, falamos também de tarifas adequadas e coerentes, que incentivem a maior movimentação possível dentro dos portos públicos, sustentando uma infraestrutura de qualidade, pois a ordem do dia é a redução do "Custo Brasil".

Diante desse cenário, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, em 2019, editou a Resolução Normativa ANTAQ nº 32 (RN 32/2019), dispondo sobre a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão das tarifas dos portos organizados. A norma criou diversos novos conceitos, entre eles: Modalidade Tarifária, Receita Requerida, Segmentação de Mercado, Período de Referência e Grupo Tarifário.

Destacamos o art. 15 da supracitada resolução, no qual ficou definido duas tipologias processuais, a saber, que são: a revisão tarifária que poderá ser extraordinária ou ordinária e o reajuste tarifário. Já no art. 16, da mesma resolução, informou elementos de análise, consagrando um modelo de revisão tarifária baseada no equilíbrio de receitas projetadas com os custos médios projetados de cada serviço para o período subsequente. No entanto, deixou de informar de antemão um modelo matemático-financeiro e as nuances desse tipo de análise.

OBJETIVO

A proposta deste trabalho será o desenvolvimento de um modelo de análise, com a proposta de fluxo processual descrito na própria resolução e um exemplo hipotético e geral das determinações da ANTAQ contidas na RN 32/2019, diferenciando reajuste da revisão tarifária, bem como elementos analíticos

de equilíbrio econômico-financeiro. A modelagem tarifária busca ainda elucidar quais são os princípios de forma geral e uniforme a todos os envolvidos no mercado portuário, especialmente aqueles que utilizam os serviços públicos prestados pelas autoridades portuárias.

DESENVOLVIMENTO

A Regulação da formação de preços nos portos públicos

Entende-se por “Regulação de preços” como sendo uma atividade do poder público cujo ferramental é um conjunto de metodologias que determinará qual será o preço máximo ou mínimo, que o concessionário ou um agente de um setor regulado irá praticar com seus consumidores para cada produto ou serviço prestado. Sendo tais agentes, na maioria das vezes, detentores de poder de monopólio de atividades portuárias, onde o preço eficiente não surge da interação normal entre a demanda e a oferta, cabendo assim que a agência reguladora arbitre preço. Logo, é um método de substituição do mercado competitivo, simulando seus resultados.

A formação de preços é central para a tarefa da regulação, pois concentra as questões sobre a distribuição de custos para os consumidores, incluindo subsídios. Dentre as atribuições do regulador, destaca-se a fixação de regras tarifárias que conciliem o interesse dos consumidores e da firma regulada.

Tais regras são debatidas pela doutrinadora Joana Paula Batista, na sua obra “Remuneração dos Serviços Públicos”, percorrendo sobre os princípios aplicáveis às tarifas remuneratórias de serviços públicos. Derivando e extrapolando o seu ensinamento, propõe-se a Tabela 1, já com alguns acréscimos e adaptações desta parte. Alerto que, os acréscimos descendem da RN 32/2019.

Princípio	Propriedade
1 Proporcional	Ao usufruto do usuário.
2 Específica e divisível	Há imputabilidade certa a um determinado usuário, identificável, apartadamente, conforme medição.
3 Real	Há correspondência entre o cobrado e o consumido (fato gerador), efetivamente posto à disposição.
4 Certa	É conhecida previamente pelo usuário, antes do fornecimento iniciar.
5 Mófica	Reflete o menor custo possível.
6 Irretroativa	Possui apenas efeitos prospectivos.
7 Suficiente	Para satisfazer as necessidades dos agentes envolvidos.
8 Geral	Ampla universalidade garantindo o maior número de usuários (amplitude).
9 Neutralidade	Não distorce as relações de mercado.
10 Razoável	Remunera adequadamente o fornecedor, promovendo a expansão do serviço.
11 Justa	A cada tipo de usuário.

Tabela 1: Os 11 princípios básicos da tarifa portuária

Em termos de estrutura de mercado, a administração portuária, gestora do porto público (o chamado porto organizado) pode ser vista como uma firma monopolista discriminadora de N-Produtos, além das seguintes características microeconômicas: intensiva em mão-de-obra, elevados custos afundados (*sunk costs*), economias de escala, barreiras à entrada, custos fixos elevados, baixo incentivos à inovação, participação governamental nos investimentos, garantias extraordinárias e grande presença de bens públicos. É possível, ainda, um enquadramento alternativo, como oligopólio não cooperativo, tendo em vista existirem vários portos, porém, vemos algum nível de hegemonia em certas cargas em determinados portos, de sorte que é possível modelá-lo como monopólio, com boa dose de assertividade, ainda que enfrentem competição.

Certo igualmente que esse poder de mercado vem se reduzindo desde a década de 2000, principalmente pelo advento dos novos TUPs, entretanto, ainda é predominante, pois as relações econômicas dentro das



“infraestruturas essenciais” de transporte geralmente são complexas. A simples entrada de novos ofertantes não é suficiente muitas vezes para reduzir o poder de mercado dos agentes pré-existentes. Há aspectos intangíveis relacionados a um negócio qualquer, como fidelidade, relacionamentos de longo prazo, confiança entre pessoas e percepção de qualidade. Outro ponto é a capacidade ociosa, pois a infraestrutura de transporte terrestre local e a infraestrutura retroportuária também influem na escolha do porto de embarque ou desembarque, assim como a oferta de rotas marítimas pelos armadores.

Na regulação de preços, existem diversos métodos, mas para fins do nosso trabalho vamos trabalhar com duas: Regulação por taxa de retorno (tarifação pelo custo) e Regulação por preço-teto (*price cap*). É o que veremos nos próximos tópicos.

Modelo Genérico de Revisão Tarifária do Setor Portuário

No Setor Portuário, definimos Revisão Tarifária como sendo um procedimento que visa reavaliar e examinar todos os custos e receitas da empresa regulada, podendo inclusive repactuar novo nível de rentabilidade para os futuros investimentos, sem quaisquer índices prévios, com o objetivo de garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato (ou seja, a saúde das contas da empresa, de modo que os custos com a prestação do serviço não superem a arrecadação que deriva da tarifa). Pode ter periodicidade regular ou não, a depender do modelo de contrato firmado com o Poder Concedente. No caso das administrações portuárias, salvos os portos delegados, não há contrato, pois elas são parte da União, ou ainda, a União é controladora, situação que dificulta a regulação de preços, justamente pela falta de obrigações contratuais.

Existem muitas hipóteses de Revisão; a mais comum é quando um montante significativo de novos encargos ou novos investimentos (não previstos originalmente no “contrato”) for determinado pelo Poder Concedente para

a ampliação ou expansão dos serviços concedidos. Nessa ocasião, os preços existentes não serão suficientes para cobrir os custos da prestação do serviço.

Até meados dos anos 1980, o método mais empregado na maioria dos países para revisão tarifária era a regulação de preços de acordo com o custo do serviço, também denominada regulação por taxa de retorno (TIR). O método generalizou-se a partir da experiência norte-americana iniciada no final do século passado, com a regulação de monopólios privados de serviço público. Nos demais países não existiam a tradição de regulação explícita, pois as operadoras dos serviços eram, em sua maioria, de propriedade pública, sendo o lucro de monopólio apropriado pelo Estado, como no Brasil.

Sob a ótica da regulação norte-americana, uma tarifação bem-sucedida é aquela que, de maneira geral, atinge os seguintes objetivos principais:

- evita preços abaixo dos custos (incluindo um retorno “razoável”);
- evita lucros arbitrários;
- viabiliza a agilidade administrativa no processo de definição e revisão das tarifas;
- impede a má alocação de recursos e a produção ineficiente; e
- estabelece preços não discriminatórios ou impróprios entre os consumidores.

Parece-nos que essa ótica é apropriada ao setor portuário, e está refletida na RN 32/2019. Com esses objetivos, os preços devem remunerar os custos totais e conter uma margem que proporcione uma taxa de retorno positiva aos investidores.

Assim, a regulação por taxa de retorno implica dizer que, por exemplo, uma empresa concessionária de um acesso aquaviário é autorizada a fixar tarifa de pedágio de maneira que cubra os custos de operação (que inclui o pagamento de funcionários, combustível de carros, aluguel de máquinas, despesas com água e energia elétrica, manutenção de equipamentos e do asfalto etc.), e que pague os empréstimos

FABIANE MELLO E SANDRO MONTEIRO

necessários para as aquisições destinadas à expansão da infraestrutura, além de sustentar uma taxa de lucro razoável sobre os investimentos e despesas.

Nele, o órgão regulador decide quais despesas e investimentos são aceitáveis para compor o cálculo, não sendo essa uma tarefa simples, principalmente por causa da assimetria de informação, na qual a firma tem sempre mais dados que o regulador. A cada período, a partir dos dados contábeis, da política de depreciação e da inflação no período, fixam-se níveis tarifários sob dadas hipóteses de mercado. Pode haver negociações sobre diversos aspectos, em particular sobre o que fazer com os desvios de rentabilidade no período anterior com relação ao previsto (por exemplo, pode criar-se uma rubrica de resultados a compensar e incluí-la nas revisões tarifárias).

O lucro da empresa regulada não será tão grande de modo que o consumidor se sinta lesado, mas não será tão pequeno que o empresário se sinta desconfortável (ou desincentivado) em aplicar elevados recursos na concessão. A TIR deve ser no nível adequado a facilitar a tomada de empréstimos (logo, tem que ser maior que os juros de mercado, ou ao contrário o empréstimo deverá ser subsidiado pelos bancos estatais) destinados a aperfeiçoar os serviços ou expandir a infraestrutura.

Para evitar o excesso de lucros, o regulador, em geral, determina a taxa de retorno através de um processo de negociação com a prestadora do serviço ou com representantes do setor, ouvindo o grupo de usuários afetados. Na verdade, a autoridade regulatória precisa ficar atenta ao mercado, isto é, a taxa que o empresariado está esperando (o papel das expectativas é tema central dentro da Economia). Uma taxa abaixo do esperado gera pouca atratividade aos investimentos, reduz o valor da concessão, leilões com poucas ofertas e baixa competitividade na disputa pelo mercado. Numa espécie de regulação pelo *benchmarking* de mercado, o Regulador, ao avaliar as tarifas propostas na revisão, poderá comparar os preços do projeto com os portos semelhantes, ou mesmo com o menor preço conhecido,

supostamente tido como o mais eficiente.

O procedimento de revisão tarifária é bem mais complexo quando existem vários bens ou serviços fornecidos pela firma, sendo esse um dos objetivos deste trabalho, isto é, uma proposta para tanto. Neste caso, a definição dos diversos níveis tarifários exige rateio dos custos comuns (despesas e investimentos incorridos independentemente do *mix* de bens e serviços), de modo a obter preços relativos consistentes e que reflitam a alocação eficiente.

Nesses casos mais complexos, há três métodos mais usuais de cumprir as fórmulas de rateios: i) segundo os custos específicos dos diversos bens ou serviços (como autoriza a Lei nº 8987/1995); ii) segundo as receitas obtidas pelos diversos bens ou serviços; iii) segundo as quantidades dos diversos bens ou serviços vendidos no último período. Todos os três são arbitrários em algum nível (e os dois últimos são circulares, podendo gerar um círculo vicioso de erros constantemente somados um atrás do outro) e podem levar à ineficiências e subsídios cruzados.

Não basta o possível risco de desequilíbrio para solicitar revisão tarifária extraordinária; o fato deve ter ocorrido, ou seja, o "contrato" já deve estar desequilibrado. Portanto, a revisão tarifária extraordinária não ocorre a qualquer tempo, somente depois de um desequilíbrio. Como fundamento dessa assertiva, registra-se aqui o julgado do Tribunal de Contas da União pertinente ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato:

"Equilíbrio econômico-financeiro. Contrato. Teoria da Imprevisão. Alteração Contratual. A ocorrência de variáveis que tornam excessivamente onerosos os encargos do contratado, quando claramente demonstradas, autorizam a alteração do contrato, visando ao restabelecimento inicial do equilíbrio econômico financeiro, com fundamento na teoria da imprevisão, acolhida pelo Decreto-Lei 2.300/86 e pela atual Lei n.º 8.666/93. (TCU, TC-500.125/92-9, Min. Bento José Bugarin, 27/10/94, BDA n.º 12/96, Dez/96, p. 834)."



Além disso, o restabelecimento do equilíbrio não é ato discricionário do Regulador. Ele só poderá recusar-lhe deferimento diante de uma das seguintes situações:

- ausência de elevação dos encargos;
- ocorrência do evento anterior à formulação da proposta vencedora (em casos de *bids* em leilões);
- ausência de nexo causal entre o evento ocorrido e a majoração dos encargos;
- gestão imprudente e culpa (dolo) do gestor da empresa pela majoração de seus encargos.

Cumpra dizer ainda que, no caso das administrações portuárias constituídas por entidades públicas, a ausência de previsão contratual ou editalícia não prejudica a aplicação do restabelecimento do equilíbrio, pois sua origem não é contratual; é legal (Lei nº 8.987/1995 e Lei nº 12.815/2013). Cita-se:

Lei nº 8987/95, art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

(...)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

Lei nº 12815/2013 Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

(...)

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

Diante dessas questões cabe ao Regulador definir um esquema de regulação por incentivos minimizador das incertezas e redutora da assimetria informacional, sendo o principal motor dos incentivos à redução de custos o espaço de tempo decorrido entre as revisões tarifárias propriamente e o período no qual as tarifas se mantêm constantes em termos reais, também denominados período ou ciclo tarifário. Durante os

intervalos entre as revisões tarifárias, o regulador poderá aplicar a metodologia de reajustes pelo preço-teto.

Nesse modelo, é imposto um ciclo tarifário, que consiste no período de tempo correspondente entre duas revisões tarifárias ordinárias, compreendendo um período mínimo de 03 (três) anos e no máximo 05 (cinco) anos, segundo a RN 32/2019 da ANTAQ. Informa, ainda, que o primeiro ciclo, nos contratos existentes, inicia-se com uma revisão extraordinária.

Nesse ponto, a RN 32/2019-ANTAQ nos diz que as revisões tarifárias extraordinárias serão realizadas a pedido ou promovidas pelo Regulador, de ofício. Essa será a oportunidade na qual os projetos poderão contemplar a migração da estrutura tarifária vigente para a estrutura padronizada pela ANTAQ. Normalmente, anualmente ou ao final de cada Ciclo Tarifário, o Órgão Regulador divulga calendários para as empresas apresentarem seus pleitos de reajuste anual ou de revisão tarifária ordinária dentro de um período fixo, podendo esse calendário coincidir com a data de aniversário do contrato.

Explicitado tudo isso, é necessário enfim afirmar: aplicar o método de taxa de retorno sempre é difícil para as agências governamentais. Explica-se.

Primeiramente, o método de regulação por taxa de retorno, dada a complexidade de sua operacionalização, é um método plenamente adequado apenas quando as condições de custo e demanda não variam de forma significativa em curtos períodos de tempo, isto é, quando os custos e a demanda são relativamente estáveis. Na situação contrária, esse processo se torna muito mais lento. Nessa condição, fica prejudicada a estimativa de custo e de demanda por um período de médio de prazo, digamos 4 (quatro) ou 5 (cinco) anos à frente, dificultando encontrarmos os elementos de equilíbrio da equação, ou seja, qual será a Receita Total e qual será o Custo Total da firma, lembrando ainda que o monopólio natural tem aquela característica de custo subaditivo: quanto mais produz, menor o custo por

FABIANE MELLO E SANDRO MONTEIRO

unidade produzida. Parece-nos ser o caso do setor portuário, geralmente possuindo demanda anual incremental em uma razão inferior a 5%, na maioria dos casos. Ademais, sabe-se que os custos variáveis nas administrações portuárias são substancialmente reduzidos quando os comparamos com os custos fixos, condição que inibe a aplicação de técnicas de preço eficiente relacionadas ao custo marginal, o qual depende ainda do conhecimento de uma curva de demanda mais precisa.

Em segundo, aplicando apenas a regulação por taxa de retorno, não há incentivos para a firma buscar eficiência, na medida em que todos os custos são repassados aos consumidores, e na medida em que os esforços das empresas para reduzir custos não aumentam seus lucros. Há de considerarmos o comportamento não exógeno dos custos, ou seja, a forma de cobrança afeta o custo de produção do

serviço. A doutrina nos demonstra a existência do efeito Averch-Johnson (sobre investimentos).

Por último, a regulação por taxa de retorno requer muita informação a ser apresentada à agência reguladora, carecendo muito deles de boa dose de confiança.

Todavia, ainda persiste no Brasil o modelo de Tarificação pelo Custo do Serviço, principalmente quando observamos a presença de estatais como prestadoras do serviço, ou mesmo concessionárias privadas, sendo esse o modelo adotado pela RN 32/2019.

Modelo Prático de Revisão Tarifária para o Setor Portuário

O art. 16 da RN 32/2019 explicita um rol de exigências a serem cumpridas quando dos pedidos de revisão tarifária pelas administrações portuárias:

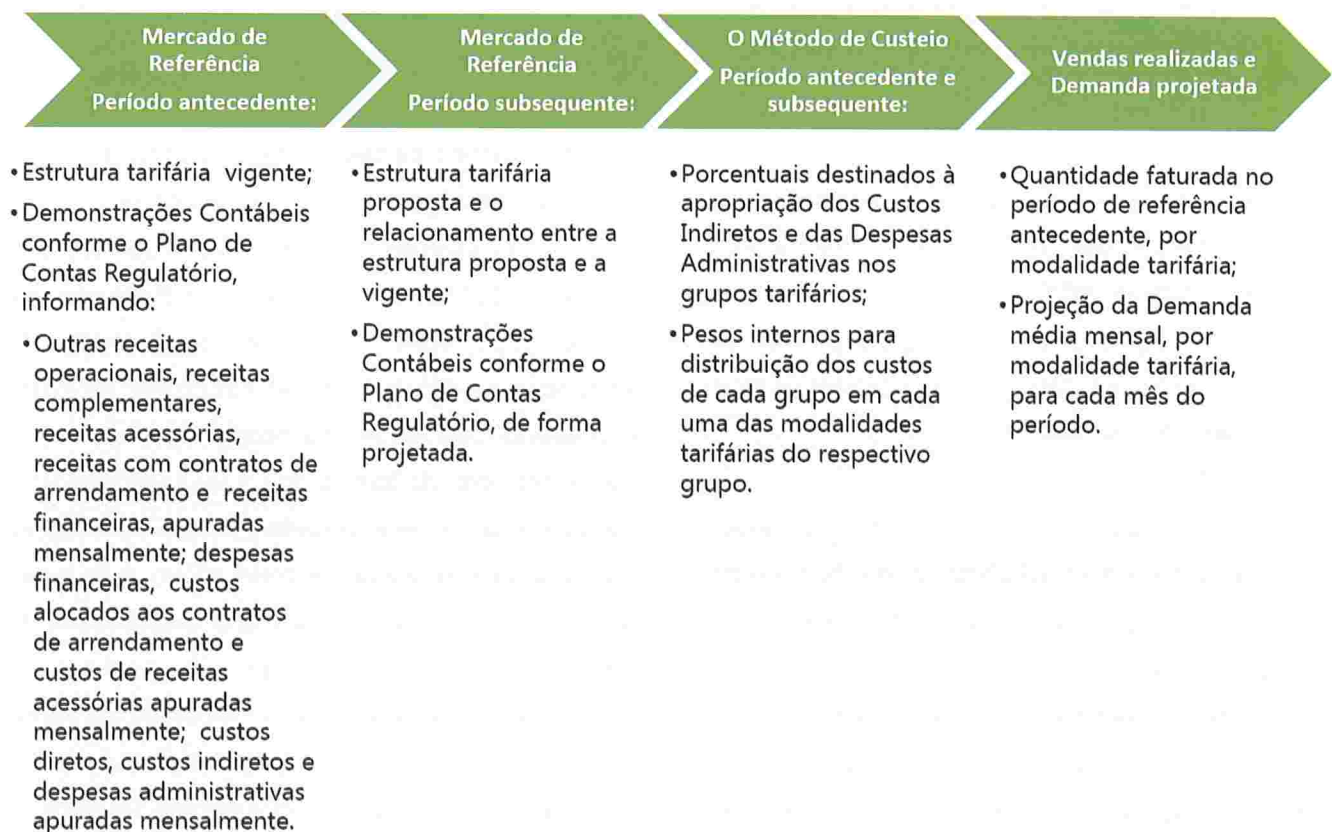


Figura 1: Dados essenciais para confecção de um projeto de revisão

“

A estrutura portuária influi diretamente sobre as navegações brasileiras, impactando no preço final dos produtos para os consumidores finais”

Caso não existam estudos de demanda ou de custos para o período subsequente, adotar-se-á a mesma reta de tendência apurada pelo faturamento no período antecedente e os mesmos custos médios e as demais receitas não tarifárias para o período subsequente, mês a mês, do período antecedente. No caso de modalidades tarifárias novas, sem faturamento precedente, a Autoridade Portuária deverá apresentar estimativas de demanda (a serem obtidas com o usuário ou requisitante), e um preço estimado inicial, como fosse o preço original.

Como função objetivo, a revisão tarifária avaliará, para dada autoridade portuária, o Lucro Operacional [LO] anual de cada Grupo Tarifário j ou da soma k deles, na seguinte sequência: Inicialmente, será avaliado o Lucro Operacional da Estrutura Tarifária vigente, considerando o Mercado de Referência antecedente da administração portuária e em seguida, será simulada a nova Estrutura Tarifária proposta, nos seguintes cenários:

Cenário	Descrição	Característica
Equilibrado (reajuste linear)	Cenário anulando o Lucro Operacional total, considerando o Mercado de Referência subsequente, por meio de um Índice de Reajuste Linear idêntico para todas as modalidades tarifárias da estrutura;	Equilibra o custo total, sem alterar as alocações de receitas entre os usuários. Menor impacto para os usuários, pois apenas reproduz o status quo.
Preço = Custo Médio Específico	Cenário anulando o Lucro Operacional total, considerando o novo Mercado de Referência subsequente, por meio do cálculo de novos preços para as modalidades tarifárias da estrutura, de modo que o preço de cada modalidade seja igual ao custo médio de cada produto;	Equilibra o custo total, alterando as alocações de receitas entre os usuários para igual custo igual à receita. Impacto para os usuários, porém, as tarifas tendem a se tornarem mais neutras, sem subsídios.
Positivo (subsídio cruzado com N-produtos)	Cenário de Lucro Operacional total positivo, considerando o novo Mercado de Referência, por meio do cálculo de novos preços para as modalidades tarifárias da estrutura, de modo que o preço de cada modalidade seja igual ao custo médio do produto multiplicado pelo seu mark-up. O mark-up poderá ser único para todas as modalidades, ou escolhido individualmente, positivos ou negativos, em razão das elasticidades da demanda (veja a Regra de Ramsey).	Equilibra o custo total, alterando as alocações de receitas entre usuários, desigualmente. Partindo do custo médio real, é possível praticar uma política comercial flexível visando a máxima captura de receitas conforme a utilidade marginal de casa usuário, reduzindo a perda de peso morto, sem danos aos usuários. Explora a curva da demanda.

Tabela 2: Descrição de Cenários de Propostos

FABIANE MELLO E SANDRO MONTEIRO

Após análises e estudos de cenários, a Estrutura Tarifária vigente e a Estrutura Tarifária proposta serão caracterizadas em uma das seguintes situações: Equilibrada ou Desequilibrada. Será considerada equilibrada, no geral, a Estrutura Tarifária k que proporcione um Lucro Operacional total igual ou superior a zero para os próximos 12 (doze) meses. Nesse modelo, o nível de Lucro Operacional substitui o conceito de TIR.

Os cenários indicam que a tarifa portuária terá um preço-teto baseado na composição de três dimensões: custo (gastos para entregar o produto), performance (nível de capacidade e produtividade da infraestrutura) e valor (utilidade marginal percebida pelo mercado ou elasticidade do consumidor).

O modelo pode ser descrito nos fluxogramas a seguir:

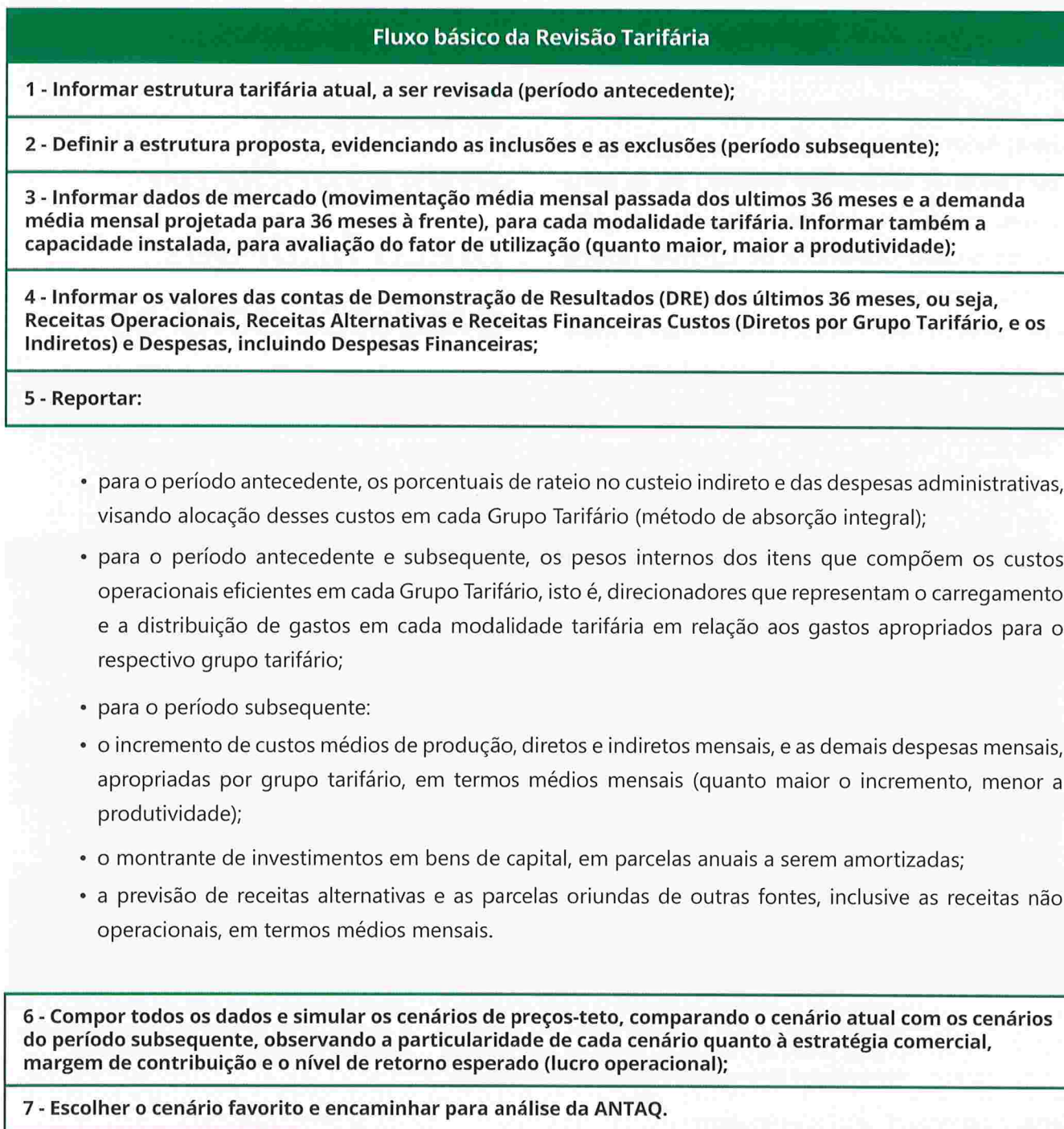


Figura 2: Fluxograma da produção de uma proposta de revisão tarifária. Visão 1



Figura 3: Fluxograma da produção de uma proposta de revisão tarifária. Visão 2

Das Revisões Tarifárias Extraordinárias

A revisão tarifária extraordinária adotará a mesma metodologia empregada na revisão ordinária. Porém, a partir da doutrina, os projetos de revisões tarifárias extraordinárias deverão identificar o nexo causal responsável pelo desequilíbrio econômico-financeiro da estrutura tarifária vigente.

Flexibilizando tal relação, entende-se que a instrução de pedidos de revisão tarifária extraordinária deverá informar a ocorrência de um desequilíbrio econômico-financeiro efetivo, já manifestado, ou um desequilíbrio econômico-financeiro ainda não manifestado, se e somente se o Projeto considerar a amortização anual

FABIANE MELLO E SANDRO MONTEIRO

de investimentos futuros em infraestrutura do porto organizado a ser coberta pela tarifa.

Nesses casos, os pedidos de receitas tarifárias adicionais para cobertura de despesas de capital em investimentos futuros em infraestrutura portuária deverão estar atrelados em cronogramas do tipo físico-financeiro, apresentados e pactuados juntos ao Regulador, a serem enviados juntamente com o Projeto. Quando considerar o emprego de algum nível de capital de terceiros, a instituição financeira não governamental não deverá ser remunerada por meio de taxa de juros acima da normalmente praticado pelo mercado.

Os eventos ensejadores de revisão extraordinária são:

- Aumento ou redução de capacidade;
- Variações exógenas de custos operacionais;
- Alteração na legislação ou na regulação que impacte nos negócios (fato do Príncipe ou da administração);
- Acidentes naturais e sinistros não cobertos por seguros;
- Alteração tributária, exceto imposto de renda;
- Greves e tumultos, casos fortuitos ou de força maior;
- Risco cambial (só para as entidades públicas).

CONCLUSÃO

Este estudo buscou delinear os conceitos dispostos na Resolução Normativa nº 32/2019 e os fluxos básicos da norma. Ademais, demonstrou uma possível modelagem de análise operacional que poderá ser aplicada aos pedidos de revisão tarifária das administrações portuárias. A proposta é perfeitamente compatível com as normas vigentes. Além disso, a modelagem permite o estudo de diversos pontos de equilíbrio, a serem ensaiados pela entidade regulada e negociados com o Regulador.

O modelo proposto pela RN 32/2019, que será base para os cenários de equilíbrio, é flexível o suficiente para ser adotado pelas concessionárias (empresas privadas), pois não retira a possibilidade de um lucro positivo e de se estabelecer uma política comercial visando maximização da receita total. Provê ainda transparência e previsibilidade ao mercado, podendo orientar futuros aprimoramentos ou mesmo ser o ponto de partida referencial para estudos subsequentes, principalmente para as modelagens de concessões que logo virão no setor portuário.

Por fim, cabe ressaltar que este estudo não está vinculado ao órgão regulador e não representa necessariamente a opinião do órgão, ainda que produzido por especialistas que trabalharam na redação da RN 32/2019-ANTAQ e a operacionalizam no dia-a-dia.



Fabiane Mello

Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários da ANTAQ, é engenheira civil e pós-graduanda em Direito Portuário e Marítimo.

Sandro Monteiro

Especialista em Regulação de Transportes Aquaviário da ANTAQ, é engenheiro eletricista e mestre em Engenharia Elétrica pela Universidade de São Paulo. Especialista em Gestão Pública.

