



PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS: AS (DES)VANTAGENS PARA O PODER PÚBLICO DA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA DA LINHA 4 AMARELA DO METRÔ DE SÃO PAULO

Marcelo Santos de Souza

Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP / E-mail: marcelo.souza06@unifesp.br

RESUMO:

O poder público tem adotado atualmente as parcerias público-privadas, pois o cenário econômico no Brasil mostra-se cada vez mais escasso de recursos para que o Estado realize investimentos. Este artigo tem o intuito de trazer uma contribuição das (des)vantagens que essa parceria gera para o Poder Público, pois diante da falta desses recursos, originada pelas crises econômica, fiscal e política, o Estado encontra-se impossibilitado de garantir a execução de algumas políticas públicas com recursos próprios, tendo que recorrer à iniciativa privada, através de parcerias que possibilitem ao Poder Público investir em obras de infraestruturas e na prestação de serviços. Para isso, será abordada a parceria público-privada firmada entre o Estado de São Paulo com o Consórcio Via Quatro, responsável pela operação da linha 4 amarela, através de pesquisa bibliográfica, permitindo assim levantar informações dos benefícios e problemas desta parceria, compreender sua relevância para o Estado, e discutir algumas críticas acerca desta parceria, chegando-se à conclusão de que ela, apesar de alguns problemas enfrentados, trouxe benefícios aos seus usuários, e também ao Estado, pois possibilita a concretização da prestação do serviço público e a execução de obras pelo Estado, além de contribuir com a qualidade e eficiência do transporte metro-ferroviário.

PALAVRAS-CHAVE: Parceria público-privada – PPP, Poder Público, Estado, Via Quatro Amarela.

Realização:



1. Introdução

A crise política que tem assolado o país, representado diariamente nos veículos de comunicação, vêm gerando descrédito e desconfiança de investidores sobre os rumos do crescimento do país, bem como em toda a população pela falta de eficiência do Estado. Todavia, e apesar de todos os percalços hoje recorrentes no cenário político e econômico atual, o Poder Público tem adotado o mecanismo das parcerias público-privadas, amparadas pela Lei Federal nº 11.079 (BRASIL, 2004), a fim de dar continuidade à execução de seus projetos de obras e serviços, ou até mesmo fazê-los sair do papel, com a finalidade de atender às necessidades da população.

Entende-se que tal mecanismo seja o modelo atual mais adequado para a evolução e melhoria dos serviços prestados e oferecidos a toda a população, em especial no transporte público de massa, que viabiliza a locomoção de trabalhadores às suas empresas, das pessoas aos seus destinos com maior rapidez, gerando assim a conexão entre as forças produtivas e o mercado de consumo, e em se tratando da cidade de São Paulo, a maior metrópole de toda a América Latina, esse dinamismo deve ser repensado dia a dia, traduzido objetivamente em políticas públicas para transporte.

A cidade de São Paulo possui a maior malha metroviária do país, com cerca de 104 km de extensão (SÃO PAULO, 2026), e o investimento aplicado em obras de construção e manutenção das linhas, dependendo de sua extensão, aprovado para o ano de 2017, gira em torno de R\$ 3 bilhões, de acordo com a Lei Estadual nº 16.347 (SÃO PAULO, 2016), o que gera grande ônus para os cofres do Estado, já enfraquecido devido ao seu alto endividamento que vem ao longo da sua história. Desse modo, questiona-se os benefícios da implantação de parcerias público-privadas para este segmento específico.

As parcerias público-privadas começaram a ganhar força no Brasil nos últimos anos, devido justamente à queda dos investimentos em infraestruturas, obras e serviços por parte do Estado, decorrentes da crise financeira, fiscal e política que o Brasil e muitos outros países enfrentaram e ainda enfrentam, impulsionando assim o Estado a buscar nestas parcerias uma forma para garantir a continuidade da execução dos serviços e obras em prol da população, bem como a necessidade de investimentos mais ágeis em face da morosidade tradicional do



serviço público. Desse modo, objetiva-se com o presente trabalho compreender a relevância do tema para o desenvolvimento do Estado de São Paulo e do país, dando assim celeridade aos investimentos, bem como compreender os benefícios trazidos com a implantação de tal mecanismo.

Metodologicamente, o trabalho será desenvolvido pautado por uma revisão bibliográfica, que nos permitirá obter informações sobre o quanto as parcerias público privadas podem ser ferramentas indispensáveis para a garantia da execução de obras e serviços os quais o Estado encontra-se incapacitado para investir, e em especial sobre a parceria público privada entre o Estado e a Via Quatro, concessionária responsável pela operação e manutenção da linha 4 – amarela – do metrô de São Paulo, e atualmente gerida pela Motiva (ex-CCR), quanto às vantagens e desvantagens sob a ótica do Poder Público.

2. Fundamentação Teórica

O Estado, de um modo geral, precisa garantir que toda a população seja contemplada com um serviço público de qualidade e eficiência, seja por meio da prestação de serviços realizada diretamente por ele, utilizando-se de seus próprios recursos financeiros, tecnológicos e de mão de obra, ou através da contraprestação desses serviços realizados através da contratação de uma parceria entre o Estado e instituições privadas, doravante denominada de parceria público-privada. E a Constituição Federal (BRASIL, 1988), em seu artigo 175, já trazia em seu bojo a possibilidade do poder Público realizar a prestação de serviços públicos ora pela mesma ora através de concessão ou permissão para outras instituições a exercerem. Neste caso, se o Poder Público resolve exercer a prestação de serviços públicos através de outros organismos e/ou instituições, deveria haver uma lei que disciplinasse esse tema.

Com isso, foram sancionadas a Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que regulamenta o disposto no artigo 175 da Constituição, acerca das concessões e permissões de prestação de serviços públicos, e em especial a Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que trata das parcerias público-privadas, considerada por ela como o contrato administrativo de concessão, e esta concessão pode ser tanto na modalidade patrocinada,



que é a concessão de obras públicas ou de serviços públicos quando houver, adicionalmente à tarifa já cobrada dos usuários, também uma contraprestação pecuniária do parceiro público ao agente privado, como também a concessão administrativa, que ainda de acordo com a Lei Federal nº 11.079, referida acima, é o contrato de prestação de serviços em que o Poder Público seja a usuária direta ou indireta do serviço objeto do contrato. Foi um marco nacional a elaboração e sanção destas leis, que passaram a reger as parcerias aqui no Brasil, algo que até então não havia sido feito.

Considerando o arcabouço legal que trata das parcerias público-privadas, devemos também considerar o que alguns autores abordam sobre o tema no âmbito da doutrina acadêmica. E nesse ínterim, Jeger (1996) nos traz uma ideia de parceria público-privada como sendo uma nova forma de gestão dos serviços públicos, intensificada pelas relações entre a Administração Pública, o setor privado e organizações não governamentais, as chamadas ONG's, caracterizadas através da celebração de parcerias, e propulsionadas graças às inúmeras crises que atingiram o Estado nos últimos tempos, tais como crise financeira, fiscal, de legitimação e de governabilidade. Ainda de acordo com Jeger (1996), o movimento neoliberal foi um forte impulsionador do aumento da participação do setor privado na realização de obras e na produção de bens e prestação dos serviços públicos. Esse movimento se baseou nas políticas privatizantes e teve como principal precursor aqui no Brasil o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, durante a década de 90.

É importante destacar também que as experiências dessas relações entre o setor privado e o Poder Público, caracterizada pelas parcerias firmadas, entre diversos países desenvolvidos e em desenvolvimento, vem se multiplicando a nível nacional e também a nível regional, com os Estados e os municípios cada vez mais firmando diversas parcerias com a finalidade de subsidiar o crescimento destes, conforme afirma Jeger (1996, p. 166) quando diz que “[...] as parcerias público-privadas, além de contribuir para a produção de bens e prestação de serviços de melhor qualidade, funcionam, por exemplo, como um excelente instrumento gerador de empregos”.

O Estado de São Paulo, antecipando-se à esfera federal, instituiu um programa de parcerias público-privadas através da Lei estadual nº 11.688, de 19 de maio de 2004, com o intuito de fomentar, coordenar, regular e fiscalizar as atividades inerentes aos agentes do



setor privado, além de focar também na implementação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Estado, com vistas ao bem-estar da população. E a referida lei destaca o seguinte: “[...] as parcerias público-privadas são mecanismos de colaboração entre o Estado, na condição de ente público, e os agentes do setor privado, sendo remunerados conforme critérios de desempenho, em prazo compatível com a amortização dos investimentos realizados [...]” (SÃO PAULO, 2004, p.1). E ao contrário do que se possa imaginar, há um limitador do Poder Público que em muitas vezes torna-se um grande problema para o Estado tirar suas propostas de prestação de serviço ou a execução de obras públicas do papel, que é a escassez de recursos, em sua maioria limitada pelo orçamento público restrito, pois conforme alude Abreu e Câmara (2015), o orçamento público é um instrumento da ação governamental que tem a capacidade de tornar factível, ou não, as ações do poder público, dependendo de como ele é formalizado, bem como as questões orçamentárias possuem forte influência na possibilidade e no modo como o Estado agirá, podendo tornar o orçamento público um vetor da formulação das políticas públicas necessárias, e a estas se incluem as obras a serem executadas em prol do bem-estar da população, bem como a prestação de serviços públicos diversos, como na área de infraestrutura metroviária, na construção, operação e manutenção de linhas de Metrô.

Com base nisso, e no fato do Poder Público de um modo geral estar passando por uma crise já abordada aqui neste trabalho, dificultando assim a execução, prestação e/ou manutenção dos serviços públicos de infraestruturas, bem como nos serviços essenciais, o governo do Estado de São Paulo firmou uma parceria público-privada com a empresa Via Quatro, concessionária responsável pela operação e manutenção da linha 4 – amarela – do Metrô de São Paulo-SP, sendo este o primeiro contrato de parceria público-privada do país, assinado em 2006 e válido por trinta anos. Neste formato de parceria, o governo de São Paulo entra com a construção da infraestrutura necessária, e a referida concessionária entra com a operação e manutenção da linha, incluindo assim o investimento em novos trens, equipamentos e sistemas, na ordem de US\$ 450 milhões, e contando com a previsão de investimentos ao longo da duração de todo o contrato, na ordem de US\$ 2 bilhões, segundo dados obtidos junto à concessionária (Via Quatro, 2017). A linha é dotada de uma tecnologia pioneira na América Latina, o sistema *driverless*, onde os trens são operados sem condutor,



por um sistema baseado na comunicação, o CBTC, que em inglês significa *Communications-Based Train Control* (em português é um sistema de “Controle de Trens Baseado em Comunicação”), operados diretamente de um centro de controle operacional (CCO).

3. Análise dos Resultados

Este modelo de parceria trouxe significativos avanços na Gestão Pública, especialmente em São Paulo, onde ela foi firmada, onde foi possível observar algumas vantagens para a população, na condição de usuária dos serviços públicos, mas principalmente para o Poder Público, e isso fica corroborado quando Cherobim (1999) nos afirma que o Estado tem tido seu papel redefinido em suas relações com a atividade econômica, por causa de duas vertentes: em primeiro lugar, o Estado não vem conseguindo mais atender aos anseios da população quanto aos serviços básicos, de provisão e também de infraestrutura, tudo por conta do esgotamento da capacidade de investimento do Estado capitalista, ao qual pertencemos, bem como ao déficit público permanente, acompanhado da crise fiscal a nível mundial; e em segundo lugar, está havendo uma tendência global na redução do tamanho do Estado, fato que vem fazendo com que a iniciativa privada ganhe um espaço cada vez maior na administração pública, através destas parcerias. E muitas vantagens têm sido observadas com a consolidação das parcerias público-privadas, e sob o prisma do Poder Público, podemos destacar notoriamente, ainda de acordo com Cherobim (1999), um aumento da competitividade, devido às exigências do processo de globalização da economia, acompanhado de uma revolução tecnológica, plenamente observada especificamente nesta parceria da linha 4 amarela do Metrô de São Paulo, operado pela Via Quatro, pois foi empregada uma tecnologia de última geração, o sistema *driverless*, foi inserido na operação da linha trens novos de última geração, operados por uma CCO, dispensando o condutor, aumentando assim a capacidade de transporte dos usuários, e trazendo com isso maior qualidade para os usuários e também para o Estado, que consegue introduzir um novo padrão de serviço, mais moderno, recorrendo ao instituto da parceria, fora a economia para os cofres públicos gerada com , pois se o Poder Público tivesse que arcar sozinho com todos os custos de construção, operação, manutenção, compra dos trens, etc., possivelmente até o presente



momento não teríamos a opção da utilização dos serviços desta linha, bem como o Estado não estaria com outros projetos semelhantes em andamento, tal qual o da linha 6 – laranja – que atualmente está em construção na fase inicial, a ser feita em moldes parecidos com a PPP da linha 4.

Além das diversas vantagens que a referida PPP trouxe para o poder público, e embora a Linha 4 Amarela seja frequentemente citada como referência de modernidade e eficiência tecnológica (pioneira no sistema *driverless* na América Latina), sua implementação e contrato de Parceria Público-Privada (PPP) acumulam pontos negativos severos e críticas estruturais. Os principais problemas identificados giram em torno do desequilíbrio financeiro em desfavor do Estado, tragédias durante as obras e a drenagem de recursos do sistema público estatal. A crítica central ao modelo da Linha 4 é o mecanismo de remuneração que privilegia a concessionária privada em detrimento da companhia pública (Metrô-SP), pois foram instituídos dois dispositivos contratuais que favoreceram de certa forma a contratada particular:

- Câmara de Compensação Desigual: A Via Quatro tem prioridade no recebimento da tarifa. Em integrações (quando o usuário usa a CPTM/Metrô e depois a Linha 4), a Via Quatro recebe um valor por passageiro superior ao que sobra para o Metrô estatal. Isso faz com que o sistema público "subsidie" a operação privada, retirando recursos que poderiam ser investidos na manutenção das linhas estatais mais antigas (1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha).
- Garantia de Demanda: O contrato possui cláusulas que protegem a concessionária contra variações de demanda. Se o número de passageiros for menor que o projetado (por exemplo, durante crises econômicas), o Governo do Estado deve compensar financeiramente a empresa. Críticos apontam isso como uma "privatização dos lucros e socialização dos prejuízos", onde o risco do negócio é retirado do ente privado.

Além do exposto, a construção da linha, sob responsabilidade do Poder Público (o Estado constrói, a privada opera), foi marcada pelo maior acidente da história do metrô paulista, conhecido à época como “A Cratera de Pinheiros”, no ano de 2007: Houve desabamento nas obras da Estação Pinheiros, que abriu uma cratera enorme, engoliu



caminhões e pedestres, matou 7 pessoas e desabrigou dezenas de famílias. O episódio expôs falhas graves na fiscalização e execução das obras de infraestrutura, cujos riscos geológicos e de construção recaíram sobre o Estado e as empreiteiras contratadas, não sobre a operadora da linha.

Não obstante, ao contrário da promessa de agilidade das PPPs, a Linha 4 sofreu atrasos crônicos, gerando custos extras para os cofres públicos, como por exemplo: (i) os atrasos na Fase II, entre as estações Higienópolis-Mackenzie, Oscar Freire, São Paulo-Morumbi e Vila Sônia, que foram entregues com anos de atraso em relação ao cronograma original; (ii) o Estado “multado” por atrasos, que paradoxalmente, como o contrato previa que o Estado deveria entregar a infraestrutura pronta para a Via Quatro operar, os atrasos na obra geraram “desequilíbrio contratual”. A Justiça determinou que o Estado indenizasse a Via Quatro em centenas de milhões de reais (valores que superam R\$ 500 milhões) pelos lucros que a empresa deixou de ter devido ao atraso da obra pública.

Por fim, apesar da modernidade, o modelo operacional enxuto recebe críticas sindicais e de especialistas, pois a operação contou com significativamente menos funcionários por estação do que as linhas estatais. Críticos argumentaram que isso precarizou de certa forma o atendimento em situações de emergência ou falha, visando maximizar a margem de lucro operacional. Além disso, embora automatizado, o sistema não é imune a falhas. Ocorrências de travamento de portas ou paradas bruscas já geraram situações de caos, onde a falta de condutores (*driverless*) e o número reduzido de agentes dificultaram a orientação rápida e evacuação dos usuários.

4. Conclusões

Inegavelmente, o instituto desta nova modalidade de prestação de serviços públicos mediante a concessão desses serviços para os agentes privados, chamada parceria público-privada, vem sendo uma grande alternativa para que o Estado possa realizar suas políticas públicas em meio a uma crise política e econômica, em especial na área do transporte metro ferroviário, porém é preciso enfatizar que, a despeito da prestação do serviço de operação e manutenção da linha 4 – amarela – do Metrô ser concedida ao Consórcio Via Quatro, na



condição de empresa privada, o Poder Público necessariamente deve exercer um papel regulatório bastante acentuado, de forma que todas as cláusulas do contrato de concessão possam ser cumpridos pela contratada, até por que será esse o parâmetro utilizado pelo Estado para a devida remuneração da empresa, de acordo com o nível de qualidade do serviço prestado, aferido periodicamente pelo Estado. Em contrapartida, o Estado precisa continuar realizando os investimentos em infraestrutura acordados no contrato de concessão, para que a contratada tenha plenas condições para cumprir com o seu papel com êxito, oferecendo à população um serviço de alta qualidade, devendo os dois lados, Poder Público e concessionária, atuarem sincronicamente, pois o elo principal desta parceria é o usuário do sistema de transporte sobre trilhos. Consoante a isso, foi percebido que, a despeito do volume imenso de recursos que o estado de São Paulo precisou (e precisa) aportar para garantir o equilíbrio financeiro e contratual com a concessionária, fruto da concessão patrocinada formalizada com a assinatura do contrato da parceria com o governo do Estado, talvez nesse caso não esteja sendo tão vantajoso para o Estado financeiramente falando.

Além disso, segundo Moreira e Carneiro (1994, apud Jeger, 1996, p. 169), torna-se indispensável uma análise do ambiente institucional, pois o cenário político, econômico e social precisa oferecer estabilidade suficiente para que as empresas privadas invistam solidamente nas políticas públicas do Estado, em especial aquelas que possam oferecer algum retorno financeiro para a empresa, e ao mesmo tempo contribuindo assim para o crescimento econômico do Estado, bem como da nação, ainda mais que o Estado de São Paulo é o mais importante do Brasil, economicamente falando, pois é o mais desenvolvido e industrializado.

A parceria entre o Estado de São Paulo e o consórcio Via Quatro, apesar de alguns problemas enfrentados durante a primeira fase do projeto, na parte de infraestrutura, amplamente divulgados em alguns veículos de comunicação, além de outros que sobrevieram sobre o poder público, vem apresentando diversas vantagens, conforme já relatado, tais como a competitividade gerada entre as empresas interessadas em atuar em conjunto com o Estado, e juntamente com esta competitividade, a introdução de novas tecnologias para uma melhor prestação dos serviços públicos delegados à iniciativa privada. Mas a principal vantagem nessa parceria, sob a ótica do Poder Público, é a contribuição que ela proporciona acerca do crescimento econômico geral, pois de acordo com Cherobim (1999, p. 116), o foco



da iniciativa privada é o retorno microeconômico do investimento, através da remuneração gerada com as contrapartidas do Poder Público mais as tarifas pagas pelos usuários, e a ótica pública enfatiza sempre o retorno macroeconômico dos investimentos, nesse caso englobando também essa possibilidade da contribuição da parceria para o crescimento econômico de um modo geral, atingindo desse modo toda a população. E a tendência é a desses tipos de parcerias aumentarem no Estado de São Paulo, assim como no Brasil, pois em meio às dificuldades em se aumentar a arrecadação, pois na ocorrência desse aumento, geraria maior capacidade do Poder Público para realizar investimentos em infraestruturas, a saída mais viável acaba sendo o firmamento de parcerias dessa natureza. Desta forma, a população seria beneficiada com a execução das políticas públicas cuja incumbência é originalmente do Poder Público, e este por sua vez consegue cumprir sua finalidade, que é a do bem-estar social, sem deixar de se preocupar com o desenvolvimento e o crescimento econômico.

Por fim, destaca-se a enorme relevância deste tema, pois está havendo gradativamente um aumento na contribuição para o desenvolvimento do Estado de São Paulo, assim como do Brasil, pois sem a menor sombra de dúvidas o Poder Público está sendo beneficiado com os investimentos que a iniciativa privada está promovendo através das parcerias público-privadas, bem como toda a população que usufrui dos serviços para os quais as PPP's foram firmadas, ficando assim comprovado que os objetivos iniciais do presente trabalho foram cumpridos. Porém fica evidente que o seu objeto de pesquisa não se encerra com este artigo, ficando em aberto a possibilidade de se dar prosseguimento nos estudos e pesquisas sobre as PPP's, no tocante às vantagens (e desvantagens) da implantação, aperfeiçoamento e consolidação das PPP's com o Estado de um modo geral, ainda mais que a adoção das parcerias público-privadas pelo Estado brasileiro tem aumentado a cada dia.



5. Referências Bibliográficas

ABREU, C. R. de; CÂMARA, L. M. O orçamento público como instrumento de ação governamental: uma análise de suas redefinições no contexto da formulação de políticas públicas de infraestrutura. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 49, n. 1, p. 73 a 90, 2015. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/42962>. Acesso em: 27 nov. 2025.

BINENBOJM, G. As parcerias público-privadas (PPPS) e a constituição. *Revista de Direito Administrativo*, [S. l.], v. 241, p. 159–176, 2005. DOI: 10.12660/rda.v241.2005.43332. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/43332>. Acesso em: 27 nov. 2025.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília: fev., 1995. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm. Acesso em: 28 nov. 2025.

_____. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília: dez, 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/L11079compilado.htm. Acesso em 28 nov. 2025.

BRASIL DE FATO. Alckmin dá calote de R\$ 11 bi no Metrô para subsidiar Linha 4, que é privada. 2016. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2016/05/05/alckmin-da-calote-de-rdollar-11-bi-no-metro-para-subsidiar-linha-4-que-e-privada/>. Acesso em: 16 jan. 2026.

CHEROBIM, A. P. M. S. Parcerias público-privadas no Brasil: os processos de privatização de segmentos da infraestrutura de transportes de bens, nos modos rodoviário e ferroviário, e a inovação institucional. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 33, n. 2, p. 109 a



128, 1999. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/7654>. Acesso em: 28 nov. 2025.

JEGER, Ernesto. “Parcerias Público Privadas”. *Revista do Serviço Público*. Brasília, vol. 120, número 1, pp. 165-180, Jan-Abr. 1996. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/1868>. Acesso em: 29 nov. 2025.

LOBO, Renato. Especialista em Transporte vê vantagens em PPP para acelerar expansão do Metrô em SP. *Portal Viatrolebus*. São Paulo: out, 2011. Disponível em: <http://viatrolebus.com.br/2011/10/especialista-em-transporte-ve-vantagens-em-ppp-para-acelerar-expansao-do-metro-em-sp/>. Acesso em: 28 nov. 2025.

SÃO PAULO (Estado). Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Institucional. Disponível em: <https://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/>. Acesso em: 30 jan. 2026.

SÃO PAULO. Lei nº 16.347, de 29 de dezembro de 2016. Orça a Receita e fixa a Despesa do Estado para o exercício de 2017. Diário Oficial do Estado de São Paulo, Poder Executivo, Seção I, Vol. 126, nº 245, p. 1, São Paulo: 30 dez. 2016.

_____. Lei nº 11.688, de 19 de maio de 2004. Institui o Programa de Parcerias Público-Privadas PPP, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de São Paulo, Poder Executivo, Seção I, Vol. 114, nº 95, pp. 1-2, São Paulo: 20 mai. 2004.

SÃO PAULO. Parcerias Público-Privadas - PPP. Tribunal de Contas do Estado de São Paulo – TCESP. Disponível em: <https://www.tce.sp.gov.br/sites/default/files/publicacoes/Parcerias%20P%C3%ABlico-Privadas.pdf>. Acesso em 30 nov. 2025.

VIAQUATRO. Institucional. Sobre a Via Quatro. Disponível em: <https://trilhos.motiva.com.br/viaquatrosobre/>. Acesso em: 30 jan. 2026.