



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade
Comissão de Regulação de Transportes

Nota Técnica nº 2/SEINFRA/CRT/2021

PROCESSO Nº 1300.01.0002382/2021-22

Assunto: Fundamentação técnica da minuta de resolução para orientações quanto à inclusão de investimentos em contratos de concessão rodoviária.

1. INTRODUÇÃO

Em 07 de abril de 2021, foi criada a Comissão de Regulação de Transportes, por meio da Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 04/2021. A ação está incluída na política de fortalecimento do ambiente regulatório do Estado de Minas Gerais, formalizada por meio do documento "[Agenda Regulatória](#)". Isso porque o chamado "tripé da infraestrutura", preconiza que o equilíbrio entre as ações de "planejamento", "gestão" e "regulação" é essencial para o bom cumprimento dos serviços públicos de infraestrutura à população.

No intuito de fundamentar o que se entende por "regulação" no caso concreto, tem-se o seguinte trecho extraído do artigo "[Dos conceitos de regulação às suas possibilidades](#)", de Robson Rocha de Oliveira:

No meio jurídico o termo regulador também precedeu ao termo regulação, apresentando suas primeiras aplicações tanto no campo do direito de Estado como no do direito financeiro (Autin, 1995).

O vocábulo regulação é muitas vezes utilizado como sinônimo de regulamentação. As relações entre regulação, direito e regulamentação não são sempre entendidas da mesma maneira, pois a regulação aparece concebida ora como um gênero do qual o direito seria uma espécie, ora como um tipo de direito. Portanto, a regulação, nessa concepção, seria uma variedade de processo jurídico com ação sobre a sociedade. Entretanto, a regulação ainda poderia ser concebida como oposta ao direito, no sentido de ser mais rígida do que o próprio direito (Jeanmaud, 1998).

Duas ideias principais se ligam ao conceito etimológico de regulação no direito. Uma refere-se ao estabelecimento e implantação de regras e normas; e outra à manutenção ou restabelecimento do funcionamento equilibrado de um sistema (Moreira e Maças, 2003).

Desse modo, o conceito de regulação no direito pode ser considerado essencialmente sob dois pontos de vista: no primeiro, o direito é considerado como um meio de regulação (regulação dos comportamentos); no segundo, o direito é

visto como um sistema. A regulação, então, refere-se aos meios de eliminação de contradições e de reforço de coerências (Brasil, 2003).

A regulação é tradicionalmente concebida como uma tarefa que consiste em assegurar, entre os direitos e as obrigações de cada indivíduo, o equilíbrio pretendido pela lei. Nessa concepção é atribuído ao Estado o papel de comandar diretamente os atores sociais, estabelecer as “règles de jeu” e garantir que elas sejam respeitadas. Por conseguinte, a primeira tarefa da regulação é propriamente política, relevante diretamente ao legislativo e ao executivo. A segunda tarefa opera por meio das virtudes de neutralidade, de equidade e de humanidade, que assemelham-se, de certo modo, com as tarefas esperadas de um juiz (Gazier e Cannac, 1984).

Num sentido restrito, Sanches (2000) demonstra que a regulação é a criação de normas jurídicas que vão disciplinar o exercício de certas atividades, ou seja, é um acesso especial a determinados bens (exercício de algumas atividades comerciais, por exemplo). Por assim dizer, a regulação é a negação da mão invisível de autorregulação do mercado, ou seja, uma afirmação da mão confiscadora do Estado, que procura obter a resolução dos problemas sociais por meio de uma ampla intervenção na economia e na sociedade. Ainda nessa direção, Pessoa (2004) propõe uma concepção mais ampla de regulação no âmbito jurídico. Trata-se de definir a regulação não apenas como correção de distorções do mercado, mas como um instrumento político fundamental, de caráter social.

Destaca-se que o vocábulo regulação surgiu no direito brasileiro a partir do movimento de reforma do Estado, especialmente quando, em decorrência da privatização de empresas estatais e da manutenção da ideia de competição entre concessionárias na prestação de serviços públicos, entendeu-se como necessário regular as atividades objeto de concessão, assegurando assim a regularidade na prestação dos serviços e o funcionamento equilibrado da concorrência. Portanto, o conceito de regulação no direito brasileiro incide no âmbito das atribuições do Estado e da sua interferência na economia (Di Pietro, 2004).

Embora esse conceito possa ser aplicado sobre qualquer objeto social, é especialmente no âmbito da economia estatal que ele vem sendo utilizado mais frequentemente no direito brasileiro. Consequentemente, é na esfera do direito econômico, ou direito administrativo econômico, que esse tema tem sido mais discutido.

Di Pietro (2004) propõe que o conceito deve abranger, além do aspecto econômico, outras áreas das quais se destacam os serviços públicos exclusivos e os não exclusivos do Estado. Além disso, a autora reconhece a regulação como um novo tipo de direito, caracterizado como sendo negociado e sujeito às transformações ocorridas no objeto regulado. A regulação é um direito que, no entanto, convive com outras formas tradicionais de produção legislativa (imperatividade, generalidade e abstração).

Considerando os conceitos trazidos acima, o que se pretende com a presente minuta de resolução é "regular" em sentido genérico, mas também "regulamentar" em sentido estrito: estabelecer procedimentos e orientações para os gestores e concessionários, no intuito de preencher lacunas dos Contratos de Concessão, em especial quanto ao detalhamento de ritos que normalmente não constam no instrumento contratual devido ao seu grau de detalhamento.

Importante ressaltar que temos no Estado um modelo de "regulação por contrato": as regras da relação entre parceiros público e privado se encontram no instrumento contratual. Entretanto, este não é o único modelo de regulação das atividades concedidas. Também é

comum a "regulação discricionária", muito praticada por Agência Reguladoras, em que as normas adveem de atos normativos exarados pela entidade reguladora. Veja-se a explanação contida no artigo [Regulação de infraestrutura por contrato](#), de Gustavo Gil Gasiola:

Na regulação contratual, a conformação da atividade pela Administração será feita pelo contrato. Ou seja, no momento anterior ao ingresso do agente econômico no mercado, a entidade reguladora realizará estudos prévios e delineará o quadro regulatório a que o sujeitará. Da relação contratual, composta de correspondentes contraprestações à Administração e ao agente econômico, extrai-se seu (intangível) equilíbrio econômico-financeiro. Quanto à sua concretização, a regulação contratual é instrumentalizada, principalmente, pelos módulos consensuais de concessão.

Em contraposição, na regulação discricionária, a conformação da atividade é construída pela atuação unilateral do ente regulador, impondo regras que afetam os agentes econômicos de forma estatutária, em bloco. Em outras palavras, quem quiser atuar ou quem atua no mercado regulado deverá se sujeitar ao controle regulatório existente e às posteriores alterações. Nas últimas duas décadas, esta regulação tem sido delegada da Administração Direta para autarquias de regime especial, chamadas de agências reguladoras ou "independentes".

No entanto, a divisão não é rígida, pois a regulação contratual não exclui a regulação unilateral²⁶. Na verdade, nos setores de infraestrutura elas aparecem muitas vezes conjugadas, uma vez que o contrato "não substitui o regulador, mas limita substancialmente a sua discricionarietà" (BAKOVIC; TENENBAUM; WOOLF, 2003, p. 20, tradução livre).

Dessa forma, o que se pretende no âmbito da Comissão de Regulação é que se estabeleça um modelo híbrido - muito bem quisto entre os especialistas da área -, em que o Contrato permanece sendo a principal fonte de direito e de estabelecimento das regras entre as partes, mas os *procedimentos, orientações para análises técnicas e para instrução dos processos administrativos* sejam estabelecidos por meio de ato normativo. Isso por um lado confere segurança jurídica às partes contratuais, enquanto, por outro, dá alguma flexibilidade para que os trâmites administrativos sejam alterados com alguma facilidade diante de eventuais necessidades de melhoria futuras. O modelo também confere padronização no tratamento dos processos administrativos dos contratos de concessão e diminui o custo de transação, o que se mostra de extrema relevância em um contexto em que diversos novos contratos de concessão rodoviária devem ser assinados em horizonte próximo.

Sendo assim, considerando a competência da Comissão para "propor atos normativos regulamentares, visando conferir segurança jurídica, padronização e objetividades aos trâmites inerentes à execução dos contratos regulados" (art. 4º, inciso VIII, da Resolução Conjunta SEINFRA/DER nº 04/2021), apresenta-se a minuta 28985506, para o estabelecimento de diretrizes e procedimentos para inclusão de novos investimentos em contratos de concessão e parcerias público-privadas de rodovias.

Ressalte-se que a elaboração da resolução contou com extensa pesquisa doutrinária e jurisprudencial, realização de *benchmarking* junto à ANTT e à ARTESP (entes reguladores da rodovias concedidas em âmbito federal e no Estado de São Paulo, respectivamente, as quais são referências da área) e foram realizadas consultas informais a especialistas da área e aos fiscais da CGE. Também foi aberta consulta pública quanto aos termos da resolução, em que se manifestaram as duas empresas concessionárias de rodovia no Estado. Todos esses elementos foram levados em conta para a consolidação da versão final.

Destaca-se que os apontamentos feitos nesta Nota possuem caráter técnico e opinativo e não se confundem com a análise jurídica, cuja competência é da Advocacia-Geral do Estado.

2. FUNDAMENTAÇÃO

A prática de inclusão de novos investimentos no curso da execução contratual é bastante comum nos contratos de concessão e parcerias público-privadas (PPPs) e encontra respaldo nos diplomas normativos de diversos setores, entre eles:

- I) No setor ferroviário e rodoviário: a Lei Federal nº 13.448/17, que em seu art. 6º, prevê a possibilidade de prorrogação antecipada de contratos de parceria “por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente”;
- II) No setor rodoviário: a Resolução ANTT nº 3.651/11, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços. No mesmo sentido, a Resolução ARTESP nº 001, de 25 de março de 2013, que dispõe sobre o Fluxo de Caixa Marginal para novos investimentos nas concessões.
- III) No setor aeroportuário: a Resolução ANAC nº 528/19 prevê a possibilidade de a ANAC requerer, previamente ao processo de revisão extraordinária, a elaboração do projeto básico e executivo das obras e serviços relativos aos novos investimentos por ela solicitados e não previstos no contrato.

A título exemplificativo, é possível verificar a inclusão de novos investimentos para expansão da infraestrutura em outros segmentos, como no setor social. Vale citar, em Minas Gerais, a PPP de Escolas no Município de Belo Horizonte, celebrada em 2012 e que teve, em 2014, a alteração do contrato a partir de celebração de Termo Aditivo para inclusão de 14 novas unidades. No âmbito estadual também há precedentes, em especial no 7º Termo Aditivo do Contrato de Concessão da MG050, em que foram incluídos diversos trechos e obrigações não constantes da relação original.

O Tribunal de Contas da União já analisou por diversas vezes a possibilidade de inclusão de investimentos em contratos em operação. Os acórdãos que têm sido citados como paradigmáticos pelos Ministros do TCU são os nº 1174/2018 e 1096/2019, ambos do Plenário, que analisaram as modificações realizadas nos contratos da Rodovia de Integração do Sul (RIS) e BR-364/365/GO/MG. Além disso: Acórdão 2934/2019-Plenário (BR-060/153/262/DF/GO/MG-Contorno de Goiânia); Acórdão 2195/2019-Plenário (BR-101/SC). No mesmo sentido, a Controladoria Geral do Estado também já se manifestou, no âmbito do Contrato da MG050, acerca da possibilidade da inclusão, observadas algumas ressalvas, como a necessidade de fundamentação técnica e de previsão orçamentária.

Um dos intuitos da proposta de Resolução é cristalizar e sistematizar as orientações dos órgãos de controle e da doutrina, de modo a facilitar a incorporação dessas à rotina dos gestores. Delas, derivaram principalmente os artigos sobre o que pode ser considerado novo investimento, o que *não* pode ser considerado novo investimento (Seção 2). Isso porque não podem ser tidos como novos investimentos aqueles que já estiverem previstos no contrato como sendo de obrigação da concessionária, como são as obras de ampliação de capacidade ou as de melhoria.

A jurisprudência do TCU e o Relatório de Auditoria da CGE também orientaram a definição dos elementos de análise dos gestores quanto à possibilidade de inclusão (Seção 3) Em linhas gerais, a orientação é para que o gestor fundamente corretamente a necessidade do novo investimento, demonstrando seu interesse público e sua compatibilidade com o objeto contratual original e com a licitação, bem como demonstre que a empresa tem capacidade para execução do investimento e mensure os impactos da inclusão sobre o contrato. Em detalhe: i) a relação (conexão e sinergia) entre o novo investimento e o objeto do contrato de concessão; ii) a comprovação de que o novo investimento não se enquadraria como obrigação pré-existente da Concessionária ou obra de melhoria e ampliação da capacidade

que seria acionada através dos gatilhos do nível de serviço; iii) existência de interesse público no novo investimento, sobretudo a demonstração inequívoca da imprescindibilidade e/ou vantagem da solução alternativa, bem como a iv) demonstração de vantajosidade quanto à incorporação de novo investimento ao contrato, em face de nova contratação isolada.

Já a Seção 4, acerca do procedimento para a inclusão, foi desenhada com base nos fluxos de processo já existentes e competências legais das áreas, as previsões genéricas dos contratos e o mapeamento de todos os documentos e análises necessários para a tomada de decisão.

Já a utilização do Fluxo de Caixa Marginal para a remuneração de novos investimentos (Seção 5) é indicada por boa parte da doutrina e também pelo TCU como método adequado de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, estando sua utilização prevista no art. 24 da Lei Federal nº 13.448/2017:

“Art. 24. O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.”

A metodologia do fluxo de caixa marginal foi incorporada na ANTT pela Resolução ANTT 3.651/2011 e decorreu da representação formulada no TCU, no âmbito do TC 026.335/2007-4 em que foram arguidos prejuízos aos usuários em razão das elevadas taxas de rentabilidade das concessionárias da 1ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias e o impacto sobre as tarifas básicas de pedágio dos novos investimentos a serem incluídos no Programa de Exploração da Rodovia (PER). A partir de então, a metodologia tem sido a regra para os novos contratos de concessão e também aplicável aos novos investimentos de contratos anteriores.

Explica-se. Os contratos mais antigos de PPPs e concessões normalmente têm como metodologia de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro o Fluxo de Caixa Original, baseado no plano de negócios apresentado pela concessionária durante a licitação e na respectiva Taxa Interna de Retorno (TIR). Contudo, a TIR de um projeto é intimamente conectada às condições macroeconômicas do país no instante da licitação, o que significa que contratos de escopo semelhantes podem ter TIRs muito destoantes caso sejam licitados em momentos muito distintos da economia brasileira. Dessa forma, caso seja incluído um novo investimento, o mais adequado é que a ele se aplique uma TIR que reflita as condições macroeconômicas do momento de sua inclusão e não da celebração do contrato.

O célebre doutrinador Maurício Portugal de PPPs, no artigo Erros e Acertos do Uso do Plano de Negócios e da Metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, explica:

O instituto do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos abrange basicamente dois tipos de compensações financeiras entre as partes:

a) A compensação financeira pela ocorrência de eventos que são risco de uma das partes, mas que afete negativamente a outra parte;

b) A compensação financeira pela inclusão de novos investimentos no contrato ou por mudanças no seu escopo.

Ambas essas compensações financeiras podem ser feitas utilizando como referência o PN [*plano de negócios*] originário do contrato. Os contratos de concessão de rodovias federais a partir de 2009, por consequência inclusive de críticas que fiz no passado, limitaram o uso do PN às compensações financeiras pela ocorrência de eventos que são risco de uma parte, mas afete a outra parte.

A seguir, tanto a ANTT (neste caso por exigência do TCU) como a ARTESP evoluíram no sentido de adotar, para novos

investimentos, mesmo em contratos em curso, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por fluxo de caixa marginal. O uso do PN como referência para as compensações financeiras ficava, então, restrito àquelas situações em que ocorre evento gravoso que é risco de uma parte, mas afete a outra parte do contrato.

(...)

O outro problema que eu apontava no uso tradicional do PN era a utilização das suas premissas financeiras para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela inclusão de novos investimentos, em contexto em que a melhoria da situação macroeconômica do país havida nos últimos 20 anos tornava as condições originárias do PN extremamente benéficas para o concessionário, quando utilizadas como referência para a modelagem de novos investimentos.

Eu dizia, então, que a utilização do PN como instrumento para recomposição do equilíbrio por novos investimentos levava a que o concessionário se apropriasse sozinho de ganhos que decorriam de eventos fora do seu controle (melhoria da situação macroeconômica do país).

Foi nesse contexto, que desenvolvi, também no âmbito da estruturação do projeto da BR 116/324, em conjunto com diversos colegas do Governo Federal, as cláusulas para aplicação, pela primeira vez no Brasil, da metodologia do fluxo de caixa marginal para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

É importante notar que essas cláusulas, quando foram desenvolvidas, estavam voltadas apenas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por novos investimentos. Não havia, então, a intenção de aplicar o fluxo de caixa marginal à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela ocorrência de riscos atribuídos a uma parte, mas cujas consequências gravosas atingisse à outra parte do contrato.

Aliás, a minha percepção já nessa época era que, pelas razões que exponho no item 5.2 abaixo, a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por qualquer ocorrência que não seja a inclusão de novos investimentos no contrato configura, em regra, impropriedade técnica.

O critério do Fluxo de Caixa Marginal é aquele por meio do qual o equilíbrio econômico-financeiro é aferido, tendo-se em conta o momento econômico em que se exige dos concessionários a realização de novos investimentos. Como estes podem ser realizados muitos anos depois da assinatura do contrato, é possível que tenha havido substanciais mudanças no contexto macroeconômico do projeto, o que justifica a observância dos custos atuais, e não os pretéritos.

Assim, o método permite a realização de um fluxo de caixa a partir do novo investimento, ou seja, leva em consideração sua nova projeção de demanda, receitas, investimentos, despesas, custos, tributos, amortizações, depreciações, financiamentos e sua taxa interna de desconto (TIR), permitindo que se isole um determinado evento para reconhecer seu caráter excepcional face ao contrato de origem. Desse modo, Fernando Fernandes Neto ressalta que tal modelo representa uma convergência entre o interesse público e o privado, viabilizando uma melhor alocação dos riscos. Por exemplo, o risco da demanda de tráfego pode decorrer tanto por eventos macroeconômicos (pela retração da economia, por exemplo) e microeconômicos (pelo advento de modal concorrencial), e os operacionais, os quais estão relacionados à variação dos custos de construção, operação e manutenção da infraestrutura rodoviária.

Dessa forma, seguindo as orientações doutrinária e jurisprudenciais, foi incluída na Resolução a possibilidade de utilização da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal - unicamente para novos investimentos - nos contratos existentes, ainda que seu modelo de regulação contratual seja o Fluxo de Caixa Original. A sua forma de cálculo está disposta nos 3 anexos que acompanham a resolução, seguindo o modelo praticado pela Atersp, de ampla aceitação.

Por fim, cabe ressaltar que a Lei Federal nº 13.448/2017 tem afastado a aplicabilidade dos limites quantitativos previstos no §§ 1º e 2º do artigo 65, da Lei 8.666, por serem incompatíveis com a lógica econômica desses contratos. Com efeito, a partir da leitura do art. 22 da Lei nº 13.448/2017 fica superada a discussão acerca da aplicabilidade do limite de 25% inicial atualizado do contrato para os acréscimos ou supressões que se fizerem nas obras, serviços ou compras e de 50% para acréscimos no caso de reforma de edifício ou de equipamento, previsto no art. 65 da Lei de Licitações, fixando o entendimento de ausência de limite quantitativo pré-estabelecido para os contratos de parceria.

Art. 22. As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, da adequação, do aprimoramento ou da ampliação dos serviços **não estão condicionadas** aos limites fixados nos [§§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Isso se dá porque os contratos de concessão comum, administrativa e patrocinada distinguem-se da lógica dos tradicionais contratos de empreitada disciplinados pela Lei nº 8.666/93, por serem contratos de longo prazo entre o Poder Público e o Privado, de modo a permitir a amortização dos investimentos da concessionária. Sob este prisma, o binômio flexibilidade x previsibilidade é estruturante, sendo necessário que a regulação do contrato se adapte as mudanças inerentes a esses arranjos.

Corroborando o entendimento Gabriela Miniussi Engler Pinto, Secretária Executiva da Subsecretaria de Parcerias do Estado de São Paulo que preconiza:

“A regra dos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666/1993 jamais foi apropriada para contratos de parceria, no sentido de conferir a necessária *flexibilidade* para adequação contratual no transcorrer do tempo. Nesse sentido, o afastamento dos limites à mutabilidade contratual sobre as concessões confere a necessária versatilidade ao gestor público para lidar com as incertezas inerentes aos contratos de parceria. Aliás, por tudo isso, é certo que a regra do artigo 22 deve ser aplicável a todos os contratos de parceria – federais, estaduais e municipais – e não apenas àqueles integrantes do PPI”.

Do mesmo modo, em relação ao percentual da limitação, o Tribunal de Contas da União (TCU) no Acórdão nº 1096/2019 (Plenário) entendeu pela competência do Poder Concedente de fixar os limites de acordo com a realidade de cada caso concreto, dentro de sua discricionariedade regulatória, sem que haja a vinculação a um percentual específico:

“a fixação de limites, ainda que acompanhados de cláusulas que o relativizem no caso de interesse público relevante, é medida que revela confiança, por parte do Poder Concedente, em seu planejamento e nos demais mecanismos contratuais, passa a mensagem adequada aos usuários de que a concessão não vai ser modificada indiscriminadamente e constitui fator de estabilidade e segurança jurídica ao concessionário e aos seus financiadores. De todo modo, como manifestei no voto condutor do Acórdão 1.174/2018-TCU-Plenário, compreendo que tal medida é uma escolha regulatória do Poder Concedente e já foi anteriormente expedida na forma de recomendação.”

3. CONCLUSÃO

Diante de todo exposto, considera-se fundamentadas as escolhas regulatórias tomadas pela Resolução, em consonância com as boas práticas da área e as recomendações dos órgãos de controle.

A fim de submeter o texto à análise de legalidade e juridicidade, encaminha-se o presente para análise da Assessoria Jurídica da Seinfra e para a Diretoria de Concessões da Controladoria Geral do Estado.

Belo Horizonte, 04 de maio de 2021.

Izabel Campos Ferreira
Presidente da Comissão de Regulação

Hanna Lobo Leite Bhering Silveira
Membra titular

Gibran Lacerda
Membro titular

Leonardo Nunes
Membro titular

Referências Bibliográficas

<https://pbhativos.com.br/arquivos/03-CONCESSOES-E-PPPS/03.3%20-%20PPP%20EDUCACAO/PPP%20Educacao/3TA%20PPP%20SMED%20assinado.pdf>
<http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/gabriela-miniussi-engler-pinto/a-revolucao-silenciosa-o-fim-dos-limites-a-mutabilidade-dos-contratos-de-concessao>.

<http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/Rafael-Veras/as-prorrogaes-e-a-relicitacao-de-que-tratam-a-lei-n-134482017-um-novo-regime-juridico-de-negociacao-para-os-contratos-de-concessao>

<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/30128/Novos%20Investimentos%20em%20Parcerias.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<https://portugalribeiro.com.br/wp-content/uploads/pode-o-concessionario-se-opor-a-novos-investimentos-1.pdf>

GUIMARÃES, Fernando Vernalha (2017). “O equilíbrio econômico-financeiro nas concessões e PPPs: formação e metodologias para recomposição”. Revista de Direito Público da Economia – RDPE, Belo Horizonte, ano 15, n. 58, p. 37-60, abr./jun. 2017.

<https://www.editoraforum.com.br/wp-content/uploads/2017/07/equilibrio-financeiro-concessoes.pdf>

Dos conceitos de regulação às suas possibilidades. Robson Rocha de Oliveira. <https://www.scielo.br/pdf/sausoc/v23n4/0104-1290-sausoc-23-4-1198.pdf>

MOREIRA, V.; MAÇÃS, F. Autoridades reguladoras independentes. Lisboa: Coimbra, 2003.



Documento assinado eletronicamente por **Izabel Campos Ferreira, Chefe da Unidade**, em 06/05/2021, às 14:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hanna Lobo Leite Bhering Silveira, Servidora Pública**, em 06/05/2021, às 14:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Nunes de Souza, Servidor Público**, em 06/05/2021, às 15:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gibran Alvim Lacerda, Servidor Público**, em 06/05/2021, às 15:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **28984576** e o código CRC **B3648A54**.