

O TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU

INSUFICIÊNCIAS GENERALIZADAS E BENEFÍCIOS LIMITADOS

FERROGRÃO CONCESSÃO DE 65 ANOS

PAPEL DOS BANCOS MULTILATERAIS

ESFORÇOS INCESSANTES PARA VIABILIZAR PPPs

PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS **PPPs:** **SALVAÇÃO**

OU BOMBAS-RELÓGIO?

QUEM PAGA A CONTA?

TRANSPOSIÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO

AEROPORTO DE VIRACOPOS

DÍVIDA DE R\$ 2,6 BILHÕES AO BNDES

ILUMINAÇÃO PÚBLICA DE SÃO PAULO

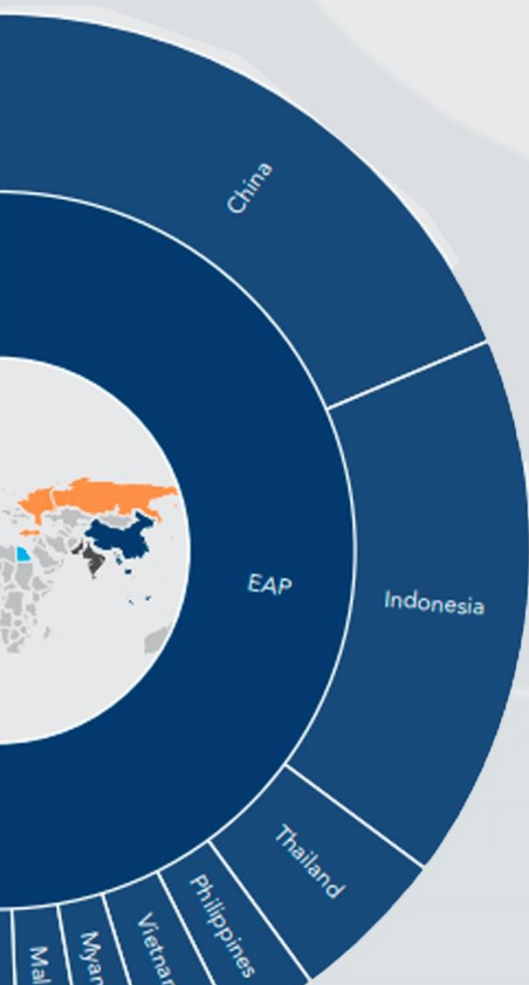
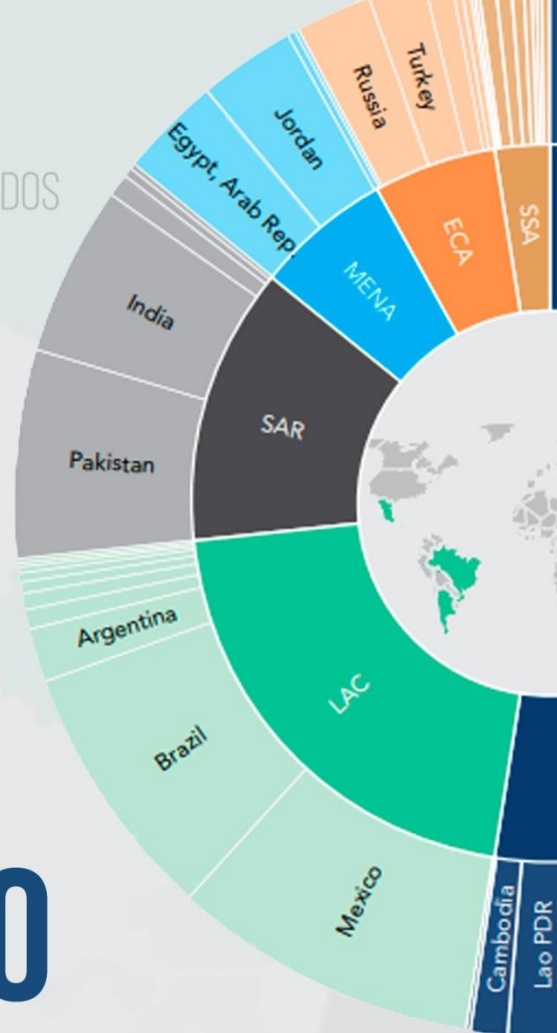
PPP BILIONÁRIA DA CIDADE DE SÃO PAULO

PESQUISA E TEXTO DE **ALCIDES FARIA**

PESQUISA, EDIÇÃO, REVISÃO E CAPA DE **IASMIM AMIDEN**

ECO A - ECOLOGIA E AÇÃO

ecoa



Sumário

• PPPs – Salvação ou bombas-relógio?	3
• Origem e resultados	6
• Financial Times: olhar sobre as PPPs	7
• Na Europa – O relatório do Tribunal de Contas Europeu (TCE)	8
• Países em desenvolvimento	11
• O Brasil	11
• A iluminação pública – São Paulo	11
• O Aeroporto de Viracopos – Empresa à beira da falência	12
• A Ferrogrão	12
• ONGs questionam a Ferrogrão	15
• O rio São Francisco e a gestão das águas	17
• O Papel dos Bancos Multilaterais, particularmente o Banco Mundial e o resumo das conclusões da Eurodad	19
• Conclusões	21
• Referências	22

● PPPs – Salvação ou bombas-relógio?

O jornal Folha de S. Paulo tituló em um artigo no dia 11 de maio de 2018, que as Parcerias Público Privadas (PPPs) são bombas-relógio que danam o caixa público, apresentando um dado: de 53 estados e municípios que firmaram Parcerias Público-Privadas, 42 não têm projeção desse gasto sobre o orçamento futuro: *“80% deles não acompanham de forma adequada o impacto fiscal de longo prazo de seus contratos - que implicarão pagamentos mensais”*.

O quadro apresentado pelo jornal não é uma exclusividade brasileira. Organizações não governamentais como as que integram a Rede Eurodad apresentam há algum tempo graves problemas das PPPs no mundo e, na Europa, o Tribunal de Contas (TCE) apresentou relatório de auditoria em vários contratos e constatou *“insuficiências generalizadas e benefícios limitados”*. O relatório do TCE teve ampla repercussão na imprensa, principalmente a da editoria de economia, no exterior.

As Parcerias Público Privadas (PPPs) são mostradas diuturnamente, em vários países, como suporte fundamental para o desenvolvimento e a solução frente à escassez de recursos públicos para obras e serviços essenciais. No Brasil as propostas para PPPs de maior envergadura são as de infraestrutura de transportes, particularmente as estradas e ferrovias ligadas ao transporte de grãos, mas existem inúmeras outras iniciativas em áreas como iluminação pública, saneamento, hospitais, metrô, para a área de educação universitária e até a instalação,

operação, gestão e manutenção da infraestrutura de comunicações do Comando da Aeronáutica.

O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) foi criado pelo governo federal para “*ampliar e fortalecer a relação entre o Estado e a iniciativa privada*”, fazendo parte das PPIs “*os empreendimentos públicos de infraestrutura executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública e o setor privado*” e os projetos do Programa Nacional de Desestatização, segundo informa o Portal da Presidência da República.

Outra iniciativa é a Rede PPP, coordenada pelo governo da Bahia através de uma Secretaria Executiva de PPP, um grupo intergovernamental que reúne gestores e especialistas de estados, Distrito Federal, municípios, órgãos federais e agências de fomento, além de contar com “*parcerias internacionais como a ONU, o Banco Mundial e a London School of Economics and Political Science*”. Os maiores impulsores são o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Mundial (WB). Segundo levantamento deste último, o Brasil e a Índia respondem por aproximadamente 55% dos investimentos privados em infraestrutura e o Brasil teve 87% do total dos investimentos destinados à sua região.

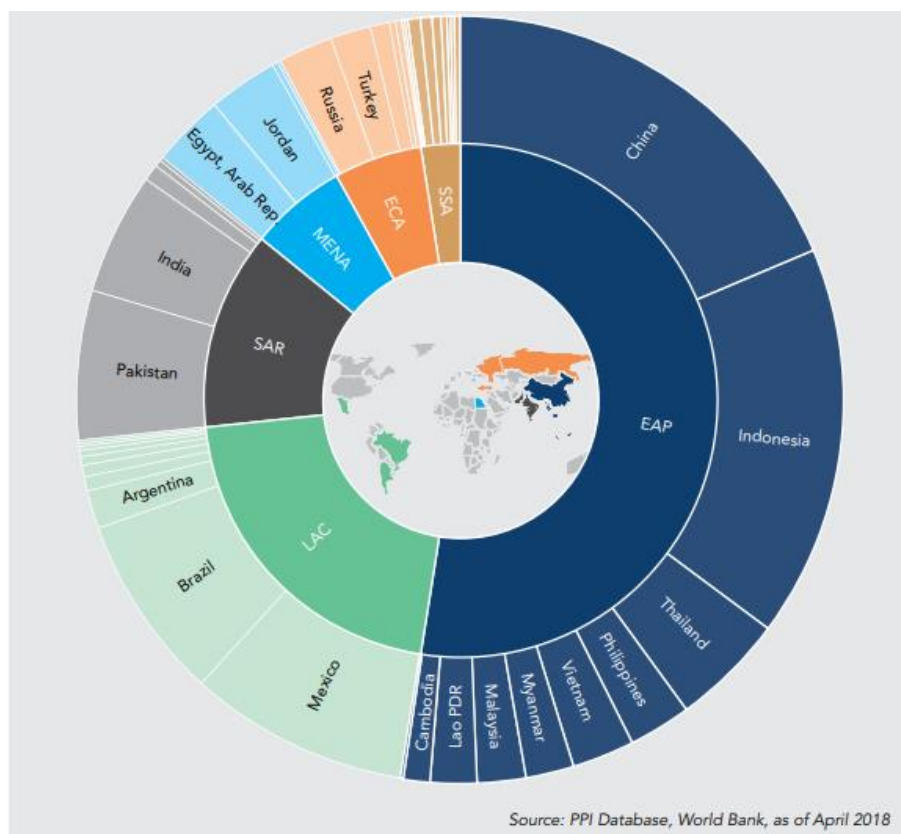


Figura 1. Compromissos de investimento em projetos de infraestrutura com participação privada em mercados emergentes e economias em desenvolvimento (EMDEs para a sigla em inglês) por região e por país, 2017.

As PPPs são definidas no Brasil como *“um contrato de prestação de obras ou serviços não inferior a R\$ 20 milhões, com duração mínima de 5 e no máximo 35 anos, firmado entre empresa privada e o governo federal, estadual ou municipal”*. São reguladas pela Lei 11.079, de 30/12/2004.

As análises e as conjunturas apresentadas para as várias situações tratam de fazer crer que, ou se tem as PPPs ou não se terá nada, afóra a propaganda sobre sua maior eficiência frente ao executado diretamente pelo poder público. O site do Ministério do Planejamento, por exemplo, descreve as PPPs como *“eficazes para se obter o melhor*

uso dos recursos públicos, a entrega da infraestrutura no prazo e orçamento previstos e a operação mais eficiente na prestação de serviços e na manutenção dos bens”, além de afirmar que uma das principais características das PPPs é “a adequada divisão dos riscos contratuais entre o poder público e o parceiro privado, a qual incentiva a inovação, a eficiência, o uso em nível ótimo dos ativos vinculados ao projeto e a gestão orientada à satisfação dos usuários”. O Ministério ainda garante que incorporou diversos conceitos e experiências da prática internacional, tais como a “remuneração do parceiro privado vinculada ao desempenho, a objetiva divisão de riscos e o fundo garantidor”. Essa é a tônica geral para a propaganda de tais Contratos, mas e a realidade no mundo e no Brasil?

Origem e resultados

As PPPs originam no Reino Unido, no início dos anos 90 do século passado, com o propósito de atrair investimentos em educação, saúde, no serviço penitenciário e na construção de estradas, com a denominação de *Private Finance Initiative* (PFI).

Com o tempo, os resultados ficaram à mostra, o que possibilita avaliar com profundidade seus resultados e os custos reais para o Estado e, portanto, para a população. E as análises hoje, não são muito favoráveis a tais Contratos. O Escritório Nacional de Auditoria (NAO para a sigla em inglês), encarregado de supervisionar as contas e contratos estatais no Reino Unido, assinalou em relatório que o sistema Público-Privado resultou em um “caríssimo fiasco” que o contribuinte terá que pagar até 2040. Segundo o NAO, o Estado

britânico desembolsará nos próximos 25 anos cerca de 200 bilhões de libras (mais de um trilhão de reais), a um custo 40% superior ao que se gastaria caso o Estado fizesse a inversão diretamente.

Financial Times: olhar sobre as PPPs

Segundo matéria do insuspeito Financial Times, citando o NAO, a Grã-Bretanha teve bilhões de libras de custos extras, sem nenhum benefício claro, usando as PFIs para construir grande parte de sua infraestrutura. Contratos recentes para escolas, hospitais e outras instalações são entre 2% e 4% mais caros que outros empréstimos para o governo e envolvem taxas adicionais significativas. A matéria da Financial traz ainda declarações da GMB, um grande sindicato de “trabalhadores municipais”, sobre os PFIs: foram um *"desperdício catastrófico do dinheiro dos contribuintes"* e os projetos *"bombas-relógio financeiras"*. O líder do Partido Trabalhista, Jeremy Corbyn, em discurso no Parlamento, pediu que as empresas *"abrissem suas portas"*. Mesmo membros do Partido Conservador, os maiores defensores do modelo, consideram que alguns projetos deram errado. Como a maioria dos Contratos não inclui casos de falências das empresas – e isso ocorreu por lá – o governo foi obrigado a manter serviços públicos a cargo das empresas que quebraram e foram abandonadas. Afora isso, *"muitos órgãos locais estão agora presos a contratos de PFI inflexíveis que são exorbitantemente caros para mudar"*, afirma Meg Hillier, presidente do *Public Accounts Committee*, órgão do parlamento responsável por supervisionar os gastos do governo.

● Na Europa – O relatório do Tribunal de Contas Europeu (TCE)

O Tribunal de Contas Europeu (TCE), órgão que tem por finalidade desenvolver *“tarefas de auditoria de forma a obter o máximo impacto, tendo em consideração os riscos relativos aos resultados ou à conformidade, o nível de receita ou de despesa envolvido, os desenvolvimentos futuros e o interesse político e público”*, elaborou relatório sobre as PPPs na Europa e apresentou suas conclusões, as quais foram adotadas pela câmara técnica responsável no dia 7 de fevereiro de 2018. O Relatório foi divulgado para o público em março. As conclusões que apresentam deveriam fazer muitos países repensarem as PPPs, particularmente o Brasil, onde este é o modelo da moda para o governo federal, governos estaduais e municipais.

O relatório aponta que existem modalidades da divisão de riscos desequilibradas, insuficiências generalizadas e benefícios limitados, o que levou os auditores a recomendarem que os Estados membros da UE tivessem cuidado com o modelo de negócio. A amostra auditada foi de 12 PPPs co-financiadas pela União Europeia na área de transportes rodoviários e das tecnologias da informação e comunicação (TIC). O custo total dos contratos auditados foi de 9,6 bilhões de euros. O modelo teve grandes aumentos de custos e *“enfrentou consideráveis ineficiências na sua construção, registrando-se atrasos de até 52 meses em sete dos nove projetos concluídos, cujos custos ascenderam a 7,8 bilhões de euros”*.

O TCE aponta ainda no relatório que as PPPs permitiram que as autoridades públicas concedessem grandes infraestruturas através de

procedimento único, mas que este procedimento aumentou o risco para concorrência insuficiente e enfraqueceu, assim, a posição de negociação das autoridades concedentes.

“Foi necessário um montante suplementar de fundos públicos de quase 1,5 bilhões de euros para concluir as cinco autoestradas auditadas na Grécia e na Espanha, tendo cerca de 30% desse montante (422 milhões de euros) tinham sido disponibilizados pela UE”, afirmou Oskar Herics, membro do TCE e responsável pelo relatório, completando que “este montante foi gasto de forma ineficaz em termos da concretização dos potenciais benefícios econômicos”.

O Tribunal recomendou aos Estados-membros que não promovam *“uma utilização mais intensiva e generalizada das PPPs até que as questões identificadas estejam resolvidas”.*

Um registro importante do TCE é que na maioria dos projetos auditados, a opção PPP foi escolhida sem qualquer análise comparativa prévia que demonstrasse que era a melhor opção para otimizar os recursos. A conclusão principal é que as PPPs não são uma opção economicamente viável para projetos de infraestruturas.

Em seu relatório, o Tribunal de Contas Europeu defendeu que *“a repartição dos riscos entre os parceiros públicos e privados foi, com frequência, inadequada, incoerente e ineficaz, ao mesmo tempo em que as elevadas taxas de remuneração (até 14%) do capital de risco do*

parceiro privado nem sempre refletiram os baixos riscos suportados”. Por isso, a instituição defende a necessidade de “fundamentar a seleção das PPPs em análises comparativas sólidas sobre a melhor opção de contratação pública”, mas também “garantir a capacidade administrativa necessária e definir políticas e estratégias claras em matéria de PPP para executar com êxito projetos de PPP apoiados pela UE”.

Os auditores fazem uma série de recomendações no Relatório, tanto à Comissão Europeia como aos Estados-Membros:

- Evitar a promoção de um uso mais intensivo e generalizado das PPPs até que problemas detectados sejam resolvidos;
- Mitigar o impacto financeiro de atrasos e renegociações no custo das PPPs assumido pelo parceiro público;
- Basear a seleção da opção PPP em análises comparativas sólidas sobre a melhor opção de contratação;
- Garantir a capacidade administrativa necessária e estabelecer políticas e estratégias claras com relação às PPPs para o sucesso da implementação daquelas co-financiadas pela União Europeia (UE);
- Melhorar os quadros da UE para maior eficácia dos projetos de PPPs, de modo que a opção se justifique mediante considerações de qualidade-preço.

Países em desenvolvimento

Segundo a Eurodad, uma Rede de organizações com sede na Bélgica, os investimentos em PPPs cresceram rapidamente a partir de 2004 nos países em desenvolvimento. Em um período de seis anos, os recursos destinados a este tipo de contrato foram multiplicados por seis: de 25 para 164 bilhões de dólares anuais. Mas, a partir de então ocorre um quadro de instabilidade, com uma redução para menos da metade ou cerca de 70 bilhões em 2016, situação acompanhada da redução das inversões em mercados-chave como Turquia, Índia, Brasil, África do Sul e Peru. A Eurodad considera que se podem-se estar diante de um cenário no qual se põe em risco grandes somas de dinheiro pertencentes aos trabalhadores.

O Brasil

A imbricação entre o aparelho de Estado e fortes grupos econômicos em todas as esferas da administração pública, faz com que as PPPs assumam características ainda mais preocupantes do que aquelas detectadas, por exemplo, pela auditoria do Tribunal de Contas Europeu, comentadas anteriormente. A matéria do jornal Folha de S. Paulo, por fim, desvela primariamente o risco gigantesco do ponto de vista fiscal trazido pelo atual modelo de contratos de PPPs e sua fiscalização descuidada e deficiente.

A iluminação pública – São Paulo

Prefeitos empossados no início de 2017 se depararam com dívidas e falta de recursos por razões como má gestão agudizada pela forte crise econômica em que mergulhou o país. As PPPs passam então a ser o

meio mais plausível para manutenção, modernização e expansão de iluminação pública. Movem-se os lobbies e consultorias para levantar negócios, muitos em arranjos do BNDES. Como a iluminação pública conta com receita natural e segura, cobrada na conta do consumidor, é uma área muito atrativa para empresas, incluindo as comercializadoras de lâmpadas LED. Uma mostra é a PPP bilionária da cidade de São Paulo, um contrato de 6,9 bilhões de reais, originalmente bloqueada pela justiça na gestão anterior de Fernando Haddad (PT), teve andamento na gestão Dória (PSDB) através de contrato firmado entre a Prefeitura e uma empresa chamada FM Rodrigues. Porém, foi suspenso pela justiça de primeira instância em caráter provisório no dia 12 de abril de 2018, a partir de uma ação popular com parecer favorável do Ministério Público Estadual (MPE). A causa foi: indicativo de corrupção captado em áudios gravados, nos quais se negocia propinas provenientes da empresa FM Rodrigues. A decisão original foi revogada algum tempo depois por um desembargador do Tribunal de Justiça, tendo a PPP, portanto, vigência.

O Aeroporto de Viracopos – Empresa à beira da falência

Para as PPPs de aeroportos no Brasil é determinado que a empresa estatal Infraero detenha 49% do negócio e empresas privadas os outros 51%. No aeroporto de Viracopos, Campinas/SP, o acionista privado foi formado originalmente pela UTC Participações S.A. (45%), TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A. (45%) e Egis Airport Operation (10%).

Recentemente, a concessionária entrou na Justiça com pedido de recuperação judicial por não conseguir arcar com uma dívida vencida de R\$ 2,8 bilhões, além de não pagar a chamada “outorga”, uma espécie de aluguel por ter vencido a concorrência para a concessão do aeroporto – serão cerca de R\$ 440 milhões até junho de 2018. Viracopos deve R\$ 2,6 bilhões ao BNDES, parte desse valor através de debêntures da BNDESPar.

Desde o ano passado a empresa tenta devolver Viracopos para o governo, possibilidade aberta com Lei editada através de Medida Provisória. As indicações são de que os cofres públicos serão penalizados não pagando o BNDES e a outorga. Um grande sinal de alerta para as PPPs.

A Ferrogrão

Planejada para a Amazônia, a Ferrogrão, também conhecida como EF-170, é uma ferrovia idealizada para o transporte de grãos e desenvolvido pelo grupo sojeiro brasileiro Amaggi e as transnacionais ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus e EDLP – uma concessão de 65 anos. Se sair do papel, o projeto terá origem em Sinop (MT), avançando rumo ao Norte, paralelamente à BR-163 ([Figura 2](#)), até o porto de Miritituba, no Pará, de onde as cargas passarão para a hidrovia do rio Tapajós, seguindo até o rio Amazonas e daí para o Atlântico.

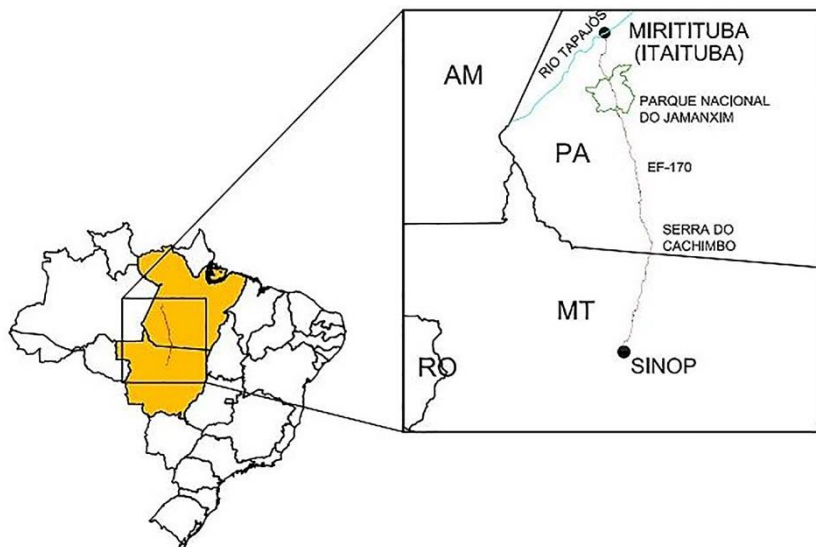


Figura 2. Identificação da Ferrogrão, também chamada de EF-170 (Mapa: Systra)

O custo estimado é de R\$ 12,7 bilhões, com financiamento de cerca de 80%, em condições muito favoráveis, pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com prazo de até 30 anos para o pagamento. As compensações ambientais até R\$ 400 milhões ficariam sob a responsabilidade do grupo concessionário da ferrovia, mas caso o valor seja maior, a União assumiria a conta do excedente.

O conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) incluiu a ferrovia no Programa Nacional de Desestatização (PND), medida necessária para sua concessão como um contrato de PPP.

- **ONGs questionam a Ferrogrão**

Organizações da sociedade civil congregadas no GT-Infraestrutura, enviaram, em novembro de 2017, carta ao diretor-geral da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela condução do processo relacionado à ferrovia, onde tratam, dentre outros assuntos, de demonstrar a fragilidade das consultas públicas e os riscos ambientais e sociais do empreendimento (Figura 3), pois consideram que *“a mera perspectiva de implantação da ferrovia, na contramão de consolidar tais objetivos e oferecer apoio ao processo inconcluso de mitigação dos impactos socioambientais provocados pelo corredor logístico, ensejou processo de desafetação das mencionadas Unidades de Conservação, provocando imediatos impactos ambientais, inclusive relativos à invasão de áreas protegidas. A desafetação pela Medida Provisória nº 758/2016, para fins de viabilização da implantação da Ferrovia, implicou em corte do Parque Nacional do Jamaxim, que contribui para a interrupção do fluxo gênico natural de espécies da fauna e da flora entre as duas bacias hidrográficas. A despeito da situação acima exposta, o processo de concessão da Ferrogrão, com base em estudos de viabilidade técnica e econômica, marcados por evidentes fragilidades em termos de análise de impactos e riscos socioambientais, está acontecendo sem o devido processo de consulta livre, prévia e informada aos povos indígenas e às demais comunidades tradicionais afetadas pelo empreendimento. Tudo isso dificulta o real dimensionamento dos custos socioambientais e das necessárias salvaguardas que devem acompanhar o desenvolvimento do projeto”*.

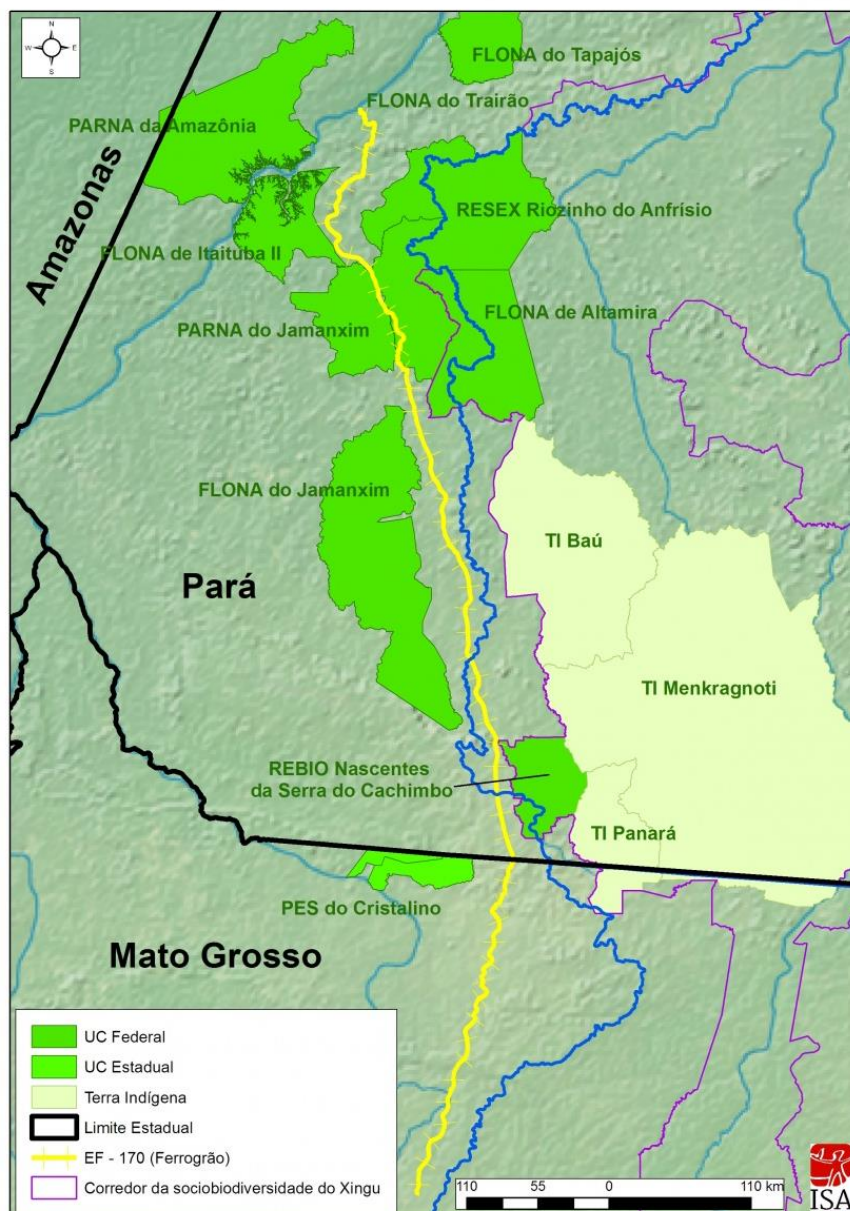


Figura 3. Áreas Protegidas afetadas pelo empreendimento Ferrogrão, EF-170 (ISA)

Segundo o Instituto Socioambiental (ISA), 48 áreas protegidas serão impactadas pela ferrovia. E, também de acordo com o Instituto, os povos indígenas e populações tradicionais estão reivindicando seu direito à voz ainda na fase atual, prévia à licitação da obra. Dentre os povos demandantes estão os Munduruku, Panará, Kayapó e os do Território Indígena do Xingu.

Afora o indicado no texto das ONGs do GT-Infraestrutura, chama a atenção o fato de que a concepção e o desenho do projeto de uma ferrovia em território brasileiro com mais de mil quilômetros de extensão, rasgando a Amazônia, seja concebido por grandes grupos transnacionais somados ao brasileiro Amaggi. A concessão, estruturada em uma PPP, contará com 80% dos custos da obra financiados, em condições extremamente favoráveis, com dinheiro público via BNDES, além de não terem a seu cargo os custos das compensações ambientais que excederem a 400 milhões de reais.

O rio São Francisco e a gestão das águas

Em um Press-Clipping do Banco Interamericano de Desenvolvimento (17/03) informa-se que a gestão das águas da Transposição do rio São Francisco poderá ser feita por uma Parceria Público Privada. O processo para tal teve início com um levantamento de informações pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com o objetivo de elaborar os termos de referência, os quais servirão de base para a contratação de estudo de preparação da PPP.

A Transposição do São Francisco é uma mega-obra realizada com recursos federais a um custo, até agora, de 9,6 bilhões de reais. Consiste na implantação de dois grandes canais: o Eixo Leste com 217 km, inaugurado em março de 2017, e Eixo Norte com 260 km com inauguração prevista para o segundo semestre de 2018 ([Figura 4](#)). Levarão água ao semiárido do Nordeste, para municípios de quatro Estados: Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Com o

Eixo Leste, em operação, o empreendimento já abastece a mais de um milhão de pessoas na Paraíba, beneficiando 38 cidades, enquanto que em Pernambuco, a água já chega também em algumas localidades. O custo operacional parcial, hoje, é estimado em 500 milhões de reais por ano, bancados pela União.

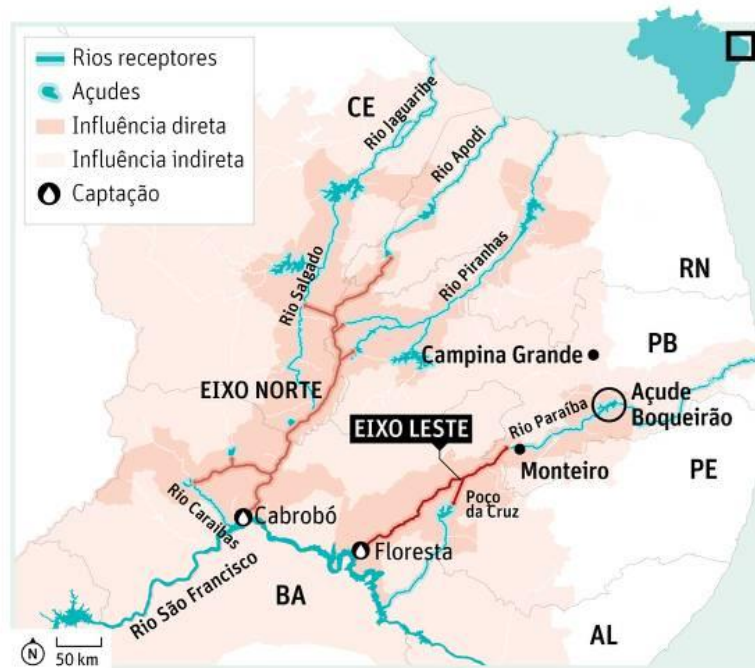


Figura 4. Identificação dos eixos referentes à transposição do rio São Francisco (FSP)

Os governos regionais já questionam a PPP com gestão privada temendo os custos para os usuários, pois estes não têm condições de absorver a conta. São necessárias obras complementares e sendo estas feitas por um investidor, via PPP, o valor cobrado na tarifa será muito alto para uma região muito pobre.

● **O Papel dos Bancos Multilaterais, particularmente o Banco Mundial e o resumo das conclusões da Eurodad**

- Os esforços incessantes dos Bancos Multilaterais de Desenvolvimento (Banco Mundial, Banco Interamericano e outros) para aumentar o financiamento privado, tanto nos países mais pobres quanto nos países em desenvolvimento, mostram uma firme intenção de reduzir o risco de participação de investidores privados.
- Os custos fiscais das PPPs podem levar uma grande carga para as finanças públicas. Estes custos não são simplesmente o resultado de passivos explícitos, como estabelecido nas disposições contratuais, senão que surgem de passivos contingentes não transparentes (pagamentos dos governos em determinadas circunstâncias, como a queda na taxa de câmbio da moeda nacional ou se determinada demanda ficar abaixo de um certo nível). As PPPs já deixaram legados fiscais negativos tanto no Norte como no Sul, casos do Reino Unido, Portugal, Gana, Peru e Lesoto.
- É necessário que os custos reais sejam apresentados de forma transparente e usados para tomar decisões acertadas sobre o uso das PPPs.
- As PPPs tendem a sofrer com a falta de transparência e o limitado escrutínio público, o que leva a criar condições para decisões erradas. A falta de transparência (que inclui processos de transparência fiscal insuficiente e as decisões tomadas de

forma obscura) geralmente resulta em custos mais altos em todo o processo de PPP. Uma situação de transparência total traria benefícios significativos, pois melhoraria o escrutínio e a prestação de contas nos processos.

- A maneira pela qual os governos registram os custos de PPP nas demonstrações financeiras e orçamentárias gera um falso incentivo a favor das PPPs.
- O Grupo Banco Mundial (GBM) está na vanguarda do momentum global das PPPs. Elabora diretrizes e sistemas para incentivar o uso de PPPs, o que resulta em uma distribuição de riscos desequilibrada, favorecendo aos investidores privados contra governos e cidadãos.
- O Grupo Banco Mundial também estabelece e acolhe iniciativas globais de infraestrutura que favorecem o financiamento de infraestrutura privada e não a pública. Ao trabalhar com o Fundo Monetário Internacional em seus esforços para destacar os riscos fiscais das PPPs, a maior parte do trabalho do GBM visa aumentar o uso das PPPs e dá pouca atenção em alertar os países sobre seus riscos fiscais.

Conclusões

Considerando que no Brasil a atenção da sociedade e de analistas independentes sobre as PPPs é escassa até este momento, as formulações e entendimentos sobre suas condições e consequências para o país não são debatidas. O papel do Banco Mundial e do Banco Interamericano de desenvolvimento de promovê-las a qualquer custo, sem debater suas políticas com a sociedade, deve ser criticado.

Além dos bancos multilaterais, o papel do BNDES também deve ser questionado, pois é o grande financiador em condições muito favoráveis na maioria dos casos, o que distorce a presença do “privado” nas PPPs, na medida em que é dinheiro público bancando os investimentos. O caso do aeroporto de Viracopos é exemplar. Além da presença da estatal Infraero com 49%, o BNDES tem presença do outro lado do balcão, com o empréstimo e mais uma participação de 25% através da BNDESPar.

O relatório do Tribunal de Contas Europeu deve servir de alerta para o Brasil, bem como o que ocorre no Reino Unido, berço das PPPs. Algumas ONGs de diferentes países passaram a acompanhar, debater e publicar sobre as políticas gerais para as PPPs e processos por países e regiões. No Brasil é importante ampliar a crítica, principalmente porque, como tituló o jornal Folha de São Paulo, a maioria dos contratos são verdadeiras bombas-relógio fiscais sobre os orçamentos dos entes públicos.

● Referências

Aeroporto de Viracopos pede recuperação judicial, Folha de S. Paulo, 2018.

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/triunfo-pede-recuperacao-judicial-do-aeroporto-de-viracopos.shtml>

Base de Dados do Banco Mundial sobre Participação Privada na Infraestrutura, Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, 2014.

<http://www.planejamento.gov.br/assuntos/desenvolvimento/parcerias-publico-privadas/projetos/base-de-dados-banco-mundial>

Concessionária do Aeroporto de Viracopos pede recuperação judicial; dívida é de R\$ 2,9 bilhões, G1, 2018.

<https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/triunfo-participacoes-pede-a-recuperacao-judicial-do-aeroporto-internacional-de-viracopos.ghtml>

Organizações enviam carta para a Agência Nacional de Transportes questionando processo da Ferrogrão, GT Infraestrutura, 2017.

<http://ecoa.org.br/organizacoes-enviam-carta-para-a-agencia-nacional-de-transportes-questionando-processo-da-ferrograo/>

PPPs, Financial Times.

<https://www.ft.com/content/db1b5c66-fba7-11e7-9b32-d7d59aace167>

Parcerias Público Privadas na UE: insuficiências generalizadas e benefícios limitados, Tribunal de Contas Europeu, 2018.

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_P T.pdf



Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report, The World Bank – IBRD. IDA, 2017.

[http://ppi.worldbank.org/~//media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/PPI 2017 AnnualReport.pdf](http://ppi.worldbank.org/~//media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/PPI%2017%20AnnualReport.pdf)

Viracopos pede recuperação judicial para reestruturar dívida de R\$ 2,9 bi, Valor Econômico, 2018.

<http://www.valor.com.br/empresas/5506177/viracopos-pede-recuperacao-judicial-para-reestruturar-divida-de-r-29-bi>

Material produzido por Alcides Faria com colaborações de:

Iasmim Amiden – Pesquisa, revisão e edição final.

iasmim@riosvivos.org.br

Desenvolvido com recursos próprios e da [Charles Stewart Mott Foundation](#), faz parte da Agenda de Infraestrutura e Energia da Ecoa.

