

# PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS (PPPs) UMA ALTERNATIVA PARA O DESENVOLVIMENTO EM INFRA-ESTRUTURA NO CENÁRIO BRASILEIRO

Érika MONTEIRO de SOUZA e SAVI<sup>1</sup>

ANDREI APARECIDO de ALBUQUERQUE<sup>2</sup>

DAISY APARECIDA do NASCIMENTO REBELATTO<sup>3</sup>

## Resumo

O objetivo do presente trabalho é identificar as principais contribuições internacionais de experiências bem sucedidas em Parcerias Público-Privadas (PPPs) que possam colaborar na sua implementação no Brasil. Caracteriza, exploratoriamente, a utilização de PPPs na Irlanda e no Chile. Optou-se pela Irlanda, pois trata-se de um país integrante de um continente precursor da implementação das PPPs, que conta com uma forte colaboração da Comissão Europeia na prática das PPPs. E, pelo Chile por ser um país da América do Sul, com necessidade de infra-estrutura, que conta com experiências de sucesso de utilização de PPP, além de aproximar-se da realidade brasileira. Este trabalho possui como método o tipo qualitativo, com objetivo exploratório-descritivo, apresentando uma estratégia com estudo de caso com dados secundários. As informações são concentradas na experiência da Irlanda e do Chile, com a apresentação da utilização das PPPs no setor de transportes (rodovias).

**Palavras chave:** Parcerias Público-Privadas; Experiência Internacional; Rodovias.

## Abstract

The objective of the present work is to identify the main international contributions of Parcerias Público-

Privadas (PPPs) of experiences well happened that can collaborate in the implementation of these in Brazil. It is characterizes, an exploratory way, the utilization PPPs projects in Ireland and on Chile. It has opted for Ireland, because, because, this country is part of a precursory continent which implement PPPs, Europe, counting with a strong collaboration of the European Commission in practice of PPPs. And for Chile, a South America country with extreme infrastructure need that counts with experiences of success of use of PPP besides this country approximates of Brazilian reality. This work presents as qualitative method, with exploratory objective, presenting a strategy with case study with secondary data. The information is concentrated in the experience of Ireland and Chile, with the presentation of use of the PPPs in the sector transports (highways).

**Keywords:** Public-Private Partnerships; International experience; Highways.

JEL: H11, H23.

## 1. Introdução

O desgaste financeiro do Estado brasileiro, iniciado na década de 80, desde o crescente endividamento combinado com a elevação e aceleração inflacionária acarretou uma redução dos financiamentos estatais.

No tocante às privatizações, segundo (Carvalho, 2001), três fases distintas marcaram este processo. A primeira fase, nos anos 80, foi apontada pelas "re-privatizações" de empresas que tinham pertencido ao setor privado e sido, posteriormente, incorporadas à carteira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

A segunda teve início com o lançamento do Programa Nacional de Desenvolvimento (PND) nos anos 90. Este programa estava inserido num contexto de racionalização de recursos públicos, desregulamentação da economia, redução do tamanho e redefinição do papel do Estado.

<sup>1</sup> Mestra em Engenharia de Produção pela EESC/USP Professora titular do departamento de Ciências Contábeis da Faculdade Interativa COC. Endereço:erika.savi@gmail.

<sup>2</sup> Mestre em Controladoria e Contabilidade pela FEA-RP/USP Professor titular dos departamentos de Ciências Contábeis da Faculdade Interativa COC e da FECOM-Libertas Faculdades Integradas. Endereço:adrealbuq@yahoo.com.

<sup>3</sup> Livre-Docente pela USP.Doutora em Engenharia Mecânica pela USP.Mestra em Engenharia de Produção pela USP Professora associada da Universidade de São Paulo. Endereço: daisy@sc.usp

**“ As privatizações foram amplamente criticadas devido ao seu baixo valor presente, na maioria dos casos inferior a 50% do valor de face, sendo negociadas nos mercados secundários com elevados deságios... ”**

Assim, o Estado deixaria de atuar em áreas como indústria, infra-estrutura e serviços e passaria à iniciativa privada a responsabilidade pelos elevados investimentos requeridos nas áreas mencionadas.

Além disso, com a aprovação da Lei das Concessões, em fevereiro de 1995, no governo Fernando Henrique Cardoso, ficou estabelecido que o governo concederia a terceiros os direitos de exploração de serviços públicos.

As privatizações foram amplamente criticadas devido ao seu baixo valor presente, na maioria dos casos inferior a 50% do valor de face, sendo negociadas nos mercados secundários com elevados deságios; contudo, mesmo que tenham gerado efeitos positivos, são recursos finitos. Deste modo, essa é uma alternativa que apresenta prazo determinado para sua conclusão e, portanto, não oferece argumentos fortes para o incremento continuado.

Com isso surgiu a necessidade de se obter uma estrutura de cooperação entre os setores público e privado, direcionada ao desenvolvimento e à operação de infra-estrutura, possibilitando uma maior diversidade e crescimento de atividades econômicas. Tal conjuntura propicia a geração de instrumentos que apoiem o Ente Público no recrudescimento de captação de recursos e elevação dos índices de crescimento no país, apoiados por medidas e incen-

tivos (fiscais ou não) que auxiliem, principalmente, o setor de infra-estrutura no Brasil.

Alguns países podem servir de referência, como o Reino Unido, França, Irlanda e Chile que, apesar de seus diferentes modelos de intervenção, efetuaram mudanças, consolidaram padrões e quebraram paradigmas. Isso com o intuito de buscar alternativas que possibilitassem a retomada do crescimento, mesmo com a limitação de recursos públicos.

Estes países optaram por utilizar medidas com a finalidade de alavancar tal crescimento, dentre elas as Parcerias Público-Privadas (PPPs), que se mostram extremamente factíveis para tal intuito, pois os resultados obtidos vêm conquistando índices satisfatórios (OECD, 2005).

No Brasil, instituiu-se a modalidade de investimento envolvendo Parcerias Público-Privadas com o advento da Lei nº. 11.079 de 30 de dezembro de 2004, que estabeleceu normas gerais para licitação e contratação de PPPs, no âmbito da administração pública.

A realização das PPPs pode ser traduzida como uma nova concepção em relação à política de investimentos no país, pois se trata de um modelo imbuído de vertentes que inserem o panorama da nova disciplina legislativa, a atuação do Estado, a engenharia financeira e a experiência internacional, que merecem ser estudadas.

Segundo (Fabbro, 2005), os principais países do mundo estão implementando esse novo conceito, com destaque para alguns países distribuídos por diversas regiões, tais como: Inglaterra, Portugal, Espanha, Holanda, Irlanda, Itália, na Europa.

Na Europa Central, as PPPs foram e continuam sendo incentivadas pela Comissão Européia (CE), para que os países da região possam alcançar e/ou manter o equilíbrio orçamentário. Na América do Norte, os países mais alinhados com relação às PPPs são o Canadá e os Estados Unidos da América. Com relação à América Latina, podem ser ressaltados países como Chile, México, Argentina, Peru, Uruguai e Paraguai.

Analisando-se a diversidade de países e respectivas regiões acima destacadas, consta que as PPPs mais avançadas são as da Inglaterra, Holanda e Irlanda (FABBRO, 2005). Nesse sentido, diante de tais considerações e inferindo que as melhores experiências viriam de países que contam com as PPPs mais avançadas, e que ainda contassem com uma abrangência e abertura de informações para a realização do estudo, optou-se por trabalhar com a Irlanda e o Chile.

A Irlanda é o país que melhor expõe as mencionadas características. Além disso, já existem estudos acerca das contribuições das PPPs para o modelo brasileiro em relação à Inglaterra (ARCHANJO, 2006; PECI e SOBRAL, 2006; MORAES, 2006).

No tocante ao Chile, trata-se de um país localizado na América do Sul com um cenário econômico próximo à realidade brasileira, principalmente no que concerne à necessidade em investimentos de infra-estrutura.

Nesse sentido, este estudo justifica-se pelos motivos acima expostos e, ainda, pela contribuição de uma análise mais aprofundada de um país, como a Irlanda, que possui larga experiência sobre o assunto, que atualmente conta com vários projetos em andamento e ainda os conduz de forma sistematizada, transparente e com resultados satisfatórios.

### 1.1. Problemática da Pesquisa

O Brasil ainda não conta com estudos em PPPs suficientes, como demandam a complexidade e a relevância do assunto. Trata-se de um tema relativamente novo que insta salientar os aspectos teóricos e legais, em razão de a efetivação das parcerias público-privadas abrangerem o âmbito da sua formação.

É importante trazer esclarecimentos acerca das PPPs incitando seus principais focos à discussão, contribuindo para a compreensão do panorama brasileiro e, ainda, buscando a contribuição internacional, pois, em alguns países as questões acerca do tema já se encontram mais bem consolidadas.

Assim, na literatura internacional que se destacam algumas publicações que asseveram a importância do tema, como pode ser visto em (KLINJIN e TEISMAN, 2003; INTERNATIONAL MONETARY FUND, 2004; ROGER, 1999; CLASEN, 2002; SHAO, 2003; ZHANG, 2006; BRADFORD, 2003; SAMIL, WASSENHOVE e BHATTACHAYA, 2002).

Deste modo, como colorário do exposto, pode-se alegar que o cerne de inquietação que motivou a presente proposta de pesquisa é: quais são as possíveis contribuições que a Irlanda e o Chile podem trazer para a implementação dessa modalidade de contrato no Brasil, a partir de suas experiências em PPP?

## 1.2. Objetivo da Pesquisa

Este trabalho tem por objetivo identificar as principais contribuições de Parcerias Público-Privadas (PPPs), concentradas na Irlanda e no Chile, que possam colaborar na sua implementação no Brasil, enfatizando a posição do Estado junto às leis vigentes.

Assim, numa visão macro do trabalho destacam-se três partes: fundamentação teórica, análise da legislação e caracterização da experiência internacional. A fundamentação teórica versa sobre o estudo das mais variadas concepções utilizadas para designar as PPPs e as bases em que foram idealizadas. A análise da legislação traz a fundamentação legal de forma geral (leis complementares, ordinárias, delegadas), decretos, entre outras normas existentes acerca do referido assunto, incorrendo nos seus principais lineamentos.

## 2. Referencial Teórico

Este tópico apresenta os conceitos relacionados com este trabalho, no tocante ao Estado e sua forma de atuação, destacando-se a área de infra-estrutura e seu desempenho em relação ao referido setor.

### 2.1. A Reforma do Estado

Para (DALLARI, 1995), respeitando o quantum de subjetividade, o conceito de Estado está inserido na ordem jurídica soberana que tem,

**“ No século XIX era importante para o Estado ser não apenas responsável, mas o mestre de obras da rede de estradas, ponto relevante no tocante à delimitação do trabalho, considerado como um meio poderoso de unificação da nação... ”**

por fim, o bem comum de um povo situado em determinado território. Nesse sentido, bem comum consiste no bem supremo da comunidade, o fim mais elevado das ações do homem, e que constitui critério de elaboração das leis justas.

Nesse sentido, em países como o Brasil em que grande parte da população ainda vive na pobreza, se não na miséria, é imperiosa a luta em prol do desenvolvimento econômico (FERREIRA FILHO, 1982). Portanto, com o objetivo de conquistar este desenvolvimento e envidar esforços buscando o bem comum, o Estado passou por diversas transformações ao longo do tempo.

A reforma do Estado, de acordo com (DI PIETRO, 2002), designa a tendência, hoje praticamente universal, de reformar o aparelhamento estatal, em especial, o aparelhamento administrativo, representado pela Administração Pública em sentido amplo, abrangendo todos os órgãos, dos três Poderes, que exercem a função administrativa, bem como as entidades da administração indireta.

No século XIX era importante para o Estado ser não apenas responsável, mas o mestre de obras da rede de estradas, ponto relevante no tocante à delimitação do trabalho, considerado como um meio poderoso de unificação da nação (TROSA, 2001),

Deve ela ser necessariamente pública? Essa é uma questão atual em que sua resposta deve ser mensurada pela eficácia e eficiência no cumprimento do seu papel.

Nesse sentido, (DINIZ, 1996) o descompasso entre o Estado e a sociedade situa-se no cerne da presente crise.

A partir das mudanças decorrentes do novo papel do Estado abrem-se oportunidades de combinar ações públicas e privadas para objetivos de administração pública. Assim, os programas criados pelos Planos Plurianuais - PPAs, além de definirem as ações financiadas com recursos fiscais, da seguridade social e das empresas estatais, todos subordinados aos imperativos do equilíbrio fiscal, trazem incorporados também as parcerias externas, os recursos da iniciativa privada, do terceiro setor e das unidades subnacionais, estados e municípios (PARES e SILVEIRA, 2002).

A transição do Estado Patrimonial para o Estado Gerencial foi imensa e plena de contradições. A política deixou de ser uma mera política de elites para começar a ser uma democracia da sociedade civil, onde a opinião pública passa a ter importância crescente, mas ainda se fazem presentes os traços elitistas e a baixa representatividade dos governantes (BRESSER PEREIRA, 2001). No tocante a modernização gerencial, após 1964, devido à modernização das empresas estatais, houve a retomada dos investimentos. A intervenção estatal direta, via controle dos investimentos, promoveu na segunda metade dos anos 1960 e nos anos 1970, uma grande expansão das redes de transportes, energia e comunicações (LEVY e DRAGO, 2005).

Este período durou até o início dos anos 1980, quando novamente o arrocho tarifário e o endividamento elevado provocaram uma crise nesses setores, pois a incapacidade financeira do Estado, aliada às mudanças nas prioridades do governo, acentuaram a tendência de queda dos investimentos na primeira metade dos anos 90 (LEVY e DRAGO,

**“ É pouco provável que o país reencontre seu processo de crescimento sem que haja uma presença mais atuante, porém não opressora, do Governo, inclusive nas atividades produtivas... ”**

2005). Em resposta, procurou-se aumentar a participação da iniciativa privada por meio da privatização e da concessão de serviços públicos.

Paralelamente, importantes mudanças na área de regulação deverão permitir o aumento dos investimentos e da qualidade na provisão dos serviços, baseadas em regras claras e permanentes.

Segundo (Ianni, 1996) ocorreu uma participação mais ostensiva do Estado nas decisões e ações relacionadas às atividades produtivas, em que é preciso considerar que a crescente participação do Estado na economia brasileira correspondeu à incursão crescente na área econômica, política administrativa e infra-estrutura.

A necessidade de tornar o Estado mais eficaz e eficiente é marcante. O debate sobre a crise do Estado e a necessidade de sua reconstrução teve início nos anos 80 nos países industrializados. No Brasil, essa discussão tomou vigor na década de 90, com a superação do Estado burocrático, produtor-empresário, com a introdução do Estado gerencial, regulador e, principalmente, democrático.

Segundo (RIANI, 1997) o setor público poderia não existir se todos os recursos e bens de mercado fossem alocados perfeitamente. A existência de sistemas políticos mais abertos e mais modernos se torna fundamental para as discussões de problemas brasileiros, sobretudo aqueles relacionados ao processo de intervenção do governo na econo-

mia. É pouco provável que o país reencontre seu processo de crescimento sem que haja uma presença mais atuante, porém não opressora, do Governo, inclusive nas atividades produtivas.

O Brasil, na última década, vem se enquadrando a uma nova forma de modelo de Estado, com base em um modelo mediador e regulador. Assim ele se desprende das amarras do monopólio estatal, resquício de modelos interventores, de que são exemplos à época de Getúlio Vargas e mais recentemente à época do regime militar (RIANI, 1997).

Bresser Pereira e Spink, (1998) fizeram um relato das reformas realizadas em nosso país, onde enfatizam a reforma iniciada em 1936, denominada de reforma burocrática; e de 1967, por meio do Decreto Lei nº. 20, denominada de reforma desenvolvimentista e por fim a Reforma do Estado, iniciada nos anos 90, eclodindo com a reforma gerencial em 1995.

A chamada Reforma Gerencial do Aparelho do Estado, no Brasil, iniciou com a posse do presidente Fernando Henrique Cardoso em 1995, com o objetivo de resgatar a autonomia financeira e capacidade de implementar políticas públicas.

Este novo modelo expõe a relação de dupla função do Estado, composta em Estado-Empresário e Estado-Regulador, em que a função de Estado-Regulador é mais adequada na atuação estatal.

## **2.2. As Agências Reguladoras**

A regulação pode ser conceituada como um conjunto de normas e instrumentos pelos quais se controlam variáveis-chave (preços, qualidade, quantidade produzida, custos internos e externos, etc) de uma indústria. A presença de órgãos de regulação tem como finalidade garantir a qualidade no atendimento dos serviços, combater abusos tarifários e cobrar a execução dos projetos de investimento das firmas, com autonomia para promover fiscalização independente de pressões políticas e interesses corporativistas do governo e do setor privado (PÊGO FILHO, CÂNCIO JÚNIOR E PEREIRA, 1999).

Nesse contexto, (LEVY e DRAGO, 2005) identificam que, embora as agências reguladoras no Brasil tenham surgido como uma consequência da privatização e tenham sido influenciadas pela necessidade de garantir aos investidores, especialmente os externos, é válido considerar que a existência de um órgão técnico e autônomo seria uma garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e da necessidade de regular, em que incidem dois motivos essenciais: (1). Existência de falhas de mercado: originadas pelas estruturas dos mercados regulados, pelas imperfeições de informação e pela presença de bens públicos; (2) Controle do abuso do poder econômico: estruturas de mercado concentradas, quando existem altas escalas de produção em relação à demanda, que permitem que as empresas possam abusar de seu poder, praticando preços monopolistas.

Devido à considerável quantidade de agências reguladoras e suas respectivas leis, não cabe aqui mencioná-las exaustivamente. Seguem apenas, à título exemplificativo, os marcos regulatórios para a infra-estrutura: ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica (1996); ANP – Agência Nacional do Petróleo (1997); ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações (1997); ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária (1999) etc.

A criação das agências reguladoras, como autarquias sob regime especial, expressa a vontade de criar entes independentes do poder central, que objetivam executar de modo autônomo a atividade de regulação (FIGUEIREDO, 2000).

## **2.3. As Parcerias Público-Privadas (PPPs) e a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF)**

As parcerias público-privadas oferecem um enorme potencial para agrupar recursos humanos, financeiros e técnicos (CLASEN, 2002). Elas envolvem o setor privado como fonte de recursos e serviços para a infra-estrutura, que tradicionalmente eram fornecidos pelo governo. Exis-



tem programas bem sucedidos em vários países, tais como Chile, Irlanda, México, Reino Unido entre outros (INTERNATIONAL MONETARY FUND, 2004).

As PPPs são associações entre o poder público e a iniciativa privada para viabilizar o desenvolvimento econômico, onde oferece vantagens.

Contudo, devido a sua complexidade envolve diversos aspectos, tais como a complementação de compromissos e objetivos; alocação e divisão de riscos; regulação pelo poder público; e financiamento pela iniciativa privada (OLIVEIRA, 2004; GERRARD, 2001; ZHANG, 2006; BRADFORD, 2003; BOVAIRD, 2004; BORGES, 2004; BAGCHI e PAIK, 2001; EDKINS e SMYTH, 2006).

A necessidade de se obter uma estrutura de cooperação entre os setores público e privado, em especial as PPPs, é clara. Elas visam o estabelecimento de instrumentos que facilitem a Administração Pública na busca de angariar recursos que elevem os índices de crescimento do Brasil, em geral ações e incentivos (fiscais ou não), desenvolvendo o crescimento em especial no setor de infraestrutura.

A Lei Complementar nº. 101 de 4 de maio de 2000, popularmente difundida como Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), vem para contribuir com uma administração gerencial, enfatizando o princípio do equilíbrio e da eficiência. A Constituição Federal (CF), em seu artigo 37, expõe que a administração pública seja de forma direta ou indireta, obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

O Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, ao editar o manual da LRF, a classificou como sendo um "código de conduta para administradores públicos que passarão a obedecer a normas e limites para administrar as finanças, prestando contas de quanto e como gastam os recursos da sociedade" (TCE/SC, 2002, p.13).

Para Chagas (2003), a LRF traz em seu texto várias medidas que exigem especial atenção do gestor pú-

blico, entre as quais se podem citar a forma de elaboração da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), o orçamento anual, a execução orçamentária, a renúncia de receitas, pagamento de dívida e determinações sobre endividamento.

Segundo Silva e Brito (2002), foi preciso um longo e dispendioso período de gestões orçamentárias e financeiras desastrosas, embora não generalizadas, responsáveis, em grande parte, pela situação econômica que o país enfrenta nos dias atuais, para que a comunidade política brasileira percebesse a necessidade de se fazer algo para pôr fim a essas práticas.

Segundo o então Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, Marcus Tavares "a sociedade não tolera mais conviver com administradores irresponsáveis e hoje está cada vez mais consciente de que quem paga a conta do mau uso do dinheiro público é o cidadão, o contribuinte" (VILLAÇA, 2001, p.8).

#### 2.4 *Project Finance* e as PPPs

*Project Finance* (PF) é um conceito originado da língua inglesa, porém sua simples tradução literal não exprime seu real significado. Trata-se de uma modalidade de financiamento, conforme corroboram alguns autores (RODRIGUES JÚNIOR, 1997; AZEREDO, 1999; FINNERTY, 1999; FERREIRA e REBELO, 2003; BONOMI e MALVESSI, 2004; SHERMAN, 2002; BORGES, 1998).

Grandes empreendimentos têm recorrido à estruturação financeira de *project finance* para a obtenção de créditos de projetos e alguns países emergentes como o Equador, adotaram leis locais e licenciamento ambiental objetivando a diminuição dos impactos ambientais e sociais em áreas beneficiadas por grandes projetos, seja na área de petróleo e gás natural, energia, transportes e infraestrutura em geral ou qualquer outro setor da economia. As exigências ambientais incluem-se como dado técnico balizador do PF (NUNES, 2004).

O *project finance* constitui a estrutura básica das PPPs, incorrendo na

“ O PF e as PPPs, [...] demandam a identificação, alocação compartilhada e mitigação de riscos além da utilização de covenants, que são contratos formais de garantia com certos dispositivos que restringem as atividades da empresa-projeto... ”

sua viabilidade metodológica e econômica. (RODRIGUES JR., 1997) assevera que todos os tipos de PPPs, tais como o Build, Operate and Transfer - BOT, o Build, Transfer and Operate - BTO, o Build, Own and Operate - BOO e, até mesmo, os contratos de gestão e arrendamento, têm sido considerados como operações do tipo *project finance*.

O PF e as PPPs, no que tange a sua modelagem e estruturação, demandam a identificação, alocação compartilhada e mitigação de riscos além da utilização de *covenants*, que são contratos formais de garantia com certos dispositivos que restringem as atividades da empresa-projeto, além, também, da criação das Sociedades de Propósito Específico (SPE) e contas centralizadoras de recebíveis. As auditorias e instrumentos de acompanhamento são itens adjacentes, porém não menos importantes, para o sucesso da administração do projeto.

#### 3. Procedimento Metodológico

Este trabalho estabelece como método o qualitativo, com objetivo exploratório-descritivo, apresentando uma estratégia com estudo de caso com utilização de dados secundários. As informações são concentradas nas experiências de projetos de PPPs da Irlanda e do Chile, em

especial nas áreas de rodovias e transporte público.

Segundo o enfoque qualitativo, este trabalho utiliza o estudo de caso para apresentar as contribuições internacionais na implementação das PPPs brasileiras.

De acordo com (YIN, 2004), o estudo de caso é um estudo empírico que investiga um fenômeno atual dentro de seu contexto de realidade, quando as fronteiras entre o fenômeno e o contexto não são claramente definidas e no qual são utilizadas várias fontes de evidência.

Miles e Huberman apud Roesch (1999), consideram três fluxos de atividades no processo de análise:

(i) redução dos dados – A coleta dos dados foi efetuada com base em uma diversidade de informações, encontradas em livros, revistas científicas, dissertações e teses, artigos científicos e principalmente na rede mundial de computadores, onde foi possível coletar a grande maioria dos dados da Irlanda, Chile e Brasil. O processo de redução de dados implicou na elaboração de resumos, codificação dos referidos dados, descoberta de temas possíveis a serem trabalhados, como as áreas de atuação das PPPs em infra-estrutura focada em rodovias e transportes;

(ii) apresentação dos dados – Os dados foram organizados, inicialmente apenas pelo tema PPPs e, posteriormente, comprimidos em dados nacionais e internacionais, em seguida, separados por países (Irlanda, Chile e Brasil) e montados de forma a permitir considerações coerentes e lógicas (inserção mundial, situação econômica, atuação das PPPs no cenário de cada país), e conseqüentemente extrair reflexões acerca do assunto; e

(iii) extração de conclusões e verificação – Finalmente, nesta última fase, a busca de padrões e temas nos dados, mais especificamente, o trabalho de informações sobre a situação da infra-estrutura dos países mencionados associados ao fato da utilização de programas de PPPs, elaborando comparações e construindo uma cadeia lógica de evidências com a finalidade de identificar

Setores	Projetos
Rodovias	1) Western River Crossing on N7[Limerick] 2) Waterford By -Pass on N25[including bridge over Suir] 3) West Link Bridge on M50 [Dublin] 4) Kilcock -Kinnegad section of N4
Transporte Público	5) LUAS Light Rail (LUAS)
Suprimento de Água	6) Estância de Tratamento em Ballymore Eustace (Dublin Corporation)
Reciclagem/Lixo	7) Planta de Tratamento de Dublin
Educação	8) Escolas de Segundo Grau e de Música (Cork Shool of Music)

**Quadro 1 - Programas-Piloto em PPP definidos em 1999**

Fonte: OECD (2006).

padrões de implementação das PPPs.

#### 4. Resultados e Análises

Este tópico apresenta algumas contribuições de experiências com as PPPs na Irlanda e no Chile, como forma de subsidiar reflexões e avaliações de aspectos adaptáveis à realidade brasileira.

##### 4.1. Contribuições externas de PPP - o caso da Irlanda

As PPPs na Irlanda são definidas como contratos firmados entre os setores público e privado. Contudo, consistem numa larga escala de possibilidades de estruturas de parcerias, viabilizadas pelo *project finance*, de acordo com regras claras e com objetivos compartilhados, para a entrega de obras públicas de infra-estrutura e serviços que seriam providos por meio da obtenção tradicional com recursos via setor público.

Para o Departamento de Finanças da Irlanda (*National Development Finance Agency – NDFA*)(2006), uma parceria público-privada é um arranjo contratual entre os setores públicos e privado, com objetivos compartilhados, para a entrega de um recurso ou de um serviço fornecido de outra maneira que não pela via tradicional do setor público.

A essência de um projeto de PPP é que o setor privado ficará responsável por um ou mais dos seguintes pontos: (i) Fornecer recursos para financiar o projeto; (ii) Estabelecer

contratos de longo prazo; (iii) Empreender projeto de grande porte; e (iv) Assumir e distribuir riscos entre os setores.

Em 1998, o governo irlandês solicitou um estudo de consultoria para explorar o potencial das PPPs na Irlanda.

Os consultores produziram um relatório que recomendou que vários projetos-piloto fossem desenvolvidos com a finalidade de testar a aproximação da Irlanda com o atual conceito de PPP, e que, ao mesmo tempo, as Unidades de PPP deveriam ser montadas em Departamentos do Governo para um melhor acompanhamento do processo.

O relatório e suas recomendações foram aceitas pelo Governo, e as Unidades de PPP foram alocadas nos Departamentos de Finanças, Ambiente e Governo Local, Educação e Ciência e Empreendimento de Público (agora Transporte).

Em junho de 1999, o ministro das Finanças anunciou um programa-piloto com projetos de PPP, que consistiu nos projetos descritos no Quadro 1.

Deste modo, o Governo decidiu adotar as PPPs, inicialmente como projetos-piloto, concentrados em programas de infra-estrutura econômica.

A prioridade inicial para os projetos-piloto foi o setor de rodovias. Atualmente, de acordo com o Departamento de Estradas e Rodagens (National Roads Authority - NRA), os

projetos-piloto referentes às rodovias já se encontram concluídos; contudo, os das outras áreas ainda constam em andamento.

É importante salientar que a metodologia utilizada no Plano de Desenvolvimento Nacional (PDN) 2000-2006 foi a *Learning by doing*, mais especificamente, a de adquirir experiência e aprendizado por meio dos projetos-piloto, visto que possibilitam o desenvolvimento do processo de forma mais rápida que a tradicional.

#### 4.2. Contribuições externas de PPP - o caso do Chile

O Chile é um país localizado no sudoeste da América do Sul, limitado ao norte pelo Peru, a leste pela Bolívia e pela Argentina, ao sul pelo Estreito de Drake e a oeste pelo Oceano Pacífico. A economia do Chile é destacada na América Latina, sendo o país que mais cresceu nos últimos anos. Em 2005, subiu 6,3% em relação a 2004, fechando com superávit comercial de US\$10 bilhões. A dívida externa do Chile é de US\$25 bilhões, mais especificamente, apenas cerca de 41% do PIB.

Apesar dos bons indicadores, a economia chilena ainda apresenta uma grande desigualdade na distribuição de renda, o que gera elevada diferença social entre ricos e pobres.

Segundo relatório de desenvolvimento humano da ONU em 2005, o Chile encontrava-se no posto 113 da lista de países por igualdade de renda, entre os 15 últimos no mundo, o que revela uma importante carência na economia, que ainda não foi superada.

No início dos anos 90, o governo chileno observou a grande necessidade de investimentos em infraestrutura para possibilitar o desenvolvimento econômico, porém não dispunha de recursos necessários para tais obras. Uma das alternativas factíveis encontradas para amenizar esses problemas foram as PPPs.

O programa de PPP no Chile foi desenvolvido a partir do ano de 1993, quando o governo ofereceu ao setor privado a participação na construção, manutenção e operação das

Principais Diretrizes das PPPs no Chile
Prover a Engenharia Básica do Projeto ( <i>Project Finance</i> )
Melhorar Sistema Financiamento dos Projetos
Apoiar Bancos especializados de investimentos para projetos de alta complexidade
Aumentar a interação com setor privado (tratamento de riscos)
Comprometimento Governamental (solidez política)
Políticas Ambientais

Quadro 2 - Principais Diretrizes das PPPs no Chile

Fonte: Adaptado Governo do Chile (2006)

principais obras de infra-estrutura, principalmente no setor de transporte (rodovias).

Isso permitiu ao setor privado financiar economicamente os projetos e recuperar o investimento por meio de cobrança direta de taxas aos usuários, disponibilizando recursos públicos ao Estado para serem utilizados em projetos sociais, essenciais na batalha contra a pobreza.

Neste primeiro momento, foi celebrada com a iniciativa privada (empresas nacionais e estrangeiras) uma série de contratos do tipo DBFO, segundo os quais o parceiro privado financia, constrói, opera e transfere a obra para o Estado ao término do contrato.

Usando como justificativa a necessidade de superar as deficiências em infra-estrutura que limitavam o desenvolvimento do país, o Estado estabeleceu um amplo diálogo com todos os setores políticos do país e conseguiu aprovar por unanimidade o marco legal para os contratos de parceria público-privada.

O Programa de PPPs do Ministério de Obras Públicas foi criado com três objetivos básicos: (i) encontrar recursos privados para ajudar a financiar futuras obras públicas; (ii) terceirizar a construção e operação de infra-estrutura pública, buscando o mais alto padrão de serviços, pelos quais os usuários estão preparados a pagar; e (iii) disponibilizar recursos públicos para serem utiliza-

dos em projetos e programas com alto grau de lucratividade social.

O governo do Chile estabeleceu que as PPPs são concessões firmadas entre os entes público e privado a partir de contratos de longo prazo com objetivos compartilhados e direcionados à infra-estrutura.

É válido mencionar que o país conta com diretrizes norteadoras para as PPPs que acabem por complementar o referido conceito, segundo consta no Quadro 2.

#### 4.3. A definição do Cenário das Parcerias Público-Privadas no Brasil

O desempenho da economia brasileira tem sido irregular ao longo do tempo. Entretanto, a resistência vem aumentando por conta de uma política macroeconômica cuidadosa, apoiada pelo fortalecimento de instituições como a Lei de Responsabilidade Fiscal e o sistema de metas de inflação para a política monetária.

Além disso, houve um ajuste externo apoiado por um regime de câmbio flexível, que resultou numa melhora do saldo em transações correntes de cerca de 5,5% do PIB no período de 1999 a 2003.

A OECD (2005) calculou um índice de abertura ao Investimento Direto Estrangeiro – IDE, por meio da classificação de barreiras ao ingresso de investimentos estrangeiros (Figura 1). Em comparação aos resultados para os países da OECD e o

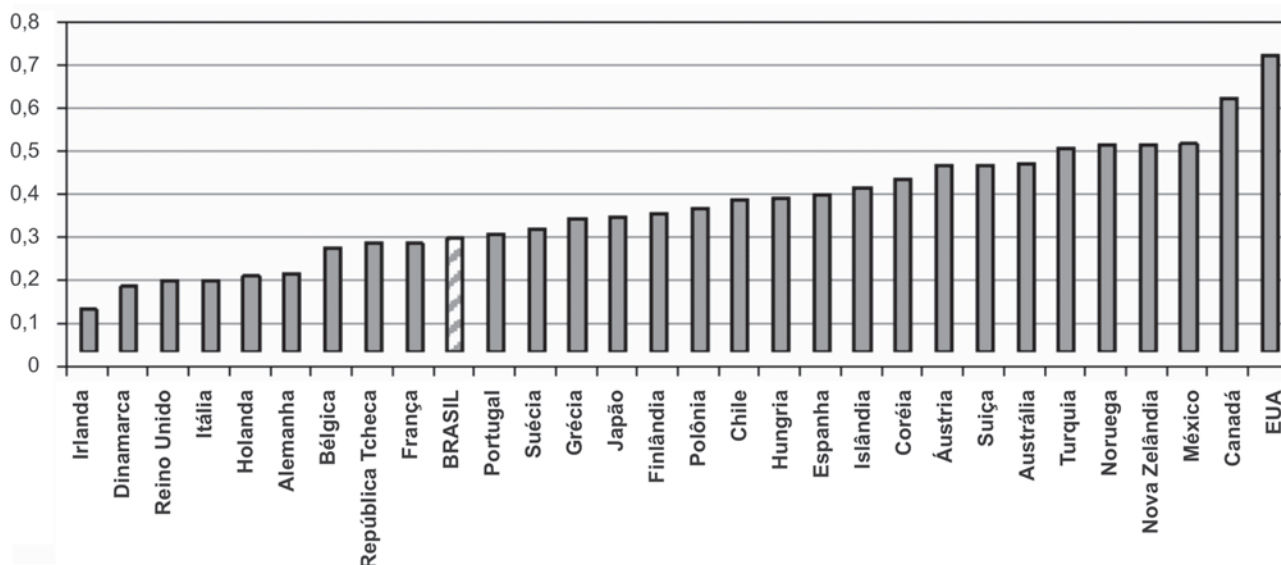


Figura 1 – Índice de Abertura ao IDE: setor de transportes  
Fonte – OECD (2005)

Chile, o Brasil tem restrições moderadas ao ingresso de IDE.

A restrição mais importante para companhias de capital aberto é que os diretores e membros do conselho de administração têm que ser residentes permanentes, ressaltando que as pontuações mais baixas indicam menos restrições.

É interessante notar que o transporte é um dos setores menos restritos em alguns países da OECD, como Irlanda, Reino Unido e Holanda. Em contrapartida, países como Brasil e Chile apresentam maiores restrições ao IDE.

#### 4.4 Identificando as Falhas de Infra-Estrutura no Brasil

Para Mascarenhas (2005), o setor de transportes é o que apresenta, atualmente, os maiores problemas, requerendo intervenções imediatas. O transporte rodoviário, refletido no quadro de deterioração das rodovias nacionais não deve ainda encontrar solução neste exercício, pois o orçamento não foi além da aprovação.

No momento, a situação geral da malha rodoviária é de estagnação: as rodovias federais pavimentadas limitam-se a apenas 56 mil km, que representam pouco menos de um terço do total. A maior parte da malha rodoviária (cerca de 1,6 milhões

de km) não é pavimentada.

Contudo, a escolha brasileira pelo transporte rodoviário acarreta conseqüências ambientais.

Além do grande efeito poluidor dos gases liberados pelos automóveis, há o impacto da construção das estradas que implica em retirada e transferência de enormes quantidades de terra, desmatamento, alterações na forma de escoamento das águas, assoreamento de rios e expansão urbana associada (SILVA, 2004).

As características principais dos projetos de PPP para rodovias são: a) restaurar a infra-estrutura existente; b) construir 770 km de novas estradas; e c) desenvolvimento de atividades comerciais ao longo da rodovia.

O investimento foi estimado em US\$ 675 milhões pela Agência Responsável: Ministério dos Transportes, com implementação a partir de 2007, tendo como aspectos-chave da PPP no Brasil: a) procedimentos de contratação devem respeitar a Lei de Responsabilidade Fiscal; b) proviões legais determinam que o pagamento dos contratos de PPP têm prioridade em relação a outros investimentos e despesas correntes e e) garantias adicionais de pagamento serão criadas por meio de fundos específicos de ativos públicos geridos pelo setor privado. O financiamen-

to será facilitado pelo BNDES, bancos multilaterais e pelo mercado de capitais.

Na questão dos ganhos de eficiência, estes se traduzem em construir infra-estrutura com menor custo e oferecer serviços públicos de qualidade, em menor prazo.

E, ainda, existem ganhos em volume de investimento em que se aumenta a carteira de projetos economicamente viáveis e é permitido superar gargalos. Assim são estimulados outros investimentos.

Segundo Nassif (2004), a coordenação técnica do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas é exercida pela Unidade de PPP, criada pela Lei 11.688 e vinculada à Secretaria de Economia e Planejamento.

Podem ser destacadas as seguintes funções da Unidade de PPP: análise de propostas de PPP; assessoria técnica ao Conselho Gestor do Programa Estadual de PPP; acompanhamento e avaliação de estudos técnicos relativos a projetos de PPP; elaboração dos relatórios de atividade do Programa Estadual de PPP; e divulgação de metodologias e conceitos de Parceria Público-Privada.

O Ministério do Planejamento (2006) menciona que o primeiro projeto de Parceria Público-Privado (PPP) federal é um corredor de integração nacional com acesso à região



metropolitana de Salvador e aos portos de Aratu e Salvador, por onde circulam 75% da produção bruta do Estado da Bahia. Além disso, 40% da população do Estado estão na sua área de influência. Segundo Meyer (2005), apesar da importância estratégica das rodovias, atualmente 66% do pavimento é de qualidade ruim ou péssima, com sinalização precária e ausência de barreiras de proteção.

O projeto prevê investimentos privados de R\$ 1,14 bilhão, no prazo de 15 anos e um valor médio do pedágio de R\$ 3,50 por 100 km. Os investimentos incluem, entre outros, a restauração das rodovias, construção de 146 km de terceiras faixas, 28,4 km de ruas laterais, 41 passarelas, além de outros itens de segurança.

## 5. Conclusões

Atualmente, a realidade brasileira clama por maiores investimentos em infra-estrutura para alavancar o desenvolvimento nacional. Dentro desse cenário, tem sido dada uma grande atenção para as Parcerias Público-Privadas (PPPs) como fonte alternativa para solucionar os problemas referentes à lacuna na infra-estrutura. Diante desse contexto, o escopo central deste trabalho consistiu em identificar as principais contribuições de Parcerias Público-Privadas (PPPs), concentradas na Irlanda e no Chile, que possam colaborar na sua implementação no Brasil, enfatizando a posição do Estado junto às leis vigentes.

No início procurou-se elencar as vantagens e desvantagens das PPPs, contudo ficou evidente, diante das diferenças dos contextos analisados, que a descrição da atuação dos países selecionados, Irlanda e Chile, traria contribuições mais factíveis ao contexto brasileiro.

Para tanto, foram realizados estudos considerando a estrutura estatal, a viabilidade financeira das PPPs - *Project Finance* e a realidade nacional, no que tange às PPPs, consistindo em uma revisão bibliográfica desses elementos essenciais para o entendimento dessas parcerias.

O desafio foi inferir acerca das experiências da Irlanda e do Chile

**“ No Brasil, as discussões permanentes sobre a necessidade de financiamento do setor público (Estado) são recorrentes. Nesse sentido, o *project finance* pode constituir a estrutura básica das PPPs... ”**

aspectos adaptáveis à realidade brasileira, dado o fato de a legislação, cultura, economia e estrutura organizacional serem extremamente diferentes; e, ainda, propor tais considerações como fonte de melhoria na implementação das PPPs em âmbito nacional.

Na Irlanda, a implementação das PPPs foi alcançada a partir de sólidas diretrizes do Plano de Desenvolvimento Nacional (PND), com a utilização da metodologia *Learning by doing*. Mais especificamente, significou adquirir experiência e aprendizado por meio dos projetos-piloto – visto que possibilitam o desenvolvimento do processo de forma mais rápida que a tradicional – e também do apoio da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico.

Para o cenário brasileiro, a utilização de projetos-piloto na concepção dos utilizados na Irlanda é extremamente viável; contudo não há uma cultura de cumprimento dos Planos de Desenvolvimento Nacionais e nem orçamentários.

No Chile a ocorrência das PPPs em larga escala advém da sólida estrutura político-institucional e jurídico-regulatória. E, ainda, de uma constante preocupação em prover a Engenharia Básica do Projeto (*Project Finance*). Pontos estes, que ainda não são inerentes aos projetos brasileiros.

No Brasil, as discussões permanentes sobre a necessidade de financiamento do setor público (Estado) são recorrentes. Nesse sentido, o *project finance* pode constituir a es-

trutura básica das PPPs, incorrendo na sua viabilidade metodológica e econômica, que ocorre com a aplicação de instrumentos utilizados para calcular os retornos dos investimentos, visando nortear a avaliação e a consequente tomada de decisão dos entes público e privado.

No tocante aos lineamentos legais acerca das PPPs, ficou claro que, para a realidade brasileira, a legislação é lacunosa e inconsistente. Diante de tais características, surgiu a necessidade de se buscar “melhores práticas” em países que já adotavam as PPPs.

Deste modo, a concepção formal para os países estudados acerca das PPPs são definidas como contratos de longo prazo firmados entre os setores público e privado para empreender em projetos de grande porte, direcionados à infra-estrutura e assumir e distribuir riscos entre os setores.

Contudo, consistem numa larga escala de possibilidades de estruturas de parceria, viabilizadas pelo *project finance*, de acordo com regras claras e com objetivos compartilhados, para a entrega de obras públicas de infra-estrutura e serviços que seriam providos por meio da obtenção tradicional com recursos via setor público.

A experiência com PPPs da Irlanda e do Chile mostra que seu sucesso depende significativamente da qualidade do ambiente institucional. A necessidade do compromisso político por parte do governo é marcante, no que diz respeito a honrar suas obrigações nos termos dos contratos de PPP e à adequada repartição do risco entre governo e parceiros privados em projetos de PPP. Um arcabouço jurídico adequado também é necessário, caso haja a necessidade de mediação de conflitos.

Ademais, os governos precisam adquirir capacitação técnica para gerir as PPPs, inclusive conduzir os processos licitatórios e de contratações. A cooperação entre os ministérios setoriais e o Ministério da Fazenda é importante para avaliar as futuras implicações fiscais das PPPs.

No tocante à estruturação das PPPs, é contextualizada no estabele-

“ ... o setor privado precisa enfrentar a concorrência e operar em um ambiente regulatório com base em incentivos. O sucesso das PPPs dependerá, portanto, da forma como a legislação será compatibilizada com o marco regulatório existente para os setores de infra-estrutura...”

cimento de unidades, visto que possui uma composição hierárquica com a instituição e correspondentes atividades, estabelecidas como pontos fortes na implementação dos projetos de PPP. São eles:

(1) Governo – na Alocação de Recursos, por meio do Plano de Desenvolvimento Nacional, aos projetos de PPP;

(2) Gabinete e o Comitê de Infra-estrutura – na avaliação e aprovação dos projetos de PPP;

(3) Departamento de Finanças – na assessoria financeira aos projetos de PPP;

(4) Cross-Departmental Team - Grupo de representantes da comunidade que discutem os impactos dos projetos de PPPs; e

(5) Grupos Interdepartamentais de PPP - que propiciam a troca de informações e o aprimoramento de práticas bem sucedidas.

Verifica-se, portanto, que as experiências podem exemplificar a realidade de muitos países, onde criam um ambiente institucional propício à celebração dos contratos de PPP e, ao mesmo tempo, articulam políticas de recuperação da capacidade estatal de investimento.

Para assegurar que os serviços sejam de alta qualidade, o setor privado precisa enfrentar a concorrên-

cia e operar em um ambiente regulatório com base em incentivos. O sucesso das PPPs dependerá, portanto, da forma como a legislação será compatibilizada com o marco regulatório existente para os setores de infra-estrutura.

## Referências

ARCHANJO, P.F. **A Regulamentação das Parcerias Público-Privadas (PPP) no Brasil e a Experiência do Reino Unido**. Dissertação apresentada na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mestre em Economia, 2006.

AZEREDO, A.R. **Financiamento de longo Prazo no Brasil: Project Finance como Alternativa para a Infra-estrutura**. Dissertação de Mestrado. UFRJ/COPPEAD, Rio de Janeiro, 1999.

BAGCHI, P.K.; PAIK, S. The role of public-private partnership in port information systems development. *The International Journal of Public Sector Management*, v. 14, n 6, p. 482-499, 2001.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES. **Infra-estrutura**. Disponível em: < <http://www.bndes.gov.br/infraestrutura/default.asp>>. Acesso em: 10 jun 2006.

BONOMI, C.A.; MALVESSI, O. **Project Finance no Brasil: Fundamentos e Estudo de Casos**. São Paulo: Atlas, 2004.

BORGES, L.F.X. Project Finance e infra-estrutura: descrição e críticas. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 105-122, junho, 1998.

BORGES, L.F.X. Instrumentalização da Parceria-Público Privada. **Seminário técnico sobre PPP**. Florianópolis, 2004.

BOVAIRD, T. Public-private partnerships: from contested concepts to prevelant practice. *International Review of Administrative Sciences*, v. 70 (2), p. 199-215, 2004

BRADFORD, N. Public-Private Partnership? Shifting paradigms of Economic Governance in Ontário. *Canadian Journal of Political Science*, 36:5, dez, 1005-1033, 2003.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988: atualizada até a Emenda Constitucional nº. 23, de 1999 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão de nº 1 a 6, de 1994**. 12a ed. Brasília: Câmara Federal, 1999.

BRASIL. Lei 11.079 - Lei das Parcerias Público-Privadas, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. *Diário Oficial da União*, Brasília, 31 dez 2004.

BRASIL. Lei complementar nº. 101 – Lei de Responsabilidade Fiscal, de 4 de maio de 2000. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 5 de mai de 2000.

BRASIL. Lei nº. 9.427 de 26 de dezembro de 1996. Institui a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL disciplina o regime das concessões de serviços públicos de energia elétrica e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 28 de dez de 1996.

BRASIL. Lei nº. 9.478 de 6 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 6 de ago de 1997.

BRASIL. Lei nº. 9.782, de 26 de janeiro de 1999. Define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 28 de jan 1999.

BRESSER PEREIRA, L.C.; SPINK, P. K. **Reforma do Estado e Administração Pública Gerencial**. 1a ed. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

BRESSER PEREIRA, L.C. No prefácio de - **A Gramática Política do Brasil** - clientelismo e insultamento burocrático. 2a ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

CARVALHO, M.A.S. **Privatização, dívida e déficit público no Brasil**. Texto para Discussão nº. 847, Ministério do Planejamento, orçamento e gestão e Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Rio de Janeiro, 2001. Disponível em: < [http://www.icesi.edu.co/eni/empriv/marco\\_files/brasil.pdf](http://www.icesi.edu.co/eni/empriv/marco_files/brasil.pdf)> Acesso em 03 fev 2006.

CHAGAS, M.B. **Análise do impacto da Lei Complementar nº101 nos municípios filiados à associação dos municípios entre rios - amerios - SC**. Dissertação de Mestrado. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ - RS), RS, 2003.

CLASEN, T.F. The Public-Private Partnerships for the Central Americans Handwashing initiative: reflections from a private sector perspective. **Tropical Medicine and International Health**, v.7, n° 3, p. 197-200, 2002.

DALLARI, D.A. **Elementos de teoria geral do Estado**. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

DI PIETRO, M.S.Z. **Parcerias na Administração Pública** - concessão, permissão, franquia, terceirização e outras formas. 4a ed. São Paulo: Atlas, 2002

DINIZ, E. **Governabilidade, "Governance" e Reforma do Estado**: Considerações sobre o Novo Paradigma. Brasília, ENAP, mimeo, 1996.

EDKINS, A.J.; SMYTH, H.J. Contractual Management in PPP Projects: evaluation of legal versus relational contracting for service delivery. **Journal of Professional Issues in Engineering Education and Practice**, v. 132, n° 1, 2006.

FABBRO, P.C.D. **Seminário Internacional Parceria Público-Privada (PPP) na Prestação de Serviços de Infra-estrutura MRE-BID-BNDES**, 2005. Disponível em: < <http://www.bndes.gov.br/colheimento/seminario/PPP15.pdf>> Acesso em: 15 mar 2006.

FERREIRA, E.P.; REBELO M. O novo regime jurídico da Parceria Público-Privadas em Portugal. **Revista do Direito Público da Economia**, n.4. Belo Horizonte: Fórum, out/dez, p. 67-79, 2003.

FERREIRA FILHO, M.G. **A Democracia Possível**: Curso de Direito Constitucional. São Paulo: Saraiva, 11ª ed, 1982.

FIGUEIREDO, P.H.P. **Da indispensável autonomia do antes de regulação**. I Congresso de Regulação. Bahia. 2-5 de julho, 2000.

FINNERTY, J.D. **Project Finance**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1999.

GERRARD, M.B. Public-Private Partnerships. **Finance and Development: a quarterly magazine of the IMF**, v. 38, n° 3, 2001.

GOVERNO DO CHILE. **Publicações e Documentos**, 2006. Disponível em: < <http://www.gobiernodechile.cl>>. Acessado em 02 out 2006.

IANNI, O. (1996). **Estado e Planejamento econômico no Brasil**. 6a ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1996.

INTERNATIONAL MONETARY FUND. **Public-Private Partnerships**, 2004.

Disponível em: <<http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>>. Acesso em: 11 out 2005.

KLEIJIN, E.H.; TEISMAN, G.R. Institutional and strategic barriers to public-private partnership: an analysis of dutch cases. **Public Money and Management**, p. 137-146, 2003.

LEVY, E.; DRAGO, P. A. (organizadores). **Gestão Pública no Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Edições Fundap, 2005.

MASCARENHAS, J.F. **Infra-estrutura 2005 no Brasil 2005**. Coinfra. Brasília, 16 de fevereiro de 2005. Acessado em 20 set 2006. Disponível em: <<http://www.cni.org.br/empauta/src/Infra-estrutura.pdf>> Acesso em 12 Nov 2006.

MEYER, A.A. **Contrato da primeira Parceria Público-Privada federal** - projeto de restauração, manutenção e aumento da capacidade das rodovias BR-116 e BR-324 que ligam Salvador a Feira de Santana, na Bahia, 2005. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>> Acesso em: 25 Out 2006.

MORAES, M.S. **Aspectos do Modelo Brasileiro das Parcerias Público-Privadas sob a Luz da Experiência Britânica**. São Paulo, EnAPG, 2006.

NATIONAL DEVELOPMENT FINANCE AGENCY. **Publicações**, 2006. Disponível em: <http://www.ndfa.ie/Publications/legislation.htm> Acessado em 15 jul 2006.

NASSIF, L. (2004). **Mitos das Parcerias Público-Privadas**. Folha Dinheiro - 2/9/2004. São Paulo, 2004.

NUNES, P.A.C. **Os princípios do Equador em operações de project finance**, 2004. Disponível em: [http://www.migalhas.com.br/mostra\\_noticia\\_articuladas.asp](http://www.migalhas.com.br/mostra_noticia_articuladas.asp)> Acessado em 12 abr 2006

OLIVEIRA, L.H.W. **PPP - Parcerias Público-Privadas** - suas chances no Brasil: Paradigma de mudança ou criação de marketing? Seminário interno sobre PPP realizado pela Rosenberg e Associados, 2004.

OECD. **Economic Surveys: Ireland**, vol. 2006, n°. 3. Paris: OECD, 2006.

OECD. **Economic Surveys: Brazil**. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), Paris, 2005.

PARES, A.; SILVEIRA, J.P. Gestão Pública orientada para resultados no Brasil. **Revista do Serviço Público**, ano 53, n.4, out.-dez, 2002.

PECI, A.; SOBRAL, F. **Parcerias Público-Privadas**: Análise Comparativa das Experiência Inglesa e Brasileira. Anais do 30º Encontro da Anpad, Salvador, BA, 2006.

PÊGO FILHO, B.; CÂNCIO JÚNIOR, J. O.; PEREIRA, F. **Investimento e Financiamento da Infra-Estrutura no Brasil (1990-2002)**. Texto para Discussão n°. 680, Ministério do Planejamento, orçamento e Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Brasília, 1999.

RIANI, F. **Economia do Setor Público**. 3a ed. São Paulo: Atlas, 1997.

ROESCH, S.M.A.. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 1999.

RODRIGUES JÚNIOR, W. **A participação privada no investimento em infra-estrutura e o papel do Project Finance**. Texto para discussão, n°. 495. Brasília: IPEA, 1997.

ROGER, N. Recent trends in private participation in infrastructure. **Public Policy for the Private Sector**. September note n°. 196, 1999.

SAMII, R.; WASSENHOVE, L.N.V.; BHATTACHARYA, S. An innovative public-private partnership: new approach to development. **World Development**, v. 30, n°. 6, p. 991-1008, 2002.

SHAO, J. A. A financial analysis of the national air traffic services - PPP. **Public Money and Management**, July, 2003.

SHERMAN, L.E. Introduction to Project Finance: **A Guide for Contractors and Engineers**. Business Bulletins, p. 01, 3 jun 2002.

SILVA, A. Rodovias são obras de grande impacto. **Revista Com. Ciência**, 2004. Disponível em <http://www.comciencia.br/200404/reportagens/08.shtml>> Acesso em 30 Jun 2005.

SILVA, R.T. e BRITO A.L.N. **Cooperação Brasil-França em Saneamento Ambiental, comunicação apresentada na Conferência Bilateral Cidade. Ciência e Tecnologia: Cooperação Brasil - França**, Rio de Janeiro, 20 a 23 de maio de 2002.

STN. **Estruturando a atuação da Secretaria do Tesouro Nacional**. In Seminário Interno de PPP. Brasília, setembro (apresentação de slides do Ms Power Point), 2004a.



STN. **Parcerias Público-Privadas (PPP)** - conceitos e experiência internacional. In Seminário Interno de PPP. Brasília, setembro (apresentação de slides do Ms Power Point), 2004b.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Guia da Lei de Responsabilidade Fiscal**. 2a ed.

rev. e ampl. Florianópolis: Tribunal de Contas, (a), 2002.

TROSA, S. **Gestão Pública por resultados, quando o Estado se compromete**. Rio de Janeiro: Ed. Revan, 2001.

VILLAÇA, S.P. **Elaboração do Plano Plurianual**. Cadernos IBAM, Rio de Janeiro, n.º. 3, p. 13-64, abr, 2001.

YIN, R. **Estudo de casos: planejamento e métodos**. São Paulo: Bookman, 2004.

ZHANG, X. Public client's best value perspective of public private partnerships in infrastructure development. **Journal of Construction Engineering and Management**, v. 132, n.º. 2, fev (1), 2006.

# CEDRE

CENTRO DE ESTUDOS DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O CEDRE realiza estudos e pesquisas, elabora projetos e presta consultoria nas áreas de:

ECONOMIA REGIONAL E URBANA – Análises regionais para programas de desenvolvimento – Avaliações e acompanhamento de programas de fomento – Estudos de viabilidade econômica – Estudos setoriais de oportunidades de investimento – Estudos de localização industrial – Projetos de implantação e ampliação de empresas – Diagnósticos municipais – Planejamento espacial e econômico nos planos macro e microeconômicos – Planos diretores de desenvolvimento urbano – análises urbanas.

TURISMO E MEIO AMBIENTE – Planejamento turístico macro e microeconômico – Estudos de viabilidade econômica de empreendimentos turísticos – Projetos turísticos – Estudos de impactos ambientais (Rima). Sendo uma instituição universitária o CEDRE não tem finalidades lucrativas e opera em termos bastante acessíveis para as prefeituras municipais e as pequenas e médias empresas.

Tel.: (71) 3273-8528 / 3271-8780  
E-mail: [cedre@unifacs.br](mailto:cedre@unifacs.br)