Garantias do Poder Público em parcerias público-privadas: uma análise dos projetos da Linha 6 do Metrô de São Paulo, do Estádio Castelão, do Complexo Viário da Praia do Paiva e do Complexo Penal de Minas Gerais

Dânae Dal Bianco¹

Justine Esmeralda Rulli Filizzola²

Sumário: 1. Introdução; 2. Breves considerações sobre as garantias previstas no art. 8º da Lei federal nº 11.079/2004; 3. Estruturas de garantias oferecidas em projetos de PPP; 3.1. O Projeto da Linha 6 do Metrô de São Paulo; 3.2. O Projeto do Estádio Arena Castelão – Ceará; 3.3. Ponte de Acesso e Complexo Viário da Praia do Paiva – Pernambuco; 3.4. O Projeto do Complexo Penal de Minas Gerais; 4. Considerações finais; 5. Bibliografia.

1. Introdução

A Lei federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 (Lei de PPPs), trouxe novas modalidades de concessão (patrocinada e administrativa),

1 Procuradora do Estado de São Paulo. Mestre em Direito da Seguridade Social pela Universidade de São Paulo – USP. Graduada em Direito pela Universidade de São Paulo – USP e em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas – FGV.

2 Procuradora do Estado de São Paulo. Pós-graduanda em Direito da Infraestrutura na Faculdade de Direito da Fundação Getúlio Vargas – FGV. Graduada em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP.

para projetos envolvendo investimentos expressivos³ e que importem em alguma contraprestação do Poder Concedente. Para garantir o cumprimento das obrigações pecuniárias assumidas pelo Poder Concedente nesses contratos, a Lei de PPP autorizou o oferecimento de garantias ao parceiro privado (art. 8º).

Essas modalidades de concessão têm sido utilizadas em projetos de infraestrutura⁴ e, justamente em razão dos altos investimentos envolvidos, uma adequada estrutura de garantias para as obrigações assumidas pelo Poder Concedente é essencial, tanto para atrair o parceiro privado,⁵ como para imprimir maior competitividade ao certame⁶ e para o sucesso do próprio empreendimento.⁷

Some-se a isso o fato de que, muito provavelmente, o parceiro privado não usará apenas recursos próprios para financiar o projeto, mas também recursos captados no mercado (seja por meio da emissão de debêntures, *project finance*, ou outra forma de captação) possivelmente com garantia nas receitas futuras do contrato de concessão. Os financiadores, por sua vez, para tomar a decisão de financiar ou não o projeto

3 A Lei de PPPs exige como requisito para a celebração de contrato de parceria público-privada que o valor envolvido não seja inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais). Esse é o teor do disposto no inciso I, do §4º, do art. 2º, da Lei de PPPs (“Art. 2º - Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa. (...) § 4º É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada: I – cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais); (...)”).

4 De acordo com dados da revista Exame do mês de maio de 2013 (edição 1040, ano 47, nº8, pp. 26-27), nos últimos dois anos, 52 projetos de PPPs entraram em análise no Brasil, enquanto que em 2010, eram somente três. A promessa é que, para 2013, pelo menos mais 40 sejam postos em análise.

5 Tanto pelo fato de estar mais protegido em relação a uma eventual inadimplência do Poder Concedente, como pelo fato de darem maior segurança ao capital investido, o que acaba por facilitar a obtenção e baratear o financiamento do projeto pelo parceiro privado.

6 Na lógica de que quanto mais segura a estrutura de pagamento ao parceiro privado, mais interessados aparecerão ao certame.

7 “Obviamente, não fosse a tradição de mau pagador do Governo brasileiro, seriam desnecessárias as garantias do parceiro público. Como se não bastasse, é imperioso lembrar que, numa situação em que as garantias estejam ausentes, os credores, ainda que não se tenha qualquer dúvida sobre a certeza e a liquidez do crédito, terão que enfrentar o procedimento dos precatórios se não houver o regular pagamento da obrigação pecuniária da Administração. No atual cenário, a submissão dos créditos oriundos de contratos de PPP ao regime dos precatórios desestimula – se não, mesmo, inviabiliza – a assunção de obrigações de longo prazo por parte dos parceiros privados respaldados em pagamentos futuros a serem realizados pela Administração.” (in NAVARRO PRADO, Lucas; PORTUGAL RIBEIRO, Mauricio. *Comentários à Lei de PPP – Parceria público-privada – Fundamentos econômico-jurídicos*. São Paulo: Malheiros, 2007, p. 206).

verificarão (i) o fluxo das receitas provenientes da concessão, bem como (ii) se o risco de inadimplência do Poder Concedente em relação às obrigações pecuniárias assumidas está razoavelmente controlado.⁸⁹

Justamente por essas razões, verifica-se cada vez mais que os projetos de infraestrutura licitados ou em licitação têm trazido criativos e sofisticados mecanismos de garantia para assegurar as obrigações assumidas pelo Poder Concedente nos contratos de parceria público-privada, oferecendo maior segurança ao parceiro privado e a seus financiadores.

Este artigo representa o resultado de pesquisa sobre garantias oferecidas pelo Poder Concedente em projetos de infraestrutura licitados na modalidade de parceria público-privada realizada no Núcleo Temático de Parcerias Público-Privadas da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. O objetivo aqui perseguido foi estudar estruturas de garantias utilizadas em variados projetos e de diferentes unidades da federação para compilar as ideias e, eventualmente, reproduzi-las na estruturação de novas parcerias público-privadas.

O oferecimento de boas garantias depende, também, da existência de ativos para serem oferecidos e o que se pode perceber é que, Brasil afora, variadíssimas foram as estruturas criadas e os ativos encontrados para segurá-las.

Foram trazidos quatro projetos bem diferentes neste estudo; tanto em relação à infraestrutura a ser fornecida, quanto em relação às garantias oferecidas pelo Poder Concedente.

8 PINTO JUNIOR, Mario Engler. *Experiências em Parcerias no Estado de São Paulo*, in Parcerias Público-Privadas. São Paulo, Malheiros, 2. ed. 2011, p. 591.

9 Outro ponto que também deve ser levado em consideração, é que as garantias oferecidas pelo Poder Concedente, não apenas servem para atrair o parceiro privado e dar, consequentemente, maior competitividade ao certame ou para diminuir o custo do investimento. Servem também para atrair os financiadores do parceiro privado. Financiadores que, ao final do dia, tornar-se-ão mais “parceiros” do Poder Concedente do que do próprio parceiro privado. A razão para isso é uma só: o sucesso da concessionária (a pontual execução das obrigações por ela assumidas e o cumprimento de seus compromissos financeiros). Nesse sentido, Maurício Portugal Ribeiro: “Apesar disso, não se pode perder de vista que o financiador tem interesse no sucesso financeiro da SPE (com o intuito de recuperar seu investimento e obter a margem de retorno esperada), enquanto o interesse do Poder Público é mais amplo. Assim, o financiador constitui um bom fiscal da saúde financeira da SPE, mas o peso da fiscalização sobre a qualidade e a segurança do serviço prestado continua no âmbito da Administração.” (in PORTUGAL RIBEIRO, Maurício. *Concessões e PPPs: melhores práticas em licitações e contratos*. São Paulo: Atlas, 2011, p. 142).

A primeira parte deste estudo tratará brevemente das garantias previstas no art. 8º da Lei de PPPs. Após serão analisadas as garantias oferecidas pelo Poder Concedente nos projetos da Linha 6 do Metrô de São Paulo, da Arena Castelão, do Complexo Viário da Praia do Paiva e do Complexo Penal de Minas Gerais, fechando-se este estudo com algumas observações sobre o tema.

Ressalte-se que não se pretende neste estudo esgotar o tema sobre garantias a serem oferecidas pelo Poder Concedente em grandes projetos de infraestrutura. Longe de tamanha ambição, este estudo ateu-se a analisar especificamente os mecanismos de garantia oferecidos pelo Poder Concedente nos projetos supra identificados.

2. Breves considerações sobre as garantias previstas no artigo 8º da Lei federal nº 11.079/2004¹⁰

O art. 8º da Lei de PPPs autoriza o Poder Concedente, para cumprir com as obrigações pecuniárias por ele assumidas em contratos de parceria público-privada, a oferecer as seguintes garantias: (i) vinculação de receitas (observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal)¹¹; (ii) instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; (iii) contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público; (iv) garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público; (v) garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; bem como (vi) outros mecanismos admitidos em lei.

A vinculação de receitas é a possibilidade de o Poder Concedente comprometer determinadas receitas (desde que não haja vedação para tanto)

¹⁰ Esclarecimento pertinente: Sem a ambição de esgotar o tema, este item trata muito brevemente das formas de garantias a serem oferecidas pelo Poder Concedente previstas no art. 8º da Lei de PPPs e da Lei paulista sobre PPPs.

¹¹ Art. 167, inciso IV, da Constituição Federal: “São vedados: (...) IV - a vinculação de receita de impostos a órgão, fundo ou despesa, ressalvadas a repartição do produto da arrecadação dos impostos a que se referem os arts. 158 e 159, a destinação de recursos para as ações e serviços públicos de saúde, para manutenção e desenvolvimento do ensino e para realização de atividades da administração tributária, como determinado, respectivamente, pelos arts. 198, § 2º, 212 e 37, XXII, e a prestação de garantias às operações de crédito por antecipação de receita, previstas no art. 165, § 8º, bem como o disposto no § 4º deste artigo;”.

para o pagamento do parceiro privado. Trata-se de mecanismo orçamentário e não de uma garantia propriamente dita. Isto é, ficaria inscrito no orçamento que determinadas receitas estariam vinculadas a garantir o pagamento de uma obrigação pecuniária assumida pelo Poder Concedente em face do parceiro privado.^{12 13} Esse tipo de garantia é muito comum em contratos de financiamento tomados pelos entes federados perante o BNDES.

A instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei foi outra opção de garantia apresentada pela Lei de PPPs. Esses fundos são aqueles previstos no art. 71 da Lei federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.¹⁴ Ou seja, trata-se de fundo constituído por receitas segregadas que por lei se vinculam à realização de objetivos ou serviços específicos. Nada mais é, em verdade, do que uma “alocação legal de recursos orçamentários”¹⁵ delimitada em regime de fundo para a realização de objetivos previamente fixados.

Outra possibilidade é a contratação de seguro-garantia pelo Poder Concedente, também conhecido como *performance bond*, por meio do qual se assegura o cumprimento de obrigações contratuais assumidas pelo Poder Concedente. Como qualquer outro contrato de seguro, o seguro-garantia poderá ser acionado caso o Poder Concedente deixe de cumprir suas obrigações pecuniárias.

A garantia de organismos internacionais ou instituições financeiras possivelmente assumirá a forma jurídica de fiança, pela qual o garanti-

12 “Em resumo, a vinculação de receitas não é propriamente uma garantia do direito civil, tal qual penhor, caução, fiança ou algo do gênero. O sentido desse tipo de garantia é, sobretudo, orçamentário, ao impedir que os montantes arrecadados como receita vinculada sejam utilizados para despesas outras que não as previstas no ato de vinculação.” (*in* NAVARRO PRADO, Lucas; PORTUGAL RIBEIRO, Mauricio. *Comentários à lei de PPP - Parceria público-privada - Fundamentos econômico-jurídicos*. São Paulo: Malheiros, 2007, p. 206).

13 “Há uma garantia numa acepção lata (ou leiga) do termo, mas não se verifica na hipótese uma obrigação (acessória) garantidora. É um meio de pagamento a partir de receitas previamente afetadas àquele fim. Reveste-se de função de garantia, na medida em que oferece segurança ao garantido quanto ao uso de certa receita para o adimplemento de obrigações do Poder Público.” (*in* GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *PPP Parceria público-privada*. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 365).

14 Art. 71 da Lei federal nº 4.320/64: “Constitui fundo especial o produto de receitas especificadas que por lei se vinculam à realização de determinados objetivos ou serviços, facultada a adoção de normas peculiares de aplicação.”

15 GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *PPP Parceria público-privada*. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 371.

dor compromete-se a assumir as obrigações do Poder Concedente em caso de inadimplemento.

Há ainda a possibilidade de se obter garantia outorgada por empresa estatal ou fundo. Note-se que, a empresa estatal deverá ter entre suas atribuições a de dar garantia em relação às obrigações assumidas pelo Poder Concedente em contratos de parceria público-privada. Esse é o caso da Companhia Paulista de Parcerias – CPP, criada pelo Estado de São Paulo, por meio da Lei estadual nº 11.688, de 19 de maio de 2004, que, dentre seus objetivos, poderá prestar garantias reais, fidejussórias e contratar seguros (inciso VI do art. 15).

Ressalte-se que, a empresa estatal criada para esse fim e o fundo garantidor serão constituídos sob as normas do direito privado, razão pela qual não se submeterão ao regime de precatórios previsto no art. 100 da Constituição Federal. Como se verá a seguir, essa foi uma das opções adotadas nos projetos da Linha 4 e da Linha 6 do Metrô de São Paulo – a CPP como fiadora do Poder Concedente.

Da mesma forma, o fundo indicado no inciso V do art. 8º da Lei de PPPs, denominado fundo garantidor, deverá ser criado com a finalidade específica de conceder garantias ao cumprimento das obrigações assumidas pelo Poder Concedente em contratos de parceria público-privada. É o caso do Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas Federal (FGP) previsto no art. 16 *et seq.* da Lei de PPPs, bem como do Fundo de Parcerias Público-Privadas criado pelo Estado de Minas Gerais, por meio da Lei estadual nº 14.869, de 16 de dezembro de 2003.¹⁶

Por fim, o inciso VI do art. 8º dá maior flexibilidade ao Poder Concedente, ao permitir que suas obrigações pecuniárias sejam garantidas por outros mecanismos admitidos em lei. Essa é a indicação de que o rol apresentado pelo art. 8º não é exaustivo, permitindo-se que outras hipóteses previstas legalmente sejam utilizadas pelo Poder Concedente em contratos de parceria público-privada. Com fundamento nesse dispositivo, o Poder Concedente pode se utilizar, dentre outras, das garantias previstas no Cód-

¹⁶ Art. 5º, *caput*: “O Fundo de Parcerias Público-Privadas do Estado de Minas Gerais operará a liberação de recursos para os parceiros privados contratados e oferecerá garantias reais que lhes assegurem a continuidade do desembolso pelo Estado dos valores contratados, na forma da legislação em vigor.”

go Civil, como a fiança, o penhor, a hipoteca e a alienação fiduciária. Dentre essas opções, as garantias reais (penhor, hipoteca e alienação fiduciária) tendem a dar maior conforto ao parceiro privado. Isso porque, no caso da fiança (em que se garante com outro patrimônio a obrigação), a depender do fiador do Poder Concedente (Administração direta ou autarquias), o parceiro privado terá da mesma forma que entrar na fila de precatórios para ver adimplida a obrigação assumida pelo Poder Concedente.

Como se verá, nos projetos a seguir analisados foram oferecidas as seguintes garantias: (i) garantias prestadas por empresa estatal criada para essa finalidade; (ii) cessão de crédito de financiamento com a utilização de conta vinculada; (iii) vinculação de receitas e (iv) constituição de penhor pelo próprio ente federado.

3. Estruturas de garantias oferecidas em projetos de PPPs

3.1. O Projeto da Linha 6 do Metrô de São Paulo

A Linha 6 do Metrô de São Paulo será concedida pelo Estado de São Paulo (Poder Concedente) por meio de parceria público-privada, na modalidade concessão patrocinada, e tem por objeto a exploração dos serviços de transporte de passageiros da Linha 6 – Laranja do Metrô, contemplando a implantação das obras civis e sistemas, fornecimento de material rodante, operação, conservação, manutenção e expansão.

A remuneração da concessionária é composta das seguintes parcelas: (i) aporte de recursos¹⁷; (ii) receita tarifária¹⁸ e (iii) contraprestação

17 “Nos termos da Lei federal nº 11.079/04 e suas alterações, a CONCESSÃO contempla APORTE DE RECURSOS por parte do PODER CONCEDENTE, no valor máximo de R\$ 3.879.018.037,00 (três bilhões, oitocentos e setenta e nove milhões, dezoito mil e trinta e sete reais), data base do mês de apresentação da proposta, cuja percepção pela CONCESSIONÁRIA, se dará em conformidade com o Fluxo de Desembolso de Parcelas do Aporte de Recursos – Volume I, do Anexo VI, em parcelas, até o 6º ano da CONCESSÃO, em função da efetiva execução dos investimentos, envolvendo construção (obra civil) e aquisição de bens reversíveis, para a implantação da LINHA 6, observada a proporcionalidade com as etapas efetivamente executadas, as quais estão vinculadas aos Eventos estabelecidos na evolução da implantação da Linha e na aferição de sua efetiva realização.” (item 27.1, da cláusula vigésima sétima da minuta do contrato de concessão)

18 “PARCELA A: Receita decorrente da TARIFA DE REMUNERAÇÃO, fixada em R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos), por passageiro transportado, na data base de 01/02/2013.” (item 6.1.1 da cláusula sexta da minuta do contrato de concessão)

pecuniária¹⁹. Além disso, há previsão de que a concessionária poderá explorar receitas acessórias.

Os recursos para pagamento da parcela referente ao aporte de recursos serão provenientes de financiamento a ser obtido junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de recursos orçamentários do Poder Concedente. Para garantir que os recursos obtidos perante o BNDES sejam utilizados exclusivamente para o pagamento do aporte de recursos, eles serão depositados em conta vinculada ao projeto, destinada exclusivamente ao pagamento da concessionária a esse título.²⁰ O Poder Concedente, no prazo de 30 (trinta) dias após a assinatura do contrato de concessão ou do contrato de financiamento com o BNDES, o que ocorrer por último, deverá celebrar contrato de administração de conta vinculada para assegurar que a totalidade dos recursos provenientes do financiamento concedido pelo BNDES seja utilizada exclusivamente para o pagamento da parcela referente ao aporte de recursos.²¹

Trata-se, portanto, de mecanismo de garantia em que há segregação dos recursos provenientes do financiamento do BNDES em uma conta vinculada para pagamento exclusivo do aporte de recursos à concessionária.

Para garantir o recebimento da receita tarifária, assim como no projeto da Linha 4, será utilizado o “Sistema de Arrecadação Centralizada”.

Isso porque, o transporte público no Município de São Paulo é composto pelos seguintes agentes: Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e São Paulo Transporte – SPTrans.²² Há uma integração nos transpor-

19 “PARCELA B: CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA devida pelo PODER CONCEDENTE, no valor anual de R\$ (identificar o valor proposto com o desconto) (extenso), na data base de / / (mês de apresentação da proposta), resultante da aplicação do desconto único em percentual de% (extenso) ofertado pela CONCESSIONÁRIA, conforme Planilha de Preços Propostos da Contraprestação Pecuniária com Cronograma Físico-Financeiro, Anexo III, Volume II, deste CONTRATO.” (item 6.1.2 da cláusula sexta da minuta do contrato de concessão)

20 Item 27.9 da cláusula vigésima sétima da minuta do contrato de concessão.

21 Obrigação prevista no item 27.10 da cláusula vigésima sétima da minuta de contrato.

22 Há ainda na região metropolitana de São Paulo a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU, empresa controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM), que fiscaliza e regulamenta o transporte metropolitano de passageiros de baixa e média capacidade nas quatro regiões

tes (metrô, trem e ônibus) oferecidos por esses agentes. Essa integração significa que um passageiro pode se utilizar de ônibus e de metrô com o mesmo bilhete, pagando um preço único por essa utilização. Há também o passageiro que não faz essa integração, pagando o preço de um bilhete e utilizando-se apenas do ônibus, do trem ou do metrô.

O Sistema de Arrecadação Centralizada funciona como uma câmara de compensação financeira do sistema metroferroviário do Estado de São Paulo e da SPTrans, e é responsável (i) pela arrecadação integral de todos os valores pagos seja por meio do bilhete único da SPTrans, seja por meio de bilhetes do Metrô e da CPTM, inclusive aqueles vendidos para utilização da Linha 4; (ii) pelo controle da contagem física dos passageiros transportados; (iii) pela distribuição dos valores arrecadados entre os agentes acima relacionados e a concessionária da Linha 4 e (iv) pelo pagamento da receita tarifária à concessionária da Linha 4.²³

O Sistema de Arrecadação Centralizada é composto pela “Câmara de Compensação”, entidade com personalidade jurídica própria, não sujeita ao controle acionário direto ou indireto do Estado de São Paulo ou dos Municípios integrantes do sistema de transporte de passageiros da região metropolitana de São Paulo.²⁴ A Câmara de Compensação é fiel depositária dos valores arrecadados e atua por conta e ordem dos participantes do Sistema de Arrecadação Centralizada, dentre eles, a concessionária da Linha 4.²⁵

Além disso, há o “Comitê Gestor de Integração”, composto pelos participantes do Sistema de Arrecadação Centralizada, inclusive a concessionária da Linha 4, bem como a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos e a Secretaria Municipal de Transportes. O Comitê Gestor de Integração, dentre outras atividades, é responsável pela fiscalização da arrecadação tarifária e do estabelecimento das regras de operacionalização da repartição da arrecadação tarifária.²⁶

metropolitanas do Estado de São Paulo. Ficou estabelecido no contrato de concessão da Linha 4, que a EMTU poderia futuramente integrar o Sistema de Arrecadação Centralizada, quando então ficará sujeita a todos os seus termos e condições (Item 9.2 da cláusula nona do contrato).

23 Item 9.1 da cláusula nona do contrato.

24 Item 9.1.1 da cláusula nona do contrato de concessão da Linha 4 do Metrô de São Paulo.

25 Item 9.3 da cláusula nona do contrato de concessão da Linha 4 do Metrô de São Paulo.

26 Item 9.2.1 da cláusula nona do contrato de concessão da Linha 4 do Metrô de São Paulo.

O Comitê Gestor de Integração autoriza a repartição da arrecadação tarifária em duas partes: (i) arrecadação do sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo e (ii) arrecadação do sistema de transporte metroferroviário da região metropolitana de São Paulo, controlada pelo Comitê Metroferroviário (constituído pelo Metrô, pela CPTM e pela concessionária da Linha 4).

Verifica-se, portanto, que se trata de um mecanismo de garantia à concessionária para recebimento da receita tarifária contratualmente estabelecida, já que por meio do Sistema de Arrecadação Centralizada (i) unificou-se o recolhimento dos valores arrecadados pela utilização dos serviços oferecidos pelos participantes do Sistema de Arrecadação Centralizada, evitando que qualquer um deles se aproprie de valores que não lhe são devidos; (ii) esses valores são segregados em conta independente administrada pela Câmara de Compensação, ou seja, desvinculada dos participantes do Sistema de Arrecadação Centralizada, evitando, por exemplo, além de qualquer apropriação indevida, eventuais penhoras judiciais de valores devidos por qualquer dos participantes do sistema; (iii) a Câmara de Compensação não está sujeita ao controle acionário direto ou indireto do Estado ou do Município de São Paulo, cumprindo as decisões recebidas do Comitê Gestor de Integração; (iv) permitiu-se a participação dos integrantes do Sistema de Arrecadação Centralizada na gestão do próprio sistema. Além disso, ficou estabelecido o pagamento prioritário e diário da receita tarifária à concessionária, pelo Sistema de Arrecadação Centralizada.

A concessionária da Linha 6 passará a integrar o Comitê Metroferroviário²⁷ e participará (i) de todas as decisões relativas ao sistema, com poder de veto em relação aos assuntos que afetem diretamente os seus legítimos interesses; (ii) das atividades de fiscalização da arrecadação tarifária, bem como (iii) do estabelecimento das regras de operacionalização da repartição da arrecadação tarifária.²⁸

Além disso, a concessionária terá direito a receber diariamente em sua conta bancária a receita tarifária que lhe é devida, com prioridade

27 Apenas para recordar, o Comitê Metroferroviário é o responsável pelo controle da arrecadação do sistema de transporte metroferroviário da região metropolitana de São Paulo e é constituído atualmente pelo Metrô, CPTM e concessionária da Linha 4.

28 Item 28.3.2 da cláusula vigésima oitava da minuta do contrato de concessão.

em relação aos demais integrantes do Comitê Metroferroviário (ou a futuros e novos integrantes do sistema), exceto a concessionária da Linha 4 (que é a primeira a receber).²⁹

Também na minuta do contrato de concessão da Linha 6, há previsão de mecanismo de mitigação de risco de demanda projetada, previsto no item 20.7 e seguintes, da cláusula vigésima. Esse mecanismo garante ao parceiro privado reajuste (para majorá-la) na tarifa de remuneração, a partir de fórmulas previstas contratualmente, caso a demanda real seja inferior a 85% da demanda inicialmente projetada.

Em relação ao pagamento da contraprestação pecuniária, a minuta do contrato de concessão prevê a obrigação do Poder Concedente de (i) incluir em sua proposta orçamentária anual dotação específica em valor suficiente para suportar o pagamento da contraprestação pecuniária para o exercício subsequente, (ii) vetar alterações na referida proposta que reduzam ou restrinjam essa dotação, bem como (iii) não efetuar contingenciamento de tais recursos.³⁰

Para garantir o pagamento da contraprestação pecuniária, a CPP assumirá a posição de fiadora do Poder Concedente, exclusivamente em relação ao pagamento do valor correspondente a 6 (seis) prestações mensais da referida contraprestação.³¹

Além disso, a CPP constituirá a favor da concessionária penhor³² sobre cotas de fundo de investimento do qual é única cotista.³³ Para acionar essa garantia, em caso de inadimplência do Poder Concedente, a concessionária, decorridos 10 (dez) dias da data de pagamento prevista, deverá informar a CPP para pagamento espontâneo no prazo de 5 (cinco) dias

29 Item 28.3.3 da cláusula vigésima oitava da minuta do contrato de concessão.

30 Item 52.1 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão.

31 Ressalte-se que houve renúncia expressa da CPP exclusivamente ao benefício previsto no art. 827 do Código Civil. Além disso, ficou estabelecido que a fiança teria vigência a partir do início da operação comercial ou da operação comercial antecipada, plena ou parcial, até a liquidação final, pelo Poder Concedente, da última parcela da contraprestação pecuniária (item 52.2 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão).

32 Nos termos do art. 1.431 do Código Civil (item 52.3 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão).

33 Fundo de Investimento em Cotas de Fundos de Investimento Renda Fixa Longo Prazo, denominado BB CPP Projetos, inscrito no CNPJ sob n. 17.116.243/0001-92 (item 52.3 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão).

úteis. Não ocorrendo o pagamento espontâneo, a concessionária poderá solicitar ao agente de garantia o resgate de tantas cotas quantas necessárias para satisfação da obrigação inadimplida e a subsequente transferência dos recursos para conta corrente de sua livre movimentação.³⁴

Foi estabelecido na minuta do contrato de concessão um sistema de reembolso da CPP pelo Poder Concedente, na hipótese de ser acionada a garantia pela concessionária.³⁵ Caso não haja o correspondente reembolso pelo Poder Concedente, a garantia prestada pela CPP será reduzida no valor executado pela concessionária e não reembolsado, até o seu esgotamento.³⁶ Em outras palavras, a CPP, como fiadora do Poder Concedente, só garante o pagamento do montante correspondente a 6 (seis) prestações mensais da contraprestação pecuniária e atingido esse valor (e, claro, executado pela concessionária), sem qualquer reembolso do Poder Concedente, restará extinta a garantia prestada.

Justamente em razão dessa limitação na garantia prestada pela CPP, foi estabelecido outro mecanismo contratual, denominado “remuneração contingente”, o qual prevê um acréscimo na receita tarifária de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos) por passageiro transportado, nas seguintes hipóteses: (i) esgotamento da garantia prestada pela CPP em razão do não ressarcimento pelo Poder Concedente e da não retomada do pagamento da contraprestação pecuniária pelo Poder Concedente e (ii) ocorrência de novo evento de inadimplemento do pagamento da contraprestação pecuniária, a qualquer tempo, enquanto a garantia prestada pela CPP ainda não tiver sido recomposta pelo Poder Concedente.³⁷

Trata-se, portanto, de garantia subsidiária ao recebimento da contraprestação pecuniária devida pelo Poder Concedente. Subsidiária, pois só poderá ser acionada pela concessionária na hipótese de a primeira garantia (oferecida pela CPP) ser insuficiente ou já tiver se esgotado.

A remuneração contingente será recebida pela concessionária independentemente de qualquer anuência prévia do Poder Concedente e

34 Itens 52.4 e 52.4.1 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão.

35 Item 52.4.2 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão.

36 Item 52.5 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão.

37 Item 52.5 da cláusula quinquagésima segunda da minuta do contrato de concessão.

diretamente da Câmara de Compensação do Sistema de Arrecadação Centralizada, da mesma forma que recebe a receita tarifária. Explico. Além do R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos) que recebe por passageiro transportado, receberá mais R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos) a título de remuneração contingente. Ao final, receberá R\$ 3,20 (três reais e vinte centavos) por passageiro transportado, nas hipóteses em que o Poder Concedente deixar de pagar os valores devidos a título de contraprestação pecuniária e a garantia prestada pela CPP já tiver se esgotado ou for insuficiente para o pagamento da parcela da contraprestação pecuniária inadimplida. A prioridade para recebimento da remuneração contingente perante o Sistema de Arrecadação Centralizada seguirá a mesma adotada para o recebimento da receita tarifária, ou seja, primeiro recebe a concessionária da Linha 4, depois a concessionária da Linha 6 (tanto a receita tarifária quanto a remuneração contingente), para depois receberem Metrô, CPTM e eventual futuro concessionário.³⁸

O valor total recebido de remuneração contingente não poderá, em nenhuma hipótese, ultrapassar o valor da contraprestação pecuniária devida pelo Poder Concedente à concessionária. Além disso, tão logo o Poder Concedente retome o pagamento da contraprestação pecuniária, imediata e automaticamente cessar-se-á o pagamento da remuneração contingente à concessionária.^{39 40}

Há ainda na minuta do contrato de concessão da Linha 6 previsão de outro importante mecanismo: cumprimento de uma “fase preliminar” para ter início a vigência do contrato.⁴¹ Nessa fase preliminar, dentre outras, devem ser tomadas as seguintes providências pelo Poder Concedente: (i) formalização da participação da concessionária no Sistema

38 Itens 52.7 e 52.7.1 da minuta do contrato de concessão.

39 Item 52.7.5 da minuta do contrato de concessão.

40 Na hipótese de ser recebida remuneração contingente pela concessionária, o Poder Concedente deverá restituir à Câmara de Compensação do Sistema de Arrecadação Centralizada do montante pago à concessionária a esse título (item 52.7.5.1 da minuta do contrato de concessão). Para garantir essa obrigação de restituição do Poder Concedente, a CPP assume a posição de sua fiadora no que se refere exclusivamente à reposição de 2 (duas) parcelas mensais de remuneração contingente, comprometendo-se a manter ativos líquidos no montante correspondente, disponíveis durante todo o prazo de vigência do contrato, alocados em fundo ou estrutura equivalente (item 52.7.5.1.1 da minuta do contrato de concessão).

41 Item 4.1.2 da minuta do contrato de concessão.

de Arrecadação Centralizada; (ii) estruturação financeira definida pelo Poder Concedente do fluxo de aporte de recursos a favor da concessionária, abrangendo a aprovação do contrato de financiamento junto ao BNDES e/ou outras instituições financeiras e a eventual parcela oriunda de recursos orçamentários do Tesouro estadual; bem como (iii) formalização do contrato de penhor e outros instrumentos necessários para a efetividade da garantia da contraprestação pecuniária.⁴²

Ou seja, só terá início o contrato depois de efetivados os mecanismos de garantia e mesmo as garantias (propriamente ditas) de cumprimento das obrigações pecuniárias do Poder Concedente.⁴³

Diante do exposto, verifica-se, que no projeto da Linha 6 do Metrô, as obrigações assumidas pelo Poder Concedente são garantidas por (i) vinculação dos recursos provenientes de financiamento obtido perante o BNDES para pagamento exclusivo do aporte de recursos; (ii) um sistema de arrecadação centralizada em que há (a) a segregação das receitas auferidas pelo transporte público na Região Metropolitana de São Paulo, para posterior repartição entre seus participantes, (b) participação direta da concessionária da Linha 6 em sua gestão, inclusive em relação às regras de repartição dos valores recebidos pelo sistema e (c) o pagamento diário dos valores devidos à concessionária da Linha 6 a título de receita tarifária, com prioridade em relação aos outros participantes, com exceção da Concessionária da Linha 4; (iii) fiança prestada por empresa estatal, a CPP, que deu em penhor como garantia do cumprimento de suas obrigações como fiadora do Poder Concedente, cotas de fundo de investimento; bem como (iv) mecanismo subsidiário de garantia de pagamento da contraprestação, em que a concessionária recebe diretamente do Sistema de Arrecadação Centralizada o dobro do que receberia de receita tarifária.

3.2. O Projeto do Estádio Arena Castelão - Ceará

A Cidade de Fortaleza foi escolhida como uma das cidades que receberá partidas da Copa do Mundo de 2014, devendo, para tanto, atender a

42 Item 4.1.2.1 da minuta do contrato de concessão.

43 Além de outras obrigações atribuídas à concessionária, mas que não serão abordadas por estarem fora do escopo deste artigo.

uma série de exigências formuladas pela FIFA para adequação aos padrões internacionais de cidades que recebem partidas de uma copa do mundo de futebol. Dentre tais exigências, é necessária a completa readequação, modernização, ampliação e reforma do Estádio Plácido Aderaldo Castelo (“Arena Castelão”), em Fortaleza, para a realização das partidas da Copa do Mundo, o que demandará a realização de significativos investimentos, seja em infraestrutura, seja, posteriormente, na operação das instalações.

Portanto, o Governo do Estado do Ceará (“Poder Concedente”) optou pela realização de uma parceria público-privada com a finalidade de reformar, ampliar, operar e manter o referido Estádio, na modalidade concessão administrativa. O valor do contrato é de R\$ 518.606.000,00.

A remuneração devida ao parceiro privado é composta por duas partes: a remuneração fixa e a contraprestação mensal. A primeira refere-se ao pagamento dos investimentos realizados com relação à infraestrutura concluída, e a segunda refere-se à remuneração pela operação e manutenção do Estádio, de forma proporcional à sua disponibilidade.

Como garantia do pagamento de todos os valores devidos ao parceiro privado, o Poder Concedente constituiu tripla garantia.

A primeira garantia consiste na vinculação e cessão, em caráter irrevogável e irretratável por todo o prazo do contrato, dos recursos advindos de financiamento que o Estado obteve ao BNDES para o Castelão. Esses recursos são direcionados à conta específica mantida junto à Caixa Econômica Federal. Nos termos de Contrato de Nomeação de Agente de Garantia e Administração de Conta Vinculada, celebrado entre a Caixa, o Estado e o parceiro privado, os recursos oriundos do financiamento do BNDES serão usados exclusivamente para os pagamentos devidos ao parceiro privado, com base em ordem do Poder Concedente acompanhada dos documentos comprobatórios do adimplemento das parcelas dos investimentos contratados pelo parceiro privado.

Já a segunda, consiste na instituição de uma “Conta Vinculada”, mantida junto à Caixa Econômica Federal, na qual o Estado depositou recursos próprios em montante equivalente a 12 (doze) vezes o valor da contraprestação mensal devida ao parceiro privado, em razão da prestação dos serviços (operação e manutenção), e essa conta ficou contratualmente vinculada, durante todo o prazo da concessão, ao adimplemento das obrigações do Poder Concedente.

Por fim, a partir do início da efetiva prestação do serviço, o Poder Concedente outorgará ao parceiro privado garantia fidejussória, contratada com a instituição financeira de primeira linha,⁴⁴ no valor equivalente a 12 vezes o valor da contraprestação mensal devida em razão da prestação dos serviços (operação e manutenção), garantia esta que vigorará até o término do prazo da concessão.

Portanto, no projeto da Arena Castelão, o Poder Concedente deu em garantia para pagamento de suas obrigações (i) vinculação e cessão de recursos obtidos em financiamento junto ao BNDES; (ii) vinculação de recursos orçamentários depositados em conta específica e (iii) garantia fidejussória contratada com a instituição financeira de primeira linha.

3.3 Ponte de Acesso e Complexo Viário da Praia do Paiva – Pernambuco

O Governo do Estado de Pernambuco (“Poder Concedente”) celebrou contrato de parceria público-privada para a construção de parcelas e exploração de sistema viário da Praia do Paiva (incluindo a ponte sobre o Rio Jaboatão), na modalidade concessão patrocinada. O contrato celebrado tem prazo de 33 anos e encontra-se, atualmente, em fase de operação.

Trata-se de parceria público-privada em que a concessionária é remunerada pela cobrança de pedágio dos usuários do sistema, o qual é complementado por contraprestação paga pelo Poder Concedente.

A garantia dada pelo Estado ao cumprimento de suas obrigações na parceria consiste em depósito de recursos, em “Conta Garantia”, correspondentes a 20% (vinte por cento) do total da parcela do Estado de Pernambuco na arrecadação, pela União Federal, da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível – CIDE Combustíveis, limitada

⁴⁴ Assim entendida a instituição financeira devidamente autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou órgão estrangeiro análogo que tenha patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), conforme comprovado por meio da apresentação das últimas demonstrações financeiras disponíveis devidamente publicadas.

à quantia correspondente ao valor máximo da contraprestação básica adicional à tarifa (CBAT) anual a ser paga pelo Poder Concedente à concessionária. O Poder Concedente deve manter a Conta Garantia constantemente com valor equivalente ao valor da CBAT anual a ser paga à concessionária.

Essa Conta Garantia é mantida junto à instituição financeira (agente fiduciário), à qual é direcionada a parcela da CIDE a que o Estado tem direito, até atingir o limite supra (valor anual da CBAT). O contrato celebrado entre as partes (Poder Concedente, concessionária e agente fiduciário) estabelece as hipóteses e condições em que o agente está autorizado a transferir os recursos dados em garantia à concessionária ou aos seus financiadores. Em linhas gerais, constatado o inadimplemento do Poder Público, a concessionária deve notificar o agente, acompanhada dos documentos pertinentes, e o agente terá o prazo de até 48 (quarenta e oito) horas para efetuar o pagamento da quantia correspondente à concessionária ou a seus financiadores.

Em breves linhas, verifica-se que a garantia utilizada pelo Poder Concedente no Complexo da Praia do Paiva para cumprir suas obrigações foi a vinculação de receitas provenientes da CIDE, hipótese prevista no inciso I, do art. 8º, da Lei de PPP.

3.4. O Projeto do Complexo Penal de Minas Gerais

O Projeto Complexo Penal de Minas Gerais é uma parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa, e tem por objeto a construção e gestão de um complexo penal pelo prazo de 27 (vinte e sete) anos.

A remuneração da concessionária é composta das seguintes parcelas para cada unidade penal:⁴⁵ (i) contraprestação pecuniária mensal; (ii) parcela anual de desempenho e (iii) parcela referente ao parâmetro de excelência.

Como garantia ao pagamento da contraprestação pecuniária mensal o Estado de Minas Gerais (“Poder Concedente”) comprometeu-se a

⁴⁵ Unidade Penal está assim definida no contrato “elementos que compõem o COMPLEXO PENAL, estanques e autônomos, destinados à execução da pena e à realização dos serviços auxiliares descritos nos CADERNOS DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA, anexos ao EDITAL.”

constituir penhor sobre (i) direitos creditórios oriundos de contratos de financiamentos celebrados entre o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais e a Fiat Automóveis S.A., no âmbito do Fundo de Incentivo ao Desenvolvimento; (ii) debêntures simples, da espécie quirografária, não conversíveis em ações, subscritas e integralizadas pelo Estado de Minas Gerais e emitidas pela Telemig Celular S.A. e BCP S.A. e a serem subscritas e integralizadas pelo Estado de Minas Gerais de emissão da Telemar Norte Leste S.A. e (iii) títulos da dívida pública federal.

Importante observar que a garantia oferecida pelo Estado de Minas Gerais servirá, ainda, para pagamento de eventuais multas por atraso⁴⁶ e para o pagamento da indenização em caso de encampação, na hipótese de inadimplência do Estado de Minas Gerais.⁴⁷

Para guarda, administração e liquidação dos bens gravados, ficou convencionado no contrato de concessão que a concessionária contrataria instituição financeira para atuar como “Agente Garantidor”.⁴⁸ O Agente Garantidor será nomeado pelo Poder Concedente como depositário da conta vinculada e dos ganhos e receitas financeiras dela decorrentes e será autorizado, de forma irrevogável e irretratável, a movimentá-la.⁴⁹

Para execução do penhor, a concessionária deverá comunicar o Agente Garantidor a ocorrência do inadimplemento do Estado de Minas Gerais, instruindo a comunicação com (i) a fatura pela prestação dos serviços; (ii) os relatórios da auditoria realizada pelo verificador independente⁵⁰ e (iii) o comprovante de que realizou o protocolo dos documentos descritos nos “i” e “ii” retro perante o Estado de Minas Gerais. Recebida a comunicação, cabe ao agente garantidor comunicar ao Estado de Minas Gerais, facultando-lhe a purgação da mora no prazo de 10 (dez) dias. Na hipótese de manutenção da inadimplência após o prazo concedido, o agente garantidor quitará a parcela devida à concessionária.

46 Item 33.22 do contrato de concessão.

47 Item 41.3 do contrato de concessão.

48 Item 28.6 do contrato de concessão.

49 Subitens 28.7.6 e 28.7.7 do contrato de concessão.

50 Verificador independente: entidade contratada pelo Estado de Minas Gerais para o monitoramento permanente do processo de aferição do desempenho da concessionária.

Como se vê, o Poder Concedente, para pagamento da contraprestação mensal, de multa por atraso e pagamento da indenização em caso de encampação, deu em garantia penhor de ativos.

4. Considerações finais

Ao se tomar a decisão de lançar um projeto por meio de parceria público-privada, deve-se levar em consideração que essa modalidade de contratação representa de fato uma parceria, na qual se busca o melhor negócio possível para todas as partes. Daí que riscos devem ser alocados e mitigados da melhor forma possível. Além disso, para atrair o privado para ser seu parceiro, o Poder Concedente deve oferecer garantias de cumprimento de suas obrigações pecuniárias. Essas medidas tornam-se ainda mais necessárias diante de projetos de infraestrutura, em que os investimentos a serem realizados tanto pelo parceiro público como pelo parceiro privado são elevadíssimos. Dificilmente se encontrará alguém disposto a fazer pesados investimentos sem qualquer garantia de retorno.

Nesse contexto, verifica-se que os projetos analisados preocuparam-se em oferecer garantias para honrar as obrigações pecuniárias (ou parte delas) assumidas pelo Poder Concedente.

No projeto da Linha 6 houve uma preocupação em garantir os investimentos para construção, o recebimento da receita tarifária e o pagamento da contraprestação pecuniária. No projeto da Arena Castelão também houve o oferecimento de garantias tanto para o pagamento dos investimentos realizados na construção do estádio como para o pagamento da contraprestação pecuniária devida ao parceiro privado. No Complexo do Paiva houve o oferecimento de garantia para honrar com a contraprestação devida pelo Poder Concedente para o parceiro privado.

Diferentemente dos demais projetos, no Projeto do Complexo Penal de Minas Gerais, não apenas a contraprestação devida pelo Poder Concedente foi garantida, mas também o recebimento de indenização em caso de eventual encampação pelo Poder Concedente.

5. Bibliografia

BORGES, Luiz Ferreira Xavier; NEVES, FARIA, Viviana Cardoso de Sá. *Project finance: considerações sobre a aplicação em infraestrutura no Bra-*

- sil. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 9, n. 18, p. 241-280, dez. 2002.
- BOSSONI, Claudio A.; MALVESSI, Oscar. *Project finance no Brasil: fundamentos e estudo de casos*. 3. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008.
- BRANDÃO, Luiz E. T.; SARAIVA, Eduardo C. G. *Garantias Governamentais em Projetos de PPP: Uma avaliação por opções reais*. Revista Pesquisa e Planejamento Econômico, v. 37, n. 3, p. 381-403, dez.2007.
- CARNEIRO, Maria Christina Fontainha. *Investimentos em projetos de infraestrutura: Desafios permanentes*. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 13, n. 26, p. 15-34, dez. 2006.
- CRETELLA NETO, José. *Comentários à lei de parcerias público-privadas – PPPs*. Rio de Janeiro: Forense, 2005.
- DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Parcerias na administração pública: Concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada e outras formas*. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- FINNERTY, John D. *Project finance: Engenharia financeira baseada em ativos*. Rio de Janeiro: Qualitymark Ed., 1999.
- GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *A constitucionalidade do sistema de garantias ao parceiro privado previsto pela Lei Geral de Parceria Público-Privada – em especial, da hipótese dos fundos garantidores*. Revista Jurídica do Centro Universitário Curitiba, v. 23, n. 7, 2009.
- GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *PPP – Parceria público-privada*. São Paulo: Saraiva, 2012.
- IRWIN, Timothy C. *Government guarantees: Allocating and valuing risk in privately financed infrastructure projects*. Washington: The World Bank, 2007.
- JUSTEN, Monica Spezia; TALAMINI, Eduardo (coord). *Parcerias público-privadas: Um enfoque multidisciplinar*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.
- MIGUEL, Luiz Felipe Hadlich. *As garantias nas parcerias público-privadas*. São Paulo: Editora Forum, 2011.
- NAVARRO PRADO, Lucas; PORTUGAL RIBEIRO, Mauricio. *Comentários à Lei de PPP - Parceria público-privada – Fundamentos Econômico-jurídicos*. São Paulo: Malheiros, 2007.
- PINTO JUNIOR, Mario Engler. *Parceria público-privada. Antigas e no-*

vas modalidades contratuais. *Revista de Direito Público da Economia*, v. 13, p. 175-198, 2006.

PORTUGAL RIBEIRO, Maurício. *Concessões e PPPs: Melhores práticas em licitações e contratos*. São Paulo: Atlas, 2011.

PORTUGAL RIBEIRO, Maurício. *Novo fundo garantidor de PPPs federais também pode ser utilizado por Estado e Distrito Federal: Agora vai?* Publicado no endereço eletrônico: <http://www.slideshare.net/portugalribeiro/novo-fundo-garantidor-de-ppps-federal>.

REGULES, Luiz Eduardo Patrone. Reflexões sobre o papel dos financiadores nas parcerias público-privadas. In: SOUZA, Marina Campos de (coord.). *Parceira público-privada: Aspectos jurídicos relevantes*. São Paulo: Quartier Latin, 2008, p. 87-109.

SCHIRATO, Victor Rhein. *Os sistemas de garantia nas parcerias público-privadas*. *Revista de Direito Público da Economia*, Belo Horizonte, n. 28, pp. 177-225, out./dez.2009.

SUNDFELD, Carlos Ari (coord.). *Parceiras público-privadas*. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

Edital e contrato da Linha 4 do Metrô de São Paulo.

Edital e contrato da Linha 6 do Metrô de São Paulo.

Edital e contrato da Arena Castelão.

Edital e contrato do Complexo Viário Praia do Paiva.

Edital e contrato do Complexo Penal de Minas Gerais.