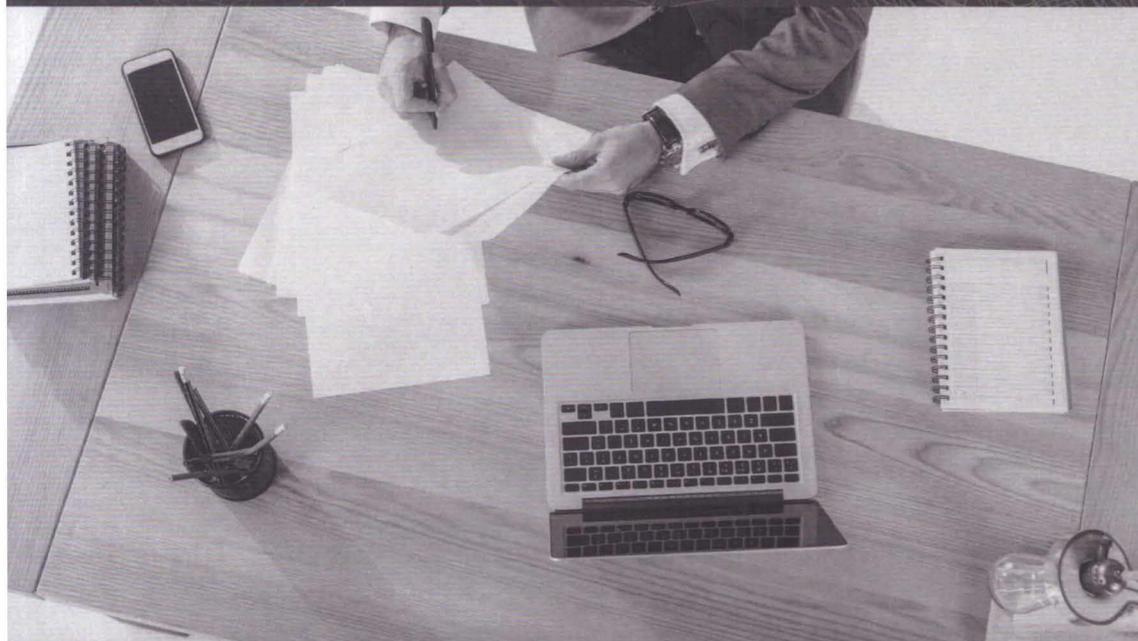


NESTA EDIÇÃO:

INTEGRIDADE PÚBLICA NA ATIVIDADE DE INTELIGÊNCIA DO ESTADO



REVISTA DE DIREITO ADMINISTRATIVO, INFRAESTRUTURA,
REGULAÇÃO E COMPLIANCE

• RDAI 26

ANO 7 • n. 26 • Jul.-Set. • 2023

*Journal of Administrative Law, Infrastructure,
Regulation and Compliance*

N. 7 • ISSUE 26 • July-Sept. • 2023

O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL E O INSTITUTO DO PRECATÓRIO – SUBSÍDIOS PARA
INTERPRETAÇÃO DAS EMENDAS CONSTITUCIONAIS NºS 113 E 114

COORDENAÇÃO

**AUGUSTO NEVES DAL POZZO E
RICARDO MARCONDES MARTINS**



THOMSON REUTERS

**REVISTA DOS
TRIBUNAIS™**

LOS PUERTOS Y EL DERECHO DE LAS INFRAESTRUCTURAS

PORTS AND INFRASTRUCTURE LAW

JAIME RODRÍGUEZ-ARANA MUÑOZ

Doctor por la Universidad de La Coruña – España. Presidente Del Foro Iberoamericano De Derecho Administrativo. Catedrático-Director del Grupo de Investigación de Derecho Público Global de La Universidad de la Coruña (España).
rajaime@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-9641-5419>

DOI: [<https://doi.org/10.48143/RDAI.26.munoz>].

Recebido em: 02.04.2023 | Received on: April 2nd, 2023

Aprovado em: 10.05.2023 | Approved on: May 10th, 2023

ÁREA DO DIREITO: Administrativo

RESUMEN: El presente trabajo tiene como objetivo analizar el derecho de infraestructura aplicado a puertos y aeropuertos, así como identificar los desafíos de su gestión a través de los principios del derecho público y las características de las actividades estatales, así como la posibilidad de alianzas con el sector privado para tu desarrollo.

PALABRAS CLAVE: Puertos – Aeropuertos – Infraestructura – *Uti universi* – Asociación público-privada.

ABSTRACT: The objective of this paper is to analyze the infrastructure law applied to ports and airports, as well as to identify the challenges of its management through the principles of public law and the characteristics of state activities, as well as the possibility of alliances with the private sector for your development.

KEYWORDS: Ports – Airports – Infrastructure – *Uti universi* – Public-private partnership.

SUMÁRIO: I. Introdução. II. Intervenção pública e interesse geral em matéria de infra-estrutura. III. O direito das infra-estruturas. IV. Os princípios do direito administrativo das infra-estruturas. V. Dimensões do interesse geral que concorrem nos aeroportos internacionais, públicos ou privados. VI. A propriedade dos aeroportos e a sua gestão e governança. VII. Títulos habilitantes para a construção e exploração dos aeroportos privados internacionais. VIII. Conclusões. IX. Referências.

I. INTRODUCCIÓN

El estudio de las infraestructuras portuarias en el Derecho Administrativo en general, y en el Derecho Administrativo Económico en particular, es una cuestión que requiere una serie de análisis acerca de tópicos y conceptos que han ido cambiando con el paso del tiempo y que, ahora, en un modelo de Estado, y de intervención pública, que se define como Estado social y democrático de Derecho, presenta unas características propias bien definidas.

Para ello, será necesario precisar el alcance de los límites y el marco de acción y operatividad de los poderes y potestades públicas, así como el alcance de la iniciativa privada en el contexto de los principios de subsidiariedad y solidaridad, fundamentos y garantes del mismo Estado social y democrático de Derecho. En este contexto, resulta pertinente traer a colación las más modernas tendencias del Derecho Comparado en relación con el llamado Derecho de la Infraestructura, un sector del Derecho Administrativo con perfiles y principios singulares que plantea importantes consideraciones acerca de la imprescindible colaboración entre lo público y lo privado en la materia.

Por otra parte, en el marco de los postulados desde los que se construyen las instituciones y categorías del Derecho de la Infraestructura, o Derecho de las Infraestructuras, es menester situarse en la dimensión compatible y complementaria entre el interés general y el interés particular. En el mismo sentido, debemos analizar el alcance de la actividad propia que se desarrolla en las infraestructuras portuarias, en la que aparecen variados y relevantes aspectos y dimensiones del interés general.

La naturaleza del accionariado de los puertos y la gestión de los mismos es otra cuestión que debe ser abordada pues existen diversas fórmulas y versiones en el Derecho Comparado que afectan al régimen jurídico aplicable a las infraestructuras portuarias.

Los títulos habilitantes para la construcción y explotación de los puertos de interés general también deben ser estudiados pues las autorizaciones, permisos, licencias, concesiones, asociaciones público-privadas expresan diferentes intensidades de la intervención de los Poderes públicos en función precisamente de la naturaleza de una actividad que a todas luces es de interés general por obvias razones.

El Derecho de la Infraestructura, como razonaremos a lo largo de este estudio proyectado sobre los puertos, es un libro abierto de Derecho Administrativo en el que encontramos desde actos administrativos, normas, acción administrativa de policía, de servicio público o de interés general, de fomento, potestades de intervención, etc. Se trata de un sector propio y con personalidad singular dentro del Derecho Administrativo, que trasciende el denominado Derecho de la Obra Pública, anclado en una perspectiva estática de la cuestión, y que hoy adquiere una especial singularidad a causa de su inserción en el Estado social y democrático de Derecho.

-
1. Como citar este artículo | *How to cite this article*: MUÑOZ, Jaime Rodríguez-Arana. Los puertos y el derecho de las infraestructuras. *Revista de Direito Administrativo e Infraestrutura* | RDAI, São Paulo, v. 7, n. 26, p. 185-212, jul./set. 2023. DOI: [https://doi.org/10.48143/RDAI.26.munoz].

Los puertos marítimos, como es bien sabido, son infraestructuras del transporte marítimo de las que, y a las que, los buques trasladan fundamentalmente mercancías, también personas, por el mar. Las terminales portuarias son factores determinantes del desarrollo de la población y de la economía. Son parte esencial del comercio internacional y su papel más importante es el de estimular la economía y el comercio. Se trata de infraestructuras estratégicas en el sistema de producción, comercialización, logístico y de transporte internacional, puntos de partida y llegada de transporte marítimo y centros concertadores de flujo de carga (Orillac, 2006).

Los puertos probablemente sean las infraestructuras más antiguas, junto a las carreteras y a las vías públicas. No hay más que remontarse a la forma en que se desarrolló el comercio en Fenicia, Grecia, Egipto, Roma, España, o China, para constatar tal realidad. La relevancia de los puertos incluso ocasionó, como bien sabemos, disputas entre países, pues la hegemonía en el transporte marítimo era, y es, manifestación de poderío económico. Los fenicios, griegos, vikingos y polinesios hicieron amplio uso de los puertos, tanto en su comercio y actos de piraterías, como en sus migraciones tal y como registra la historia tal y como nos cuenta Bobadilla Falla.

En 1492, con el descubrimiento del Nuevo Mundo, el foco de la actividad marítima y comercial que hasta entonces se centraba en el Mediterráneo giró hacia el Atlántico. El interés en establecer un control de la Administración sobre las operaciones comerciales con las Indias y con el fin de proteger los buques de los ataques de piratas y corsarios (para lo cual se estableció la navegación en régimen de flotas) hizo que la Corona otorgase a determinados enclaves portuarios estatutos de privilegio que permitieron su desarrollo. Es el caso de la concesión del monopolio por parte de los Reyes Católicos del comercio con América al puerto de Sevilla, que en 1711 pasaría al de Cádiz. Tal situación desencadenó la decadencia de los puertos del Mediterráneo, extendiéndose hasta 1778, año en que Carlos III liberaliza las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo.

A comienzos del siglo XIX, la utilización masiva del vapor en los buques, permitió aumentar notablemente su tonelaje y capacidad de carga y, como consecuencia, mejorar y modernizar las inhalaciones portuarias: ya no se necesitaban diez hombres para mover una carga sino simplemente una caldera y un motor a vapor que podía disminuir tiempos a un menor costo.

En 1956, con el transporte de 58 contenedores de Port Newark a Houston a bordo del *Ideal X*, se pone en funcionamiento el primer transporte marítimo de mercancía a través de contenedores., dando vida a una idea que Malcolm McLean tuvo 20 años antes.

La aparición del contenedor causó una auténtica revolución en el diseño de los puertos cambiando enormemente su aspecto físico. En efecto, el empleo de contenedores, junto con el uso de equipamiento especial para su manipulación hace que los procesos de carga y descarga de un buque sean mucho más rápidos que en el caso de cargas no contenerizadas. Esta rapidez en la operativa hace que no sea necesaria tanta línea de muelle, puesto que el tiempo de estancia de los buques es mucho menor, pero en cambio se precisen grandes explanadas para el depósito de contenedores. Comparando los diseños de los puertos antes y después de

la aparición del contenedor podemos observar las implicaciones que este ha tenido en la construcción portuaria. Los buques no debían estar días enteros o semanas en los puertos, ya que los barcos podían realizar trayectos de dos semanas y cargar o descargar mercancías en solo quince minutos obteniendo una reducción considerable en los costos.

En 1880 aparece la primera Ley de Puertos, en la que ya se hace una distinción entre los puertos de interés general (que se clasifican en puertos de primer y segundo orden, manteniendo el número de 13) y puertos de interés local. Así mismo reconoce el dominio público del litoral y la gestión del conjunto del sistema dependiente de la administración central. En 1869 se inaugura el canal de Suez; en 1914 lo hace el canal de Panamá. Como consecuencia de la construcción de estas importantes infraestructuras se producen cambios en las principales rutas de navegación, puesto que evitan la necesidad de rodear África y América del Sur para alcanzar Europa desde el Índico y el Pacífico respectivamente. (Rúa, 2006, p. 4-6).

Todos estos cambios a través del tiempo han ido mejorando de la mano con la tecnología, los procesos logísticos en los puertos del mundo:

“Si bien atribuimos el avance de la Globalización a las circunstancias políticas y macroeconómicas de la segunda parte del siglo XX, no debemos olvidar que el bajo coste y la eficiencia del transporte marítimo han sido esenciales para este desarrollo. (...) Dada la complejidad del negocio de transporte marítimo y su importancia para las economías locales y nacionales, es imprescindible aplicar los métodos más avanzados para aprovechar las grandes oportunidades económicas que existen en el sector de transportes marítimos” (Álvarez, 2006).

En la actualidad, los puertos marítimos permiten el transporte de un gigantesco volumen de mercaderías por todo el mundo, ocupando un papel prioritario dentro de la demanda comercial internacional y el desarrollo de la competencia entre sus diferentes terminales de carga.

Como es sabido, dos de los sectores más dinámicos a nivel mundial son el transporte marítimo y los puertos. Los puertos son parte de la cadena de transporte internacional y del comercio mundial. Según Díaz (2008), se estima que el 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima en términos de volumen, que el tráfico de carga crece más aceleradamente que el PIB en la mayoría de los países, y que el tráfico de contenedores en promedio crece el 9% anualmente, especialmente en Europa y Asia con niveles de incremento del 15% cada año. Estos datos reclaman la construcción de buques con mayor capacidad y menores costos y, sobre todo, mejorar estas infraestructuras para prepararlas mejor para competir sólidamente en el comercio nacional e internacional.

Pues bien, frente a la presencia monopólica en el pasado del Estado, hoy se observa una creciente tendencia a la privatización de muchas infraestructuras con el fin de realizar mejor sus actividades, de ganar en agilidad, eficiencia y capacidad de atender las demandas crecientes de bienes y servicios que hoy se esperan de ellas.

En el caso de los puertos, la titularidad suele ser pública, sobre todo en los llamados de interés general, aunque se abre frecuentemente al sector privado la participación en la gestión a través ordinariamente de consejos de administración en los que la colaboración entre lo público y lo privado brilla por su presencia.

La actividad portuaria representa una alternativa real para el crecimiento económico y comercial de las naciones, pues son fundamentales para el intercambio comercial internacional por ser lugares de resguardo de las embarcaciones en las que se desarrollan operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque de gran cantidad de mercancías necesarias para el consumo de las poblaciones. En este sentido, Encinas (2017), expone: “El transporte marítimo es actualmente el medio más eficaz de transportar mercancías, su bajo costo, gran capacidad de transporte masivo de mercancías, movimientos en largas distancias son algunas razones que sostienen este mecanismo comercial como el más conveniente y rentable”. infraestructura aeroportuaria, en el que las instalaciones son medios en los que desarrollan servicios varios de interés general destinados a un transporte aéreo de pasajeros y de carga que coadyuve al desarrollo social y económico de los países.

La infraestructura portuaria se puede definir por el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros. En esta definición se aprecia que la infraestructura portuaria incluye obras, bienes y servicios, pues en ella se dan cita diferentes categorías y conceptos propios del Derecho Administrativo, de manera que los títulos habilitantes para la mejor gestión de tales actividades atiende a autorizaciones, licencias, permisos y, por supuesto, a concesiones administrativas.

En este sentido, el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 2 define el puerto marítimo como “el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

Para su consideración como puertos marítimos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

- a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.
- b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o Sector y Estrategia Portuaria, permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.
- c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico qu aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

El Real Decreto 2/2011 define en su artículo 3 los puertos comerciales como los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

A los efectos exclusivos de esta ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos, militares, así como de otros buques de Estado y de las Administraciones Públicas cuando esas actividades se desarrollen en el ejercicio de sus competencias y deban realizarse necesariamente en la zona de servicio del puerto.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

No son puertos comerciales, a los efectos de esta ley:

a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en ellos operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa.

La conformación jurídica de la infraestructura portuaria como actividad integral y estratégica de interés general, va más allá del concepto de servicio público en sentido estricto o de servicio económico de interés general como más adelante comentaremos. Tal configuración va a ser determinante para seleccionar el título habilitante para que estas infraestructuras se pongan en funcionamiento y puedan ser gestionadas convenientemente.

Hoy, en 2022, tras las últimas investigaciones realizadas en la materia, podemos afirmar, como desarrollaremos en un epígrafe posterior, que, dada la relevancia económica y social de las infraestructuras, dentro del Derecho Administrativo, en la parte especial, se empieza a plantear fundadamente un Derecho de la Infraestructura con caracteres y principios propios que tiene como objeto de estudio la infraestructura, entendida, no como una obra pública ni como un servicio público, sino como un medio de interés general que, produciendo un evidente beneficio colectivo, contribuye al desarrollo económico y social de un país.

En este contexto, siendo los títulos tradicionales para la presencia de la iniciativa privada en la materia las autorizaciones y las concesiones, es menester una reflexión acerca de cuál debe ser, a día de hoy, en el marco de las nuevas leyes de alianzas público privadas, de participación público privada o de asociaciones público privadas, la forma jurídica más idónea y adecuada para la preservación del interés general en la construcción y explotación de estas infraestructuras aeroportuarias.

Parece claro que, en los supuestos de aeropuertos de titularidad pública, la participación del sector privado en calidad de gestor debe operarse a través de la concesión, aunque habría pensar en alguna modalidad de participación público privada. Sin embargo, en los casos de aeropuertos, nacionales o internacionales, de titularidad y gestión privada, la simple autorización, dada la magnitud de los intereses generales en presencia, la discrecionalidad inherente a estas decisiones, y su afección al desarrollo económico y social de las naciones, la técnica autorizatoria, no parece, como posteriormente demostraremos, el título habilitante pertinente e idóneo para que la infraestructura aeroportuaria como tal pueda desarrollar la compleja y dinámica actividad de interés general que tiene encomendada. En cambio, la legislación más reciente y novedosa de alianzas, participaciones y asociaciones público privadas, además de prever la fórmula justa y adecuada para estos casos, garantiza un mayor control, vigilancia y supervisión de los Poderes públicos sobre el conjunto integrado de actividades y servicios de diferente naturaleza que se despliegan su virtualidad operativa al interior de la infraestructura aeroportuaria.

En este sentido, si tenemos presente el sentido y funcionalidad del Derecho de la Infraestructura y sus principios informadores, que a continuación estudiaremos, debemos afirmar que, siendo el régimen jurídico de las infraestructuras de Derecho Administrativo dada la primacía de los intereses generales, la construcción y explotación de aeropuertos privados internacionales, encuentra, donde existan estas Normas, un acomodo más racional y operativo a través de estas alianzas o asociaciones público privadas que desde la autorización administrativa que, por su propia naturaleza, está pensada para comprobar estáticamente, en un momento determinado, el cumplimiento de una serie de requisitos o condiciones que establece la normativa que la regula.

La concesión, como es bien sabido, y luego comentaremos, opera en sectores reservados a la Administración pública en que ésta permite al sector privado espacios de gestión. Obviamente, en los casos de infraestructuras privadas, en titularidad y gestión, tal figura jurídica no tiene aplicación por lo que la discusión acerca de este punto se centra en la elección del

título jurídico más adecuado en función de las especiales características que concurren en la construcción y operación de aeropuertos internacionales privados.

II. INTERVENCIÓN PÚBLICA E INTERÉS GENERAL EN MATERIA INFRAESTRUCTURAL

En el Estado social y democrático de Derecho, la intervención de los Poderes públicos debe orientarse a crear las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas, removiendo los obstáculos para su realización y fomentando la participación de todos en la vida política, social, económica y cultural. Por tanto, Los Poderes públicos deben promover la dignidad humana, los derechos fundamentales de las personas, las libertades y el fomento de la participación social.

Las iniciativas sociales, de las empresas e instituciones que integran la comunidad, deben ser atendidas por los Poderes públicos y, cuándo se acredite que contribuyen al interés general, deben ser objeto de la acción administrativa del fomento en cualquiera de sus formas y manifestaciones. Más, si cabe, en un momento de grave crisis económica como la que ha traído consigo la emergencia sanitaria que todos estamos sufriendo.

En el caso de las infraestructuras, como estudiaremos más adelante, su imbricación y simbiosis con el interés general es bien patente pues nada menos que contribuyen poderosamente al desarrollo económico y social de las naciones. En el caso de la infraestructura aeroportuaria, las implicaciones en materia de seguridad, espacio aéreo, migración, aduana, higiene y salud de animales y alimentos o, entre otras, tratamiento de la carga, justifican más que sobradamente que, aunque sean de titularidad y gestión privada, los Poderes públicos tengan una multitud de tareas que realizar que, obviamente, por exigencias de la simplificación inherente a la eficacia que cabe esperar de la Administración, deben plantearse de forma sincronizada, integrada.

La intensidad del título de intervención, del título habilitante para la puesta en marcha y explotación de estas infraestructuras va a depender de la intensidad del interés general en presencia y, por supuesto, del régimen jurídico vigente en la materia. Cuestión que debe estar impregnada de los elementos que conforman la esencia del Estado social y democrático de Derecho: juridicidad, separación de los poderes, reconocimiento de los derechos fundamentales de las personas, solidaridad y participación.

La participación privada en emprendimientos de interés general, en este tiempo, en diversas latitudes, con mayor o menor fortuna, se ha concretado en leyes y normas de asociación o alianzas público-privadas. Una fórmula que cuando se ajusta a la realidad, produce réditos positivos para el desarrollo económico y social de los países y, por ende, coadyuva la mejora de las condiciones de vida de los usuarios de las infraestructuras de que se trate en cada caso.

En este contexto, el sentido de la libertad económica y el alcance de la presencia del Estado en la economía es un tema permanente del debate académico acerca de las relaciones entre libertad y Estado. En mi opinión, siguiendo a los profesores de la Escuela de Friburgo, los

En las infraestructuras aeroportuarias se realizan diferentes actividades y se prestan servicios varios que van desde la seguridad, la vigilancia, la salubridad, la sanidad, el control exterior de alimentos, la migración... todos de obvio interés general, que reclaman el régimen de Derecho Administrativo.

Las infraestructuras aeroportuarias, públicas o privadas, nacionales o internacionales, tanto en su titularidad como en su gestión, son medios que se ordenan al desarrollo económico y social de los países,

El derecho de las infraestructuras aeroportuarias está impregnado por una serie de principios propios de esta materia que confirman su vocación de servicio al interés general y su sometimiento al régimen de Derecho Administrativo.

Mientras que los servicios públicos proporcionan beneficios “uti singuli”, a los usuarios que los usan, las infraestructuras, también las aeroportuarias, proporcionan beneficios colectivos, “uti universi”, por lo que su régimen jurídico es distinto, también en lo que se refiere a los títulos habilitantes para su construcción y explotación.

El Derecho Comparado nos muestra casos de infraestructuras aeroportuarias públicas de gestión centralizada, de gestión privada, así como de titularidad y gestión privada, también para el tráfico internacional de personas y de mercancías.

La autorización administrativa, en cuanto técnica jurídico-administrativa establecida para remover los obstáculos que impiden el ejercicio de un derecho preexistente, dado su carácter reglado y la prácticamente nula discrecionalidad para su otorgamiento, no es la fórmula jurídica adecuada para la puesta en marcha de infraestructuras de titularidad y gestión privadas.

La construcción y explotación de aeropuertos internacionales privados, dada su naturaleza estratégica para el desarrollo económico y social, la magnitud de las inversiones necesarias, su vinculación a la productividad nacional, su compromiso con la creación de empleo, su relación con la mejora de la eficiencia del transporte aéreo de personas y mercancías, y teniendo en cuenta el calibre y relieve de los intereses generales en presencia, una vez excluidas la concesión de obra pública y la autorización administrativas por las razones expuestas con anterioridad, debería realizarse, de existir, a través de las alianzas público privadas tal.

VIX. REFERENCIAS

- A. DEL VALLE GÁLVEZ, *Las zonas internacionales o zonas de tránsito de los aeropuertos, ficción laminar fronteriza*, Revista Electrónica de Estudios Internacionales, nº 9, 2005.
- A. GARCIA LIZANA, *Análisis cualitativos, en El impacto de los aeropuertos sobre el desarrollo económico*, Madrid, 1996.
- A. NEVES DAL POZZO, *O Direito Administrativo da Infraestrutura*, Tesis Doctoral, Pontificia Universidad Católica de Sao Paulo, Sao Paulo, 2020.
- G. ARIÑO ORTIZ, *Principios de Derecho Público Económico*, Madrid, 1999.
- G. BERCOVICI, *Elementos de Direito da Infraestrutura*, Sao Paulo, 2015.

L. PAREJO ALFONSO, en *Manual de Derecho Administrativo*, L. PAREJO ALFONSO-A. JIMENEZ-BLANCO-L. ORTEGA ALVAREZ, Madrid, 1990.

O. BETANCOR-M.P. ESPINOSA, *Privatización, competencia y regulación aeroportuaria: experiencia internacional*, Documento de Trabajo, FEDEA, marzo de 2015.



PESQUISAS DO EDITORIAL



ÁREA DO DIREITO: Administrativo

Veja também Doutrinas relacionadas ao tema

- Contratos administrativos e políticas públicas: a era do estado contratualizado, de Vivian Cristina Lima López Valle e Luiz Felipe de Lima Rodelli – *RDAI* 18/21-40; e
- Novos investimentos ou nova licitação? Os condicionamentos da expansão de projetos de infraestrutura pública, de Vitor Soliano – *RDAI* 24/27-63.