

**As parcerias público privadas no setor de infraestrutura no Brasil:
tendências, desafios e críticas.**

Aluno: Felipe Zaltman Saldanha
Orientadora: Marianna Montebello Willeman

"De cada vez que o governo tenta manejar os nossos negócios, fica mais caro e os resultados são piores do que se fossemos nós a fazê-lo." - Benjamin Constant

1. Introdução

É de senso comum que o Brasil tem como um dos principais obstáculos ao seu crescimento a ausência de infraestrutura [1] adequada para suportar o desenvolvimento do país [2]. Tal situação resulta da inércia estatal nesta área durante décadas, o que, combinado com as dimensões continentais de nosso país e a escassez de recursos, resultou em uma fórmula de difícil superação, a qual constantemente desafia o governo.

Neste cenário, com maior força em meados da década de 1990 [3], incrementaram-se as parcerias entre o setor público e o setor privado [4], alternativa que tem sido por muitos encarada como a solução dos problemas brasileiros. A escassez de investimento público, cumulada com o fraco poder gerencial do Estado em alguns campos [5], fez com que essa modalidade de acordo crescesse de modo significativo, trazendo consigo um forte debate sobre o modo como este novo modelo se desenvolverá.

O foco deste trabalho está na área de infraestrutura. São diversos os gargalos e as dificuldades que cotidianamente desestimulam o investidor, seja estrangeiro ou nacional, a iniciar sua atividade no país [6]. Apenas a título de exemplo, a falta de uma malha ferroviária adequada, de energia disponível, de transporte público adequado, configuram desafios que, em conjunto com a carga tributária elevada, prejudicam sobremaneira o desempenho brasileiro.

Tomando tal constatação como ponto de partida, e observando a infraestrutura como um pressuposto indispensável à fluidez dos demais setores econômicos, o presente estudo versará sobre os desafios desse novo modelo, principalmente no que diz respeito à captação do investidor privado, haja vista que em diversos casos, as obras em infraestrutura envolvem altos riscos e requerem grandes quantias [7].

Outro fator de extrema relevância que será analisado está no controle desse novo modelo que se impõe. Obviamente, é necessário observar o risco do parceiro privado na atividade a ser desempenhada [8]. Contudo, é também fundamental que se estabeleçam mecanismos efetivos de controle dos gastos públicos nessas parcerias, sobretudo em um país de tradição política conturbada como o Brasil.

Daí a importância de um sistema jurídico e de um Poder Judiciário que observe e respeite as particularidades desse novo modelo, o qual, se implantado adequadamente, trará uma verdadeira revolução ao setor de infraestrutura brasileira. É preciso que este arcabouço jurídico trate do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mas também de outros princípios que garantam o investimento privado, para que haja estímulo à contratação com a Administração em obras que, por sua própria natureza, já oferecem grande risco. Neste ponto,

trataremos de importantes reflexões oferecidas pelo ramo da *Law and Economics*, intrinsecamente relacionado às consequências econômicas das normas jurídicas.

2. Breve histórico das PPPs no Brasil e atual legislação vigente

Antes de iniciarmos a presente sessão, na qual trataremos brevemente do instituto das PPPs, é importante ressaltar que as parcerias público privadas podem ser tratadas em dois aspectos diversos: (i) sentido amplo, que abarca os diversos vínculos negociais entre a Administração e particulares de modo a fomentar o desenvolvimento nacional, os quais já vinham desde a década de 90, pós Reforma do Estado, ganhando corpo, e substituindo o modelo de gestão estatal pela assunção de responsabilidade público por particulares [9] e (ii) sentido estrito, o qual foi construído pela L. 11.079/04.

Importante mencionar que tal legislação era condizente com o momento histórico em que editada, dado que a partir de 1980, o mundo todo acompanhou o surgimento de novos paradigmas econômicos, nos quais se estabeleceu maior disciplina fiscal, eficiência microeconômica, abertura comercial, segurança jurídica e redução do Estado na economia [10]. Vale colacionar que a redução do Estado, principalmente no Brasil, teve início com uma política de privatizações, o que ao tempo parecia ser por si só capaz de atrair os investimentos que o país tanto precisava. Contudo, tais expectativas foram claramente frustradas por alguns motivos, quais sejam: a variação cambial, que em muito prejudicou os investidores estrangeiros; um cenário de descumprimento, ao menos parcial, por parte do Poder concedente no que diz respeito aos contratos que supostamente garantiam o investidor através de cláusulas de revisão e; decisões do Judiciário ou pareceres do Ministério Público de cunho claramente político, assim desrespeitando os contratos celebrados, prejudicando claramente o investidor [11].

Foi neste cenário que se legitimaram as parcerias público privadas, as quais seriam capazes de captar os investimentos que as privatizações movimentadas principalmente pelo Programa Nacional de Desestatização não conseguiram. Contudo, impende mencionar que, como veremos adiante, os riscos oferecidos às parcerias público privadas são similares no que diz respeito a atuação política das agências reguladoras e do próprio Judiciário, o que poderá vir a ameaçar novamente a eficácia dessas parcerias. É preciso que se encare esse novo instituto não como uma batalha entre particulares e Poder público, mas como o próprio nome já indica, como uma parceria, em que há um compartilhamento de riscos exatamente para que ambas as partes contratantes busquem atingir do modo mais eficiente o objetivo determinado, devendo-se, portanto, respeitar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Na Lei 11.079/04, o legislador pátrio se preocupou em normatizar aquilo que ainda não estava positivado, como, por exemplo: o oferecimento, pelo concedente a concessionários de serviço ou de obra pública, de garantia de pagamento de adicional de tarifa e um sistema de garantias que protegesse o concessionário contra o inadimplemento do concedente. Assim, foi criada a classificação das concessões patrocinadas, onde haverá o adicional de tarifa a ser pago pelo concedente [12].

Neste mesmo diploma, criou-se a figura da concessão administrativa, aplicando a lógica econômico-contratual da concessão tradicional a outros objetos que não a exploração de serviços públicos econômicos. Assim, mesmo nestes casos, os particulares, além de investir, criando a infraestrutura, deveriam mantê-la, fazendo com que a mesma atingisse seus fins. Essa forma de PPP se subdivide em concessão administrativa de serviços públicos (art. 175 da

CF), os quais serão prestados sem cobrança de tarifa aos administrados, e a de serviços de Estado (ver art. 6º da Lei de Licitações), oferecendo-se os serviços à própria Administração, que será usuária direta dos mesmos.

Sobre a concessão administrativa, é fundamental observar que no plano federal se impõe um piso de valor mínimo de R\$20 milhões de reais, o que serve exatamente para corroborar o fato de que não se trata de um mero contrato de prestação de serviços. Sobre esse valor, valiosas são as considerações de Ari Sunfeld ao indicar que tal valor é o mínimo considerado por lei para justificar os benefícios dados ao contratado do regime da concessão – prazo longo, proteções especiais em caso de rescisão, fundo garantidor etc.[13]

Foram criadas, portanto, duas categorias de parcerias público privadas – concessão patrocinada e concessão administrativa (art. 2º, p. 1º da Lei das PPPs) - que deram origem àquilo que hoje se chama de sentido estrito das PPPs [14], ao qual estaremos fazendo referência quando falarmos sobre PPPs ao longo deste artigo, dado que estes são os modelos predominantes para parcerias no setor de infraestrutura.

Em relação a essa escolha de complementação do legislador no que diz respeito à previsão das duas categorias mencionadas, algumas críticas são feitas com certa razão por parte da doutrina. Alguns autores entendem a Lei 11.079 não inova no que diz respeito às dificuldades sofridas pelas demais formas de concessões, assim criando uma suposta categoria privilegiada, já que somente estas duas modalidades de PPPs desfrutariam de novos mecanismos de proteção ao investimento privado [15].

Importante passo também foi dado no que diz respeito às garantias oferecidas ao particular, o que, como já foi dito, é fundamental nas obras relacionadas ao setor de infraestrutura, os quais exigem investimentos massivos iniciais, e que em muitos casos não possuem um retorno financeiro rentável nos primeiros anos ao particular. Daí a importância da afirmação da nova Lei no que diz respeito à licitude das garantias estatais (art. 8º) como a criação do chamado Fundo Garantidor de Parcerias Público Privadas (art. 16). Este Fundo tem natureza de pessoa jurídica de direito privado, possuindo um patrimônio diverso daquele de seus quotistas (art. 16, p.1º, L. 11.079/04), o que permitiria o ressarcimento através de moeda corrente [16]. É importante frisar que este Fundo não tem finalidade lucrativa, não sendo responsável pelo pagamento do rendimentos aos cotistas (art. 19)

Assim, temos que as PPPs regulamentadas na L. 11.079 são puramente complementares, haja vista que as PPPs em sentido amplo já existiam em nosso país há décadas, sendo regidas por leis esparsas. Contudo, importantes avanços foram feitos no que diz respeito às garantias dadas aos particulares, as quais, quando ausentes, configuram dos principais obstáculos a captação do parceiro privado, principalmente nas PPPs de infraestrutura.

3. A experiência européia: lições a serem observadas

Como a experiência das PPPs no Brasil ainda é muito recente, torna-se ainda mais significativa a análise da aplicação deste instituto no estrangeiro, de modo que se observem os problemas apresentados e as medidas que foram adotadas para contornar tais problemas. Sob esse ponto de vista, o estudo da experiência européia é fundamental, até mesmo porque o berço de tais parcerias está no âmbito inglês, razão pela qual analisaremos brevemente algumas diretrizes já consolidadas.

Importante observar, principalmente no que diz respeito à experiência européia no setor de infraestrutura em transportes, que muitas foram as parcerias mal sucedidas, pelos mais

diversos motivos. Obras relacionadas a esse setor específico, principalmente rodovias, oferecem complicações que devem ser alvo de diversos estudos prévios para análise da viabilidade e lucratividade dos projetos [17].

Além disso, fundamental é o apoio governamental à essas iniciativas, principalmente no que diz respeito à integração das obras de infraestrutura como um só projeto. Um dos melhores exemplos de tal necessidade está no caso do projeto da auto-estrada M5 construída na Hungria [18], um dos principais caminhos em direção a Belgrado e Bucareste. Nesta concessão, onde todos os riscos operacionais, comerciais e financeiros estavam nas mãos do parceiro privado, foram acertados descontos para residentes húngaros e usuários frequentes, de modo a reduzir a evasão para estradas alternativas (no caso concreto, a Rota 50, que passou a ser altamente congestionada, acarretando diversos protestos pelos residentes da área). Contudo, impende mencionar que tal mecanismo de descontos, por exemplo, só foi atingido posteriormente e através de negociações em que participou ativamente o governo através de seu Ministério dos Transportes, desempenhando assim, um papel chave para o sucesso da PPP.

Outro exemplo chave está na auto-estrada M1-M15 [19], também húngara. O projeto consistia no design, financiamento, construção, operação e transferência (após 35 anos) de 43km de auto-estrada ligando Gyor à fronteira austríaca (M1) e 14km de auto-estrada ligando a M1 à Brastislavia (M15). Este caso é peculiar pela ausência de apoio integral do Estado, tendo esse somente feito o planejamento inicial e aquisição do terreno necessário para a construção das mesmas. Estudos previam um volume de carros que, na prática, não se concretizou, causando prejuízos que obrigaram o parceiro privado (ELMKA) a elevar os custos de seus pedágios. Contudo, ações contra esses aumentos fizeram com que cortes húngaras considerassem os aumentos desproporcionais ao serviço prestado, razão pela qual a ELMKA suspendeu a construção da M15 e sofreu sérios prejuízos. Um claro exemplo de PPP frustrada.

Um último exemplo europeu está na construção do trecho ferroviário Perpignan – Figueras [20], conectando as malhas ferroviárias da França e da Espanha. Neste caso, além da excelente cooperação interestatal, os Estados forneceram um modelo exemplar de mecanismos de *checks and balances* para estimular o parceiro privado, como garantias bancárias durante a execução do contrato e um subsídio equivalente a 57% dos custos de construção. Neste caso, ainda que o risco do empreendimento estivesse praticamente inteiro nas mãos do parceiro privado, este ainda era incentivado a participar nesta obra de infraestrutura.

Assim, o modelo europeu oferece conclusões que deverão ser seguidas pelo modelo brasileiro de modo a implementar um sistema de PPPs adequado, quais sejam: um planejamento rigoroso considerando os custos e a verdadeira possível demanda, sem que seja feito um estudo excessivamente otimista do número de usuários; contratos com certa flexibilidade, de modo que possam ser revisados caso os estudos de planejamento venham a ser equivocados; a interação com o parceiro privado no processo o mais cedo o possível; a assistência governamental, ou até mesmo do Mercosul; a integração das obras de infraestrutura com outras obras, principalmente no que diz respeito a rodovias ou meios de transporte em geral e; o suporte político necessário para a execução de tais parcerias [21].

4. Reflexões do ponto de vista do *Law and Economics*

Tendo em vista o cunho contratual das parcerias público privadas, o grande interesse econômico nas obras de infraestrutura para o avanço de uma nação e a contratação com um ente estatal, acreditamos que a disciplina da análise econômica do Direito em muito pode auxiliar nossas reflexões, principalmente no que diz respeito ao incentivo à participação do parceiro privado.

Sobre esse tópico, recorreremos às reflexões de Hans-Bernd Schäfer [22] sobre a necessidade de um Judiciário que venha a respeitar os contratos, interpretando-os de modo justo, sem que haja constantes revisões que venham a beneficiar tão somente o parceiro público. Por óbvio, tais contratos deverão sempre ser analisados resguardando a supremacia do interesse público. Contudo, jamais se poderá esquecer que há naturalmente uma divisão de risco entre aqueles que compõe a PPP, razão pela qual tais contratos devem ser interpretados com a maior imparcialidade possível.

Parece-nos claro que um sistema de PPP só será capaz de produzir os efeitos que a sociedade brasileira tanto deseja caso o Judiciário brasileiro possua a credibilidade necessária de modo a não afastar o investidor estrangeiro [23]. Fatores como a pluralidade de interpretações de uma mesma norma, ou mitigação de uma norma expressa através da aplicação nem sempre justificada de determinados princípios, assim como a interferência política nas cortes, são pontos que trazem insegurança aos investidores. Obras no setor de infraestrutura por requererem elevados investimentos, deverão passar a maior segurança possível àqueles que nesse ramo pretendem se aventurar.

Para tanto, mais que um arcabouço jurídico adequado, é necessário que haja segurança jurídica, de modo que o investidor não fique à mercê da boa vontade do juiz nacional ou dos interesses políticos por trás das contratações. É preciso que haja um Judiciário eficiente, imparcial e capaz de executar aquilo que determinam os magistrados em um tempo que seja vantajoso economicamente para o parceiro privado.

Sem um sistema de garantias tanto contratuais, como jurídicas, capazes de atrair o investidor, acreditamos que o programa de parcerias público privadas não conseguiria captar os investimentos necessários para o desenvolvimento adequado de nosso país. Apesar de considerarmos que as cortes brasileiras passem uma imagem de confiáveis, com pouca corrupção, acreditamos que fatores como a morosidade ou a falta de interpretação uniforme da lei em muitos casos afasta o investidor, já que o mesmo terá de fazer um grande investimento, para o qual em muitos casos só terá o retorno financeiro após anos de atividade.

5- Desafios das Parcerias Público Privadas no Brasil

Sobre a possibilidade de atração dos investimentos necessários, observa Armando Pinheiro:

“As PPPs são uma boa ideia. Mas a sua utilidade está em deixar com o setor privado a responsabilidade por realizar e operar, com financiamento parcial ou total do Estado um projeto em que o benefício público é maior do que o privado, como é tipicamente o caso de rodovias e saneamento. Mas as PPPs não tornam mais fácil obter licenças ambientais, não melhoram a qualidade de regulação e não reduzem o risco de expropriação (...) Ampliar as possibilidades de interferência política na regulação ou flertar com o dirigismo estatal não vai ajudar. E não basta acenar com leis e

regulamentos; é preciso um compromisso forte, explícito e crível com a estabilidade de regras e a proteção aos direitos de propriedade”.[24]

Em relação à observação de Armando Pinheiro, adotamos uma posição de maior otimismo, mas compartilhamos das mesmas preocupações. Não há como adotar as PPPs como a solução dos problemas na área de infraestrutura no Brasil sem que se façam mudanças estruturais necessárias para estimular o investidor privado.

Como já foi visto no âmbito europeu, a implementação do sistema de parcerias público privadas nem sempre é uma tarefa fácil. Muito pelo contrário, a captação do agente disposto a investir em infraestrutura costuma ser uma das tarefas mais complexas, necessitando, portanto, de um amplo poder negocial e de possibilidade de concessão de garantias por parte do poder público.

Isso se dá principalmente, como já foi dito, pelo fato do investimento inicial ser elevado e porque em muitos casos o lucro não é adequado a curto prazo. Como demonstra o relatório do Banco Mundial [25], há necessidade de que tais parcerias sejam de longo prazo, de modo que o parceiro privado seja capaz de compensar os investimentos realizados. Para tal, outro desafio está na elevação da rentabilidade de longo prazo dessas concessões.

Outro fator que se demonstra extremamente prejudicial para a segurança jurídica e para o investidor em geral está nas constantes modificações na legislação ou em atos normativos relacionados com a atividade desempenhada. Impossível seria que o investidor obtivesse lucros com uma atividade que tem sua regulamentação alterada constantemente, requerendo que este a essa se adapte constantemente de modo a não ser punido pelo Estado. Dá a necessidade de um sistema jurídico como um todo que passe confiança ao investidor, ou de um Judiciário compreensivo, que não venha a penalizar excessivamente o parceiro privado.

Relacionado a esse mesmo tópico estão as incertezas políticas existentes, principalmente nas agências reguladoras, que sofrem forte influência política. É bem verdade que, apesar de tais órgãos serem considerados tecnicamente independentes, em muitos casos as indicações políticas acabam por contaminar a tomada de decisões dos mesmos, que não respondem de modo autônomo às necessidades do setor que regulam. Sem que exista um ambiente regulador estável e confiável, difícil se tornará a atividade de cativar o parceiro privado a investir, dado que o mesmo estará sempre temendo não obter os resultados prometidos, o que atualmente já se encontra agravado pela valorização do Real perante outras moedas.

Por último, importante ressaltar que deve haver cuidado na implementação das PPPs de modo que elas não venham a prejudicar a abertura do mercado, tornando-os menos competitivos. De nada adiantaria para o destinatário final que as PPPs prejudicassem o mercado como um todo, cabendo, portanto, ao Estado, definir através de políticas inteligentes o limite de sua atuação como parceiro e como agente regulador, de modo a não penalizar a sociedade como um todo, agravando a atual situação do mercado.

6- Conclusões

Como pudemos ver ao longo deste artigo, as soluções apresentadas pelas parcerias público privadas são extremamente promissoras. A fórmula a princípio parece perfeita, utilizando o capital e a eficiência do parceiro privado, combinada com o poder estatal que direciona a parceria a ser realizada. O compartilhamento de riscos se apresenta como a

medida certa, de modo a fazer com que ambas as partes, pública e privada, estejam sempre na busca do melhor método possível para a conclusão da obra.

Contudo, nem sempre o caminho é tão simples como aquele previsto em lei. A realidade apresenta inúmeros desafios, a começar pela busca de um investidor interessado em participar da criação da infraestrutura nacional, ponto este que tão abordable ao longo deste artigo. As barreiras, tanto burocráticas quanto políticas estão presentes em vasta quantidade, razão pela qual caberá ao governo, na busca de um investidor, apresentar garantias e incentivos que cativem o mesmo a ingressar nessa arriscada atividade, que a princípio pode parecer pouco lucrativa.

A experiência européia, e outras, inclusive nacionais, demonstram o sucesso das PPPs em diversos setores. Exploramos neste artigo alguns exemplos relacionados ao setor de transportes, ponto frágil da infraestrutura brasileira, onde são diversos os gargalos, como por exemplo a pluralidade de estradas em condições precárias que impedem o crescimento do país. Analisamos também alguns requisitos para uma parceria público privada de sucesso, como por exemplo, a necessidade de um governo engajado com o projeto, além de condições flexíveis no contrato de modo a não onerar excessivamente o parceiro privado.

Os estudos de *Law and Economics* por sua vez, alertam para a necessidade de um Judiciário preparado para esta nova modalidade de parceria. É necessário um Poder com magistrados imparciais, que encarem as PPPs como um mecanismo sério que poderá trazer inúmeras realizações ao nosso país. É preciso respeitar os contratos e garantir a propriedade de modo célere e eficiente, de modo que haja a segurança necessária ao investidor interessado.

Por último, tratamos dos desafios das PPPs do Brasil, os quais em curto tempo já se demonstraram de complexa superação, por demandarem mudanças estruturais no país, principalmente no que diz respeito às agências reguladoras e seus atos normativos. É fundamental que tais órgãos funcionem de modo imparcial e estritamente técnico, sem se tornarem instrumentos meramente políticos que poderiam vir a prejudicar diversos projetos de PPPs.

Assim, concluímos no sentido de que o problema central das PPPs em infraestrutura está na segurança que precisa ser transmitida ao investidor, combinado com a necessidade de criatividade do parceiro público para criar garantias que satisfaçam esse parceiro privado. O problema, cuja constatação é simples, apresenta uma complexa solução, que variará de acordo com o caso concreto. Contudo, se implementadas adequadamente, as PPPs poderão revelar-se em um instrumento capaz de modificar significativamente o crítico cenário de infraestrutura nacional, possibilitando a realização de obras fundamentais em um momento em que estas são consideradas extremamente necessárias para o desenvolvimento brasileiro.

Referências

- 1- “ (...) o setor de infra-estrutura pode ser definido como base física sobre a qual os diversos setores econômicos irão se desenvolver e se relacionar entre si. A todo processo de crescimento econômico subjaz um conjunto de bens e serviços de base, o qual permite que os operadores promovam suas atividades e possam atingir os respectivos objetivos”- SUNDFELD, Carlos *et al.*. **Parcerias Público-Privadas**. São Paulo: Malheiros, 2005 - p. 118
- 2- “Apesar do alto nível de investimento [US\$164 bilhões no período 1994-2004], a opinião pública está frustrada com a oferta privada de serviços de infra-estrutura e os formuladores de

políticas se mostram decepcionados com o financiamento privado desses projetos” – BANCO MUNDIAL. **Como revitalizar os investimentos em infra-estrutura no Brasil: políticas públicas para uma melhor participação do setor privado.** - Disponível em: <<http://web.worldbank.org/W...BSITE>> Acesso em 05 de maio de 2011. p.5.

3- “Uma nova fase tanto da economia como do direito brasileiro se iniciou, pois, com as privatizações e a legislação sobre concessões de 1995 (Leis n. 8.987 e 9.074/95), com as várias emendas constitucionais que permitiram a privatização e com a Lei de Arbitragem de 1996 (Lei n. 9.307) (...) Efetivamente, houve, no Brasil, na matéria, em relativamente pouco tempo, uma verdadeira revolução cultural, jurídica, econômica e política com de um lado, a privatização dos serviços públicos e a concessão, e, de outro, a implantação e institucionalização da arbitragem, que não deixa de ser uma privatização do setor de solução dos litígios, que anteriormente dependia da Justiça estatal.” – WALD, Arnold. **As PPP e a infra-estrutura.** *In Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de Janeiro*. Vol. XVII. Parcerias Público-Privadas. Coord. Flávio Amaral Garcia. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006 p. 164.

4- “A solução foi a criação de parcerias entre o Poder Público e a iniciativa privada. Utilizam-se, assim, no interesse público, os recursos dos investidores, a sua capacidade administrativa, a técnica empresarial de gestão e o *know-how* das empresas privadas.” – Ibid. p.164.

5- “Estas contratações são recomendadas para as concessões de serviço ou obras públicas que não se revelem auto-sustentáveis, merecendo o apoio financeiro do Poder Público, para repartir as despesas, já que as receitas advindas das tarifas dos usuários nem sempre são capazes de amortizar os investimentos necessários (concessão patrocinada)” - ALMEIDA, Aline Paola. **Compartilhamento de Riscos nas Parcerias Público-Privadas.** *In Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de Janeiro*. Vol. XVII. Parcerias Público-Privadas. Coord. Flávio Amaral Garcia. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006 p. 241.

6- “Os indicadores de referência internacionais mostram que o estoque de infraestrutura do Brasil está mais próximo ao dos países da ALC e menos ao de seus pares no Leste Asiático. Este é particularmente o caso do setor de transportes. Nas telecomunicações, os índices brasileiros são muito melhores que os da ALC e, de modo geral, ultrapassam os de outras regiões. Na área de eletricidade, o Brasil se situa em um nível melhor ou próximo ao de outros países da ALC. No entanto, a malha rodoviária pavimentada do País está abaixo da média da ALC e de outras regiões. A cobertura do Brasil nesse segmento corresponde a menos de um terço da medida da ALC e é inferior a um décimo da existente no Sul da Ásia, considerada a região mais eficiente.” – BANCO MUNDIAL. Op. Cit.,p. 17

7- “Por todos esses motivos, têm sido suscitadas algumas dúvidas, em vários países, quanto à segurança jurídica dada pelas PPP, abrangendo não só o regime jurídico das mesmas, mas também as garantias dadas aos parceiros privados e a definição dos meios de solução dos eventuais conflitos que poderão surgir entre o Poder Público e a empresa privada” – WALD, Arnold, Op Cit., p.168.

8- Nas obras de infraestrutura, haja vista principalmente o elevado custo destas e a importante função política das mesmas, o risco é ainda maior quando comparado com outras contratações com o governo.

9- SUNDFELD, Carlos *et al.*. Op. Cit., p. 19.

10- LANDAU, Elena; SAMPAIO, Patrícia. **Conseguirão as PPPs Atrair os Investimentos Pretendidos?** *In Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de*

Janeiro. Vol. XVII. Parcerias Público-Privadas. Coord. Flávio Amaral Garcia. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006 p. 138.

Ibid. p. 145.

11- Ibid. p. 145.

12- “A Lei de PPPs foi editada para tratar dos contratos de concessão em que existam desafios especiais de ordem financeira: organizar a assunção de compromissos de longo prazo pelo Poder Público e garantir seu efetivo pagamento ao particular.” – SUNDFELD, Carlos *et al.*. Op. Cit., p. 29.

13- Ibid. p. 34.

14- Ibid. pp. 21-22.

15- LANDAU, Elena; SAMPAIO, Patrícia. Op. Cit., p. 153.

16- Ibid. p. 155.

17- O exemplo clássico está na existência de vias alternativas, que por não terem pedágios, ainda que em piores condições, atraem motoristas, prejudicando as previsões feitas para determinada PPP.

18- EUROPEAN COMMISSION. **Resources Book on PPP Cases Studies**. Disponível em: <ec.europa.eu/regional_policy/sources/.../pppresourcebook.pdf> Acesso em 18 de maio de 2011. p. 96.

19- Ibid.p. 93.

20- Ibid.p.116.

21- Ibid. p. 87,88,89 e 90.

22- Hans-Bernd Schäfer no curso Law and the Poverty of Nations ministrado na Escola de Direito da FGV-Rio em Julho de 2010.

23- Na China, por exemplo, tal cenário seria de maior complexidade, dado que o Judiciário chinês é considerado altamente corrupto. Em muitos casos, aquele que pretende ver seu direito defendido deverá recorrer aos membros do Partido Comunista, de modo que são inúmeras as inseguranças do investidor.

24- PINHEIRO, Armando Castelar. “**À espera das PPPs**”, Valor Econômico, 17-19.09.2004, p. A13.

25- BANCO MUNDIAL. Op. Cit., p. 8.