



**PEDÁGIO NO ESTADO DO PARANÁ:
HISTÓRICO, LEGISLAÇÃO E
CONCESSÕES PÚBLICO-PRIVADAS**

Cecilia de Lima Affine  

Mestranda em Geografia, Universidade Estadual de Londrina - UEL.
Contato: ceciliaaffine@gmail.com

Luciana de Mello Battini  

Mestre em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.
Contato: lucibattini@gmail.com

Vinícius Belquiman Pereira  

Bacharel em Geografia, Universidade Estadual de Londrina – UEL.
Contato: viniciusbp.vb@gmail.com

Como citar: AFFINE, C.; BATTINI, L. M.; PEREIRA, V. B. Pedágio no Estado do Paraná: histórico, legislação e concessões público-privadas. **Revista Formação** (Online), Presidente Prudente, v. 30, n. 57, p. 517-539, 2023.

Recebido: 18/05/2022

Aceito: 07/08/2023

Data de publicação: 14/02/2024

Resumo

Há contradições entre a qualidade e a cobrança pelos serviços prestados em relação as concessões público-privadas dos pedágios paranaenses, o que enquadra essa problemática dentro das discussões sobre planejamento e gestão territorial. Diante disso, esse trabalho possui três marcos como objetivo: relatar o histórico da implementação dos pedágios no estado do Paraná; discutir as legislações em torno das concessões; e por fim, abordar a atual situação dos pedágios frente a proposta de concessão do governo federal que, a partir de 2021, propõe um modelo de concessões híbridas para os próximos 30 anos. O contexto socioeconômico brasileiro de implementação de políticas neoliberais marcou a ausência do Estado frente aos serviços de interesse comum da sociedade, resultando em marcos regulatório-legislativos que garantem o predomínio de interesses privados. Consultas bibliográficas em torno de leis federais e estaduais, bem como trabalhos acadêmicos, e a participação em audiências públicas (no modelo remoto) formaram a metodologia que viabilizou a pesquisa. Conclui-se que essa proposta de concessão põe a questão da mobilidade rodoviária e as dinâmicas socioespaciais nela implicadas nas mãos dos interesses privados de concessionárias e governantes a partir, principalmente, dos preços abusivos. Fica explícita a necessidade da participação popular nos espaços decisivos, exigindo a aplicabilidade prevista em lei dos direitos populares.

Palavras-chave: Neoliberalismo. Paraná. Legislação. Concessões público-privadas.

TOLLS IN THE STATE OF PARANÁ: HISTORY, LEGISLATION AND PUBLIC-PRIVATE CONCESSIONS

Abstract

There are some contradictions between quality and charges for services provided by public-private toll concessions in Paraná, which places this issue in the context of discussions on territorial planning and management. As such, this work aims to meet three milestones: to retrace the implementation of tolls in the state of Paraná; to discuss the relevant legislation surrounding concessions; and lastly, to address the current toll situation under the federal government's concession proposal, which from 2021 has offered a hybrid concession model for the next 30 years. In the Brazilian socio-economic context, the implementation of neoliberal policies has marked the state's absence from services of common interest to the society, which has resulted in legislative-regulatory frameworks that ensure the supremacy of private interests. The methodology that made this research possible was based on bibliographic consultations on federal and state laws, as well as academic papers, and taking part in public hearings (in remote format). It turns out that this concession proposal puts the issue of road mobility and the socio-spatial dynamics involved in it in the hands of the private interests of concessionaires and government officials, mainly on the basis of abusive prices. The need for popular participation in decision-making spaces is now explicit, and requires the enforcement of the People's Rights Act.

Keywords: Neoliberalism. Paraná. Legislation. Public-private concessions.

PEAJES EN EL ESTADO DE PARANÁ: HISTÓRICO, LEGISLACIÓN Y CONCESIONES PÚBLICO-PRIVADAS

Resumen

Existen contradicciones entre la calidad y la demanda por los servicios prestados en relación con las concesiones público-privadas de los peajes de Paraná, Brasil, lo que encuadra esta problemática en las discusiones sobre planificación y gestión territorial. Por tanto, este trabajo tiene tres hitos como objetivo: recopilar el histórico de la implementación de los peajes en el estado de Paraná, discutir la legislación en torno a las concesiones, y por último, abordar la situación actual de los peajes con respecto a la propuesta de concesión del gobierno federal, que a partir de 2021 propone un modelo de concesiones híbridas para los próximos 30 años. El contexto socioeconómico brasileño de implementación de políticas neoliberales marcó la ausencia del Estado en relación a los servicios de interés común de la sociedad, resultando en marcos regulatorios legislativos que garantizan el predominio de los intereses privados. Consultas bibliográficas en torno a leyes federales y estatales, así como a trabajos académicos, y la participación en audiencias públicas (de manera remota) formaron la metodología que hizo posible la investigación. Se concluye que esta propuesta de concesión pone la cuestión de la movilidad vial y las dinámicas socio-espaciales que esta abarca en manos de los intereses privados de los concesionarios y gobernantes, principalmente por los precios abusivos. Es explícita la necesidad de participación popular en espacios decisivos,

exigiendo la aplicabilidad prevista en ley de los derechos populares. **Palabras clave:** Neoliberalismo. Paraná. Legislación. Concesiones público-privadas.

INTRODUÇÃO

O pedágio no estado do Paraná é algo discutível desde o modelo de concessão público privado instaurado na década de 1990. Nesse contexto, o Brasil vivia os primórdios do modelo neoliberal que se instituiu com bases sólidas a partir de governos federais e estaduais.

A venda de muitas empresas públicas para o setor privado e a diminuição da regulação estatal foram características dominantes nesse período, possibilitando o modelo de concessão do Estado a empresas. Trazemos como discussão nesse trabalho, esse ponto citado como uma característica negativa, predatória e prejudicial para grande parte da população uma vez que encarece o valor do pedágio e dificulta a mobilidade da população; que passam a ter seus interesses sujeitados aos de uma pequena parcela de atores do espaço que, por sua vez, ganham com estas fragmentações desalinhadas com a realidade socioeconômica do país, e do estado.

O planejamento e gestão das rodovias é muito importante a nível federal e estadual, sendo elementar destacar que esse planejamento pode vir a proporcionar mais segurança para a população que transita e a escolha por rotas mais adequadas. No entanto, o Estado não deve se ausentar desse planejamento, mas, primordialmente, contar com a participação popular.

E acontece que o estado do Paraná tem um histórico de pedágios mais caros do país, e com o fim da antiga concessão, recentemente o governo federal propôs uma nova.

Deste modo, apresentamos três elementos unificados como objetivo deste trabalho de cunho exploratório: o relato do histórico da implementação do pedágio no estado do Paraná, destacando os fatores sociais, políticos e econômicos; a discussão dos marcos regulatórios e a legislação que subsidiou a implementação do pedágio no estado, tanto as antigas quanto as vigentes, discutindo a aplicabilidade dessas leis; e a abordagem da nova proposta de concessão do governo federal. Para isso, utilizaremos pesquisa bibliográfica, tanto em artigos quanto em leis federais e estaduais; e a participação em audiências públicas no modelo remoto.

HISTÓRICO DO PEDÁGIO NO ESTADO DO PARANÁ: CONTEXTO NEOLIBERAL E A REDUÇÃO DO ESTADO

Compreender as práticas coletivas da nossa sociedade é uma tarefa necessária, principalmente no que diz respeito a suas diretrizes normativas entendidas por direitos e deveres. E como em qualquer esfera de soluções das buscas do conhecimento humano, não há

possibilidades de um nível de compreensão coerente se não àqueles que utilizam da perspectiva total para sua análise e reflexão. Segundo Santos (2005) a totalidade pode ser entendida como uma interpretação do espaço geográfico que resulta na reordenação do território, e é pensada a partir da perspectiva da totalidade de estruturas e da totalidade das relações dos fenômenos; ou seja, ao perceber o todo se torna possível explicar as partes de forma coesa, mas sendo necessário para isso analisar o conjunto de subestruturas com o seu contexto histórico, para então compreender a estrutura do recorte de análise em questão. Isso permite a compreensão de como a totalidade se espacializa, e de que forma influencia o espaço geográfico. Neste contexto, cabe abordar experiências de modelos de privatização de rodovias em alguns países de realidades diferentes. Schmitz (2001) desenvolve um trabalho de avaliação de tarifas de pedágio em rodovias onde se dedica, em parte desta tese, a trabalhar tal tópico. Ele divide as análises destes modelos entre países desenvolvidos e em desenvolvimento. Aqui, nos apoiamos em dois casos citados pelo autor para contextualizar-nos em nível internacional: Espanha e Tailândia.

No primeiro caso, falamos de um sistema de alta performance com uma extensão de 2.500 km. Iniciado em 1960, utilizou-se de duas formas de financiamento: a princípio, um sistema de concessões às empresas privadas mediado pela cobrança de pedágio. Neste primeiro momento, se garantiu a expansão da malha rodoviária entre os principais centros urbanos e regiões de atividades econômicas. Num segundo momento, em 1980, a Espanha passou a adotar a construção de autovias sem a cobrança de pedágios - sem deixar de lado a lógica do primeiro momento. Entre 1975 e 1980, se observa um crescimento da malha rodoviária espanhola (em ambos os modelos - com e sem pedágios), mas há principalmente uma crescente nas autopistas sem pedágios na Espanha. Essa abordagem mista garantiu à Espanha um resultado melhor que o da França, por exemplo, um dos países pioneiros no modelo de concessões (Schmitz, 2001, p.13).

O segundo caso traz a experiência tailandesa, que impõe pedágios desde a década de 70 e que desde 80 busca manter o modelo baseado no setor privado. A segunda fase, em 1989, abriu concessões a empresas - inclusive de capital estrangeiro (japonês). Além dos recursos privados, neste caso se contou com financiamento de bancos internacionais. O interessante de se trazer esses dois casos é de que se tratam, respectivamente, de um país desenvolvido e de um país em desenvolvimento, na visão de Schmitz (2001). A comparação com o Brasil pode ser feita destacando alguns pontos: em ambos os modelos se vê uma participação financeira do setor privado muito considerável, no que diz respeito aos investimentos e custos necessários na expansão e criação de novas rodovias. Quando se pensa no modelo brasileiro, se vê o caso contrário: o Estado (federação) abriu as concessões de rodovias já existentes às concessionárias.

Apesar dos editais ponderarem as responsabilidades de uso, manutenção e conservação das pistas pelas empresas concessionárias, o custeio do setor público na criação das rodovias é muito mais expressivo. A concessionária recebe as pistas já existentes no país, e são poucos os casos de criação de autopistas no Brasil a partir da iniciativa privada.

Dada esta concepção, fica evidente a necessidade de uma tentativa da leitura sintética do total antes de aproximar a escala para o objeto de estudo; o que nos leva ao final dos anos 80 e início dos anos 90, antes mesmo da instalação e operação dos pedágios do Paraná, quando o pensamento neoliberal estava em ascensão num contexto globalizados. Os pedágios do Paraná não podem ser abordados de forma isolada, seja no âmbito nacional ou internacional. Neste momento se destacavam as privatizações e, via de regra, a recomendação de um papel mínimo para o Estado, no argumento de promover a contenção de gastos para a recuperação econômica do mesmo e, por consequência, a melhoria de sua estrutura sucateada (COLOMBO, 2019).

Neste período, dois foram os pontos cruciais para que a tendência neoliberal se destacasse no Brasil, de acordo com Colombo (2019): o Consenso de Washington; e a própria globalização. O primeiro se deu após a reunião em Washington (EUA), convocada pelo *Institute for International Economics*, uma entidade privada com diversos economistas latino-americanos liberais, e que teve seus dez pontos -tidos como consensuais para os participantes- elaborados pelo economista inglês John Willianson (NEGRÃO, 1996); entre os 10 pontos, a questão comum estava na desestatização de serviços e empresas, derivando num documento de orientação político-econômica para os países em desenvolvimento, inclusive o Brasil, que de acordo com Leme (2010, p. 134), foi um dos países com resultados destaques no cumprimento das reformas. Ao passo disso, a globalização reforçava o pacto entre os líderes políticos e os atores dominantes da sociedade brasileira que se beneficiavam com a privatização dos setores da infraestrutura difundidas amplamente pelo acordo (LEME, 2010).

Deste modo, seguindo a onda global, o presidente Fernando Afonso Collor de Melo fincou as raízes do seu governo (gestão 1990-1992) no neoliberalismo sustentado pelo ideário de liberdade e de mercado que não coincidiam com a participação ampla de um Estado. Foi seguido nos anos seguintes por Fernando Henrique Cardoso (gestão 1995-2003), que foi além, e marcou seu governo com a “quebra ou a "flexibilização" de antigos monopólios estatais, a desverticalização e descentralização gerencial, a eliminação de subsídios e a liberalização da política tarifária” (LEME, 2010, p. 123); demonstrando estar comprometido com o Consenso de Washington, copiando modelos administrativos de países centrais.

E não é estranho compreender que a concepção neoliberal foi muito bem aceita por outros líderes políticos e pela população, isto porque a ideia da privatização era apresentada

como algo benéfico por sua natureza do esforço de iniciativas e da livre concorrência; argumentos apresentados inclusive pela mídia que num maior controle informacional moldava opiniões e práticas. De acordo com Colombo (2019), o pensamento se sustentava na ideia de que a qualidade dos serviços e infraestruturas privados era superior a qualidade de serviços estatais, fazendo sentido a sentença de que o país se desenvolveria a partir das privatizações.

Sendo assim, em consonância com o presidente FHC, estava o governador Jaime Lerner do PSDB (gestão 1995-1998), que planejou um arcabouço legal para dar suporte a tendência neoliberal emanada do governo federal e que, segundo Colombo (2019), utilizou a concessão das estradas para a iniciativa privada no intuito de trilhar esta perspectiva desestatizadora, buscando garantir ampliação, melhoramento, conservação e operação das malhas rodoviárias. Mas essa tomada de ação só foi possível pela implementação da "Lei de Concessões" (nº 8987/95) feita no governo FHC, que estabeleceu os parâmetros gerais que devem nortear as ações entre o poder concedente e as concessionárias de serviços públicos (FIGUEIREDO, 2003), e impulsionou as concessões, como a aprovada por Lerner para o estado do Paraná.

Além da Lei de concessão nº 8987/95, as demais legislações federais básicas que tratam do assunto são: a Constituição Federal (Artigo 175); Leis Federais de Licitações nº 8666/93 e nº 8893/95; e Lei Federal de nº 9074/95; e o Decreto-Lei nº 791/69, que regulamenta o sistema de pedagiamento (FIGUEIREDO, 2003). Mas foi necessário, com base nessas legislações federais, a legislação própria do Paraná, a fim de estabelecer dispositivos próprios de regulamentação de concessões de seus serviços e infraestrutura, que correspondessem às necessidades paranaenses.

Com isto, em dezembro de 1995, a Assembleia Legislativa do Paraná inicia a tramitação do Projeto de Lei nº 20/1995, sobre as concessões e permissões públicas, com a finalidade de complementar a Constituição Estadual. Foram feitas emendas pela oposição, mas que na primeira votação foram rejeitadas. E no dia 21 de dezembro, na segunda e última votação, com deputados ausentes em plenário, a lei foi aprovada. Apenas três deputados votaram contra, e foram considerados como antiquados e não sintonizados à necessidade de modernização do Paraná (COLOMBO, 2019). De acordo com o mesmo autor, o projeto de lei foi sancionado no mesmo dia de sua aprovação pelo governador Lerner como Lei Complementar nº 76/95, que organizava as concessões e permissões de serviços públicos do Paraná, e continha uma estratégia que possibilitava uma remuneração garantida ao pedagiamento das principais rodovias estaduais.

O fato é que houve a falta de marcos regulatórios (FIGUEIREDO, 2003) e a pressa no processo de discussão e votação da legislação, garantindo que a lei fosse aprovada com detalhes

sutis e amarrados de tal forma que as empresas vencedoras do leilão garantiram a abonação jurídica, o que impossibilita a justiça e o poder executivo de realizar a revisão de valores, metas e de propor alteração dos índices de ajustes (COLOMBO, 2019). Ou seja, não há regulação para o programa, apenas uma mera fiscalização; cumprindo assim às necessidades da iniciativa privada que:

[...] exigia uma certa segurança jurídica e contratos bem formatados, sob robusta proteção legal para fazer seus investimentos, e também buscavam margens seguras em relação a tarifação e prazos para os investimentos na melhoria da malha viária (COLOMBO, 2019, p.113).

A Lei estadual nº 76/95, embora tratasse de todo tipo de concessões ou permissões, traz em seu conteúdo o destaque imediato para aquelas relacionadas às vias estaduais. Segundo Colombo (2019) a Lei também não executa ninguém, permitindo que o pedágio fosse cobrado mesmo sem obras de conservação ou melhorias. Mas em contraste, deixa evidente que poderão ocorrer reajustes e revisões de tarifas, com a finalidade de manutenção do equilíbrio econômico financeiro; sendo direito das concessionárias de aplicar o reajustes que achassem necessários aos seus interesses, já que seriam elas mesmas as determinadoras de suas receitas e despesas, sem considerar o interesse dos usuários nessa conta. Esse privilégio de direitos da iniciativa privada sobre a população tinha um foco único: atrair empresas ao leilão, mesmo que às custas do direito de ir e vir da população.

Santos, inclusive, adverte sobre este tipo de situação:

As infraestruturas criam restrições à organização espacial, à localização seletiva de capital, de instituições e de pessoas; quanto mais pobre o país, mais agudo isto se torna. Quanto mais descontínua a circulação no espaço, mais este tem fluidez e mais fortes são os efeitos das restrições infra-estruturais. (SANTOS, 1977, pp. 41-42).

Neste ponto a necessidade de agências reguladoras fica nítido, pois a sua existência possibilitaria apontar melhores soluções e alternativas que considerassem, minimamente, o interesse público de quem não terá outra opção além de pagar para poder circular (FIGUEIREDO, 2003). Assim como também poderia conduzir melhor sobre os lucros das concessionárias, que pela Lei podem ser utilizados para amortizar ou quitar a dívida, mas o que não leva a empresa a ter a obrigação contratual de reduzir as tarifas, beneficiando o usuário (COLOMBO, 2019). Ou seja, novamente o interesse público submisso ao interesse privado do capital.

No decorrer dessa mesma lei paranaense, muitos artigos destacam o direito das concessionárias de realizarem reajustes de tarifas quando feita a modernização dos serviços e

demais tarefas, a exemplo do artigo 24. E mesmo sendo o interesse popular lembrado em alguns artigos, ainda assim, ficam à mercê das definições intangíveis dos reajustes em busca do equilíbrio econômico estabelecidos em lei; aparentando ser estes últimos artigos apenas ilustrativos (COLOMBO, 2019).

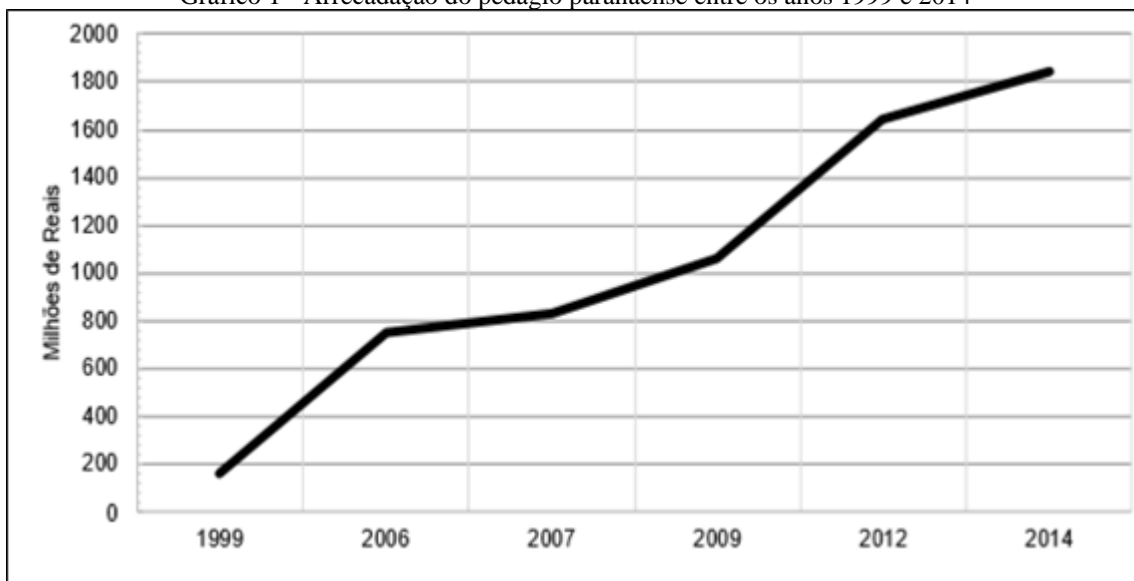
De acordo com a legislação, o contrato tem duração de no máximo 25 anos, conforme artigo 24, sendo possível sua extinção nos casos previstos na lei. Ocorre que na lei não são definidos os casos passíveis de anulação do contrato; nem quando, de que forma, e os procedimentos para isto. O que demonstra o quão bem está amarrado para atender as demandas empresariais.

E no que se refere às tarifas, por se tratar de uma nova empreitada na época, suas tarifas estabelecidas não podiam ser contrastadas, restando acreditar que era aquele o preço da modernidade vinda da privatização. Porém com o passar do tempo novas concessões de pedágios foram feitas nas rodovias federais, possibilitando esse confronto de informações tarifárias e, por consequência, o impacto de instrumentos de regulação associados à concessão.

De acordo com Colombo (2019), existe um padrão constante na tarifa do Paraná: elas são seis vezes mais caras do que às do Pedágio Federal. Isso se explica pelo fato de que o Programa de Concessões do Paraná utiliza o conceito de lotes, ao invés de trabalhar com as rodovias de forma isolada, como o modelo federal, o que fez com que o seu critério partisse da ideia de maior extensão de trecho mantido, e não de menor preço oferecido (FIGUEIREDO, 2003). Isso levou, inclusive, ao movimento de várias ações contra o pedágio em 2007. Segundo o mesmo autor, a pressão pública chegou a levar o governador Jaime Lerner a reduzir as tarifas em 50%, ação que coincidiu com o período de reeleição; no entanto, a atitude unilateral foi contrastada com a robusta consistência contratual do Estado com as concessionárias, levando a uma ação judicial, e a um longo período sem investimentos em melhorias nas rodovias concedidas.

A existência de um equilíbrio econômico é um fato existente para as concessionárias, mas que não refletiu na situação do usuário. Prova disso são os superfaturamentos para o custo das melhorias, como a compra de placas de sinalização que custariam no máximo R\$10.000, mas que foi cobrado R\$35.000 do usuário (COLOMBO, 2019). Uma amostra nítida da maximização dos lucros pelas concessionárias, e que se reafirma com a arrecadação das tarifas durante os próximos anos conforme se verifica no gráfico a seguir:

Gráfico 1 - Arrecadação do pedágio paranaense entre os anos 1999 e 2014



Fonte: COLOMBO, 2019.

Essa crescente pode ser explicada pela ampla arrecadação, contrastada com o baixo investimento nas estradas, devido as desculpas dadas com suas condições razoáveis de uso; fazendo com que os números do lucro se multipliquem no decorrer da concessão.

MARCOS REGULATÓRIOS E A LEGISLAÇÃO A RESPEITO DO PEDÁGIO

Algumas leis podem ser destacadas como importantes na regulação do pedágio no Paraná. O estado do Paraná, como uma unidade Federativa, segue as legislações da Federação que são norteadoras de suas legislações próprias. Na tabela abaixo está detalhada a hierarquização das legislações que abordam o pedágio:

Quadro 1 - Principais legislações sobre concessões e permissões de serviços públicos, no contexto da rede de pedágios paranaense

	Número da legislação	Data de publicação
FEDERAL	Decreto-lei N° 791	27/08/1969
	Lei n° 8.666	21/06/1993
	Lei n° 8.883	08/06/1994
	Lei n° 8.987	13/02/1995
	Lei n° 9.074	07/07/1995
ESTADUAL	Lei Complementar 76	21/12/1995
	Lei Complementar 79	02/12/1996
	Lei Complementar 198	27/07/2016
	Lei Complementar 205	07/12/2017

Fonte: Elaborado pelos autores.

Na esfera federal o primeiro texto legislativo que deve ser citado para a pertinência dessa temática é o art. 175 da Constituição Federal (BRASIL, 1988). Ele dispõe dentro da Ordem Econômica e Financeira, Título VII, no Capítulo I – Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica, sob a prestação de serviços públicos. Os serviços de interesse comum podem ser concedidos ou permitidos a terceiros sempre por meio de licitações ou permissões. O parágrafo único diz que a lei disporá sobre: o regime das empresas concessionárias e permissionárias, seu contrato e prorrogação, as condições de caducidade, fiscalização e rescisão; os direitos dos usuários; a política tarifária e a obrigação de manter o serviço adequado (BRASIL, 1988). Outro artigo da constituição federal que aborda o tema das licitações é o de número 37, no inciso XXI quando diz que:

(...) ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações (BRASIL, 1988).

A partir dessa carta magna, na esfera federal, é necessário o destaque para a Lei de Concessões nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. Ela dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto na constituição. Essa referida legislação conhecida como Lei De Concessões traz um vasto texto que determina todos os detalhes sobre a prestação de serviços públicos por terceiros. Determina, em seu art. 6º que a prestação de um serviço adequado é aquela que satisfaz condições de “regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (BRASIL, 1995a). Para isso, as concessões e permissões estão sujeitas a fiscalização por meio do poder público em qualquer esfera administrativa. A União, Estados, Distrito Federal e Municípios são também responsáveis pela adaptação e adequação desse texto para atender as suas devidas peculiaridades.

No caso da rede de pedágios do Paraná, a prestação de serviço desse setor é na verdade inteiramente direcionada ao setor privado. O art. 15 desta mesma lei federal, nº 8.987/1995, traz os critérios básicos levados em conta no processo de licitação, entre eles: o menor valor da tarifa de serviço público, a maior oferta direcionada ao poder público, a melhor proposta técnica do serviço prestado; além disso, a combinação específica de alguns desses pontos pode ser decisiva para o vencimento da licitação por parte da concessionária.

O capítulo VI da Lei de Concessões trata sobre o contrato de concessão. No art. 23 são estabelecidas as cláusulas essenciais do contrato. Alguns pontos coincidem com os colocados logo acima, além de outros como: a exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; as condições para prorrogação do contrato; etc. (BRASIL, 1995a). O art. 25 incumbe à concessionária todos os possíveis prejuízos causados ao poder concedente e aos usuários e terceiros. No art. 26 é posto que é possível a execução de subconcessões, mediante autorização do órgão público. Isso abre brecha para um processo ainda mais vigoroso de privatização de serviços essenciais ao bem comum. Caso a transferência ou subconcessão seja feita sem autorização do poder público, o contrato implica em caducidade (BRASIL, 1995a).

O art. 29 abre o capítulo sobre os encargos do poder concedente. Entre eles, estão:

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação; II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais; IV - extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato; X - estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação; XI - incentivar a competitividade; XII - estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço (BRASIL, 1995a).

Vale pensar, para análise posterior no presente trabalho, se é o caso do governo do estado do Paraná a execução de alguns desses encargos. De acordo com o art. 38 do capítulo X, que trata sobre a extinção da concessão, a inexecução total ou parcial do contratual acarretará à critério do poder concedente, a caducidade da concessão ou de sanções contratuais (BRASIL, 1995a). São formas de extinção da concessão: I - advento do termo contratual; II - encampação; a já citada, III - caducidade; IV - rescisão; V – anulação, e VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual (BRASIL, 1995a).

Outra legislação pertinente para a temática é a lei federal nº 9.074/95, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos. Ela dispõe com base na lei já trabalhada, Lei de Concessões (nº8.987/95), em seu capítulo I – das disposições iniciais, que estão sujeitas ao regime de concessão, ou quando couber, de permissão, obras públicas e serviços da União como, entre outros exemplos, “IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública”. Os prazos para as concessões das obras ou serviços podem ser prorrogados. O art 3º traz que será observado pelo poder concedente, o poder público, algumas determinações como: “I - garantia da continuidade na prestação dos serviços públicos; II - prioridade para conclusão de obras paralisadas ou em atraso; IV -

atendimento abrangente ao mercado, sem exclusão das populações de baixa renda e das áreas de baixa densidade populacional inclusive as rurais;" (BRASIL, 1995b).

O capítulo III desta mesma lei (nº 9.074/95) - Da reestruturação dos serviços públicos concedidos- traz considerações importantes. Em seu art 26º, com exceção dos serviços de telecomunicações, a União é autorizada a: I - promover cisões, fusões, incorporações ou transformações societárias dos concessionários de serviços públicos sob o seu controle direto ou indireto. O art 27º vai versar sobre os casos em que os serviços públicos prestados por pessoas jurídicas, para promover a privatização simultaneamente com a outorga de uma nova concessão ou prorrogação da já existente, poderá:

I - utilizar, no procedimento licitatório, a modalidade de leilão, observada a necessidade da venda de quantidades mínimas de quotas ou ações que garantam a transferência do controle societário; II - fixar, previamente, o valor das quotas ou ações de sua propriedade a serem alienadas, e proceder a licitação na modalidade de concorrência (BRASIL, 1995b).

Nas disposições finais dessa legislação, capítulo IV, o art. 31º diz que inclusive os próprios autores dos projetos básico e executivo, podem participar do processo de licitação das concessões e permissões de serviços públicos (BRASIL, 1995b). O art. 32º ainda traz que empresas estatais que participem como licitante do processo, poderão colher preços dos bens e serviços de terceiros em pré-contrato, com dispensa da necessidade em si de contrato da licitação. Apenas após declarado vencedor o terceiro a prestar serviço, é que será admitido contrato definitivo. As disposições finais ainda versam sobre a questão de o responsável no contrato arcar com os custos de manutenção e serviço, da necessidade de fiscalização e órgãos competentes e do não benefício singular ou particular.

Um decreto-lei (federal) interessante para ser trazido é o de nº791, de agosto de 1969. Ele dispõe sobre o pedágio em rodovias federais, lembrando que em 1969 ainda estamos sobre o regime de ditadura militar. O decreto destaca que fica o governo federal autorizado a instalar pedágios sobre veículos automotores que utilizem as vias públicas nacionais, das quais podem ser instalados em: estradas bloqueadas ou rodovias expressas, pontes, viadutos, túneis, entre outros. Ele ainda isenta os veículos oficiais e do corpo diplomático do pagamento de tais pedágios (BRASIL, 1969).

O art. 2º deste decreto-lei federal diz que a cobrança do pedágio será feita mediante "verificação técnico-econômica" de viabilidade e rentabilidade. Diz ainda que as tarifas serão postas pelo próprio governo: ministro do transporte, conselho nacional de transportes e departamento nacional de estradas de rodagem. De maneira geral, essa é uma legislação bem

sucinta (em comparação com as trazidas até então), que deixa em aberto diversas questões sobre o serviço de pedágios. Entretanto é uma das primeiras a abordar a temática e que traz a responsabilidade desse serviço para a União, que posteriormente será entregue aos regimes de concessões e permissões durante a década de 90.

A abordagem agora será feita considerando as legislações pertinentes a nível estadual, no caso paranaense. Já no ano de 1995, mesmo ano em que surge a Lei de Concessões a nível federal, no Paraná a Lei Complementar 76 de 21 de dezembro de 1995 é publicada. Essa legislação vai então trazer considerações sobre concessões e permissões de serviços públicos, como sua lei mãe a nível federal. Em parágrafo único, no art. 1º, a lei cita os serviços que serão atribuídos desse regime de concessões e permissões e entre eles: “II - vias estaduais, precedidas ou não da execução de obras públicas; III - transporte rodoviário intermunicipal de passageiros;” (PARANÁ, 1995). O art. 2º traz os conceitos abordados na lei, que são espelho da lei federal, como por exemplo: poder concedente - Estado.

Aqui já se encontram alguns pontos que foram alterados pela lei seguinte, Lei Complementar (estadual) 79 de 02/12/1996 (quase que um ano após a lei original paranaense). Alguns desses pontos são as considerações sobre o que é concessão de serviço público, concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, concessão de obra pública e a permissão de serviço público. As alterações foram basicamente a inclusão no texto da modalidade “leilão” para a concessão e permissão das obras públicas. Essa inclusão da modalidade de leilão é incluída também no art. 3º e em seu parágrafo 1º (PARANÁ, 1996). Outros pontos abordados nessa primeira parte são a questão da fiscalização, pertinente ao poder concedente, a questão do contrato, que irá reger os serviços, e a questão do prazo determinado. O capítulo II trata do serviço adequado, e estabelece conceitos em relação a isso. Para o texto, serviço adequado é aquele que “satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.” (PARANÁ, 1996). O texto conceitua todos esses pontos, e o mais pertinente acreditamos que seja o de modicidade das tarifas, que é escrito como “a justa correlação entre os encargos da arrendatária e a retribuição dos usuários.” (PARANÁ, 1996). Ou seja, o “justo” pagamento pelos serviços prestados.

O capítulo III desta mesma lei complementar estadual irá abordar os direitos e obrigações dos usuários, que de certa forma se espelham na legislação federal. Entre eles estão: receber serviço adequado, receber informações referentes a defesa de interesses particulares ou coletivos, obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha, levar ao poder público e a concessionária informações sobre irregularidades do serviço prestado, além de contribuir para

a permanência da qualidade dos serviços prestados. Fica a dúvida aqui se, se tratando de um serviço de pedágio, há uma possibilidade de “obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha”. A liberdade de escolha nesse caso, do serviço de pedágios nas rodovias, é dar meia volta com seu veículo, pois se você não paga não poderá continuar o trajeto.

Ainda sobre esta lei complementar estadual, no capítulo IV – da política tarifária, é trazido no art. 9º que a tarifa do serviço público será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação, preservada pelas regras de reajuste e revisão previstas na lei, no edital e no contrato (PARANÁ, 1996). Os contratos poderão prever mecanismo de reajuste e revisão das tarifas, a fim de manter o “equilíbrio econômico-financeiro”. O reajuste ocorre devido a atualização da tarifa mediante a desvalorização da moeda e a perda de seu valor aquisitivo. O parágrafo 5º versa que havendo alteração unilateral da tarifa, é de responsabilidade do poder público concedente reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro. No caso do preço abusivo dos pedágios paranaenses, vale pensar como estão estabelecidas essas tarifas nos respectivos contratos das empresas concessionárias. O art. 12º diz que a concessão de qualquer benefício tarifário nunca poderá objetivar a uma classe ou coletividade de usuários ou benefício singular, em nenhuma hipótese (PARANÁ, 1996).

Temos no capítulo V da Lei Complementar 79 de 02/12/1996, algumas definições sobre o processo licitatório, como exemplo do art. 19º que traz o que o edital da licitação deverá conter, como: meta, prazo e objeto da concessão, prazo para lançamento das propostas, critérios de reajuste e revisão da tarifa, entre outros pontos. Além do art. 19º, que se mostra bastante extenso, tem a mesma expressão o art. 20º, que traz entre outras coisas a possibilidade de consórcio de empresas para a participação dos processos licitatórios, estabelecendo os critérios, documentação e possibilidades dessa ocorrência. O art. 22º traz, fechando o capítulo, que todos os processos de estudos, investigações, projetos, obras e despesas ou investimentos deverão estar à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação garantir e arcar com as correspondentes obrigações (PARANÁ, 1996).

O art. 24º abre o capítulo VI – do contrato de concessão, e traz as cláusulas essenciais relativas a tal contrato, entre elas: I - ao objeto, à área e o prazo da concessão; III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço; IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para reajuste e a revisão das tarifas; VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação; XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente; (PARANÁ, 1996), e vários outros pontos importantes, que devem ser consultados diretamente na legislação, para não cairmos novamente na mera repetição das informações lá

contidas. O que cabe talvez pensar é que como se dá atualmente o acesso aos contratos das concessionárias, se estão disponíveis em fácil acesso para o público geral. Esses documentos são ponto chave para se poder levantar as discussões em torno do que deveriam ser e do que efetivamente são, os serviços tarifários prestados nas rodovias paranaenses.

Temos ainda, os encargos do poder concedente definidos no capítulo VII. O art. 29º e o art. 30º, desta mesma lei estadual, é que trazem as normas estabelecidas, que giram em torno da regulamentação e fiscalização do serviço, da intervenção na prestação do mesmo, na extinção da concessão, na homologação do reajuste e revisão da tarifa cobrada, entre outros pontos. Vemos como a figura do estado, mesmo nas legislações que surgem nesse contexto neoliberal, deveria ser pelo menos representativa do básico. No papel, há possibilidade de “supervisionar” como as coisas estão sendo feitas, mas o Estado segue entregue aos interesses de uma pequena parcela. Assim sendo, mesmo que esteja na legislação, dificilmente veremos um governo, através do Estado, que conseguirá intervir na lógica dos serviços prestados, visto que a própria legislação tem a sua gênese na figura mínima pública.

Além dos encargos do Estado, temos nesta legislação os encargos da concessionária, as possibilidades de intervenção, de extinção e de permissão da concessão. Muitos conteúdos podem ser retirados dessa lei, que é a carta magna a nível estadual quando se trata de concessões de serviços públicos. O fato é que a lei citada segue o modelo da Lei de Concessões, a nível federal, o que representa o aprofundamento das políticas neoliberais no governo do estado do Paraná durante os anos 90. É a época em que os serviços de interesse comum são entregues aos interesses de uma pequena elite, que se usa do arcabouço legal construído para a exploração de um serviço que deveria ser minimamente cobrado, quando fosse o caso.

As cobranças abusivas de pedágio neste estado representam como as legislações incidem com punho de ferro principalmente sobre a camada mais baixa da sociedade, que não tem a possibilidade de simplesmente não pagar um pedágio, a “liberdade de escolha” de usar ou não o serviço. Paga-se o imposto pessoal sobre seu veículo, anualmente, imposto sobre o combustível e paga-se a empresas privadas para que se possa locomover entre as rodovias que são construídas socialmente. É uma estrutura pública, paga, portanto, pelo bolso dos cidadãos paranaenses, que são forçados a continuarem pagando pelo simples uso de algo que já é deles. E que novamente pouco tem para onde recorrer, vide a legalidade destas parcerias no modelo público-privada (PPPs), regulamentadas conforme a Lei federal nº 11.079 (BRASIL, 2004).

SITUAÇÃO ATUAL DAS CONCESSÕES E A NOVA PROPOSTA DO GOVERNO FEDERAL

De acordo com a Agência Reguladora do Paraná (AGEPAR), as empresas que receberam concessão do estado e atuaram na última concessão no estado do Paraná na manutenção de rodovias são as seguintes, divididas em rodovias principais e rodovias de acesso:

Quadro 2 - Empresas que receberam as concessões por lote das rodovias principais e rodovias de acesso entre os anos de 1997-2021

	Lote	Empresa
RODOVIAS PRINCIPAIS	01	Econorte
	02	Viapar
	03	Ecocataratas
	04	Caminhos do Paraná
	05	Rodonorte
	06	Ecovia
RODOVIAS DE ACESSO	01	Econorte
	02	Viapar
	03	Ecocataratas
	04	Caminhos do Paraná
	05	Rodonorte
	06	Ecovia

Fonte: AGEPAR. Elaboração: autores

De acordo com a Imagem 1: Localização das rodovias pedagiadas no Paraná (1997-2021), vemos que a rede de pedágio margeou as principais cidades do estado. As rodovias principais totalizaram 2.197,0 km e as rodovias de acesso totalizaram 308,29 km. Saem do extremo oeste, passando por Guarapuava, Curitiba e chega ao Litoral. Também sai do leste e do oeste ligando ao norte do estado, às cidades de Londrina e Maringá. Percebemos que a circulação de todo fluxo – de mercadorias, pessoas, produção, obrigatoriamente depende do trânsito pelas praças de pedágio. Isso por um lado garante a assistência rodoviária necessária (muitas vezes questionável), mas por outro lado não deixa outra opção de mobilidade espacial se não essa que depende das tarifas abusivas. É necessário destacar que a região leste é mais densamente ocupada pela região metropolitana de Curitiba, por exemplo, assim como pela

De acordo com as investigações, foi na gestão do governador Beto Richa (PSDB/ 2011-2018) que a corrupção deixou de ser um esquema só de servidores para abastecer a cúpula do governo – incluindo o governador, a quem a Lava Jato acusa de ser o chefe do esquema. Isso teria ocorrido por meio de obras superfaturadas e pelo repasse de 2% do valor dos contratos, em pagamentos de propina que chegavam a R\$ 500 mil mensais (Jornal Gazeta do Povo, 2019). Em janeiro de 2021, após o vencimento da antiga concessão, o ministério federal de Infraestrutura propôs o novo modelo de concessão para os próximos 30 anos. Essa pauta se tornou a mais discutida na Assembleia Legislativa do Paraná (ALEP) nos últimos anos. O atual ministério de infraestrutura, organizado pelos interesses do atual presidente da república Jair Bolsonaro (PL), propôs um modelo de concessão híbrido para os próximos 30 anos, modificando o atual.

O atual modelo funciona pela lógica do menor valor: a empresa que estipular o maior desconto na tarifa de pedágio leva a concessão, e o desconto dado pela empresa não tem limite; esse modelo conserva o desconto dado inicialmente pelas empresas e não aumenta o valor da tarifa de pedágio. Já no novo modelo híbrido proposto², o governo define um limite para o desconto. Quando as empresas empatam sugerindo descontos iguais, ganha a concessão a empresa que paga uma maior outorga para o governo; essa situação gera um aumento posterior da tarifa de pedágio, pois as empresas devem outorga ao governo - diferença esta tirada diretamente dos valores cobrados aos usuários.

É fato que o modelo de menor valor é mais interessante para a população que utiliza das rodovias, ocasionando uma tarifa mais barata. Além dessa problemática, o governo propõe a instalação de mais 15 praças de pedágio em rodovias ainda não pedagiadas passando de 27 rodovias pedagiadas a 42. As novas rodovias que deverão ser pedagiadas de acordo com a nova proposta são:

- PR-151, Km 188, próximo ao município de Sengés;
- PR-280, Km 241, próximo ao município de Renascença;
- PR-182, Km 510, próximo ao município de Ampere;
- BR-376, Km 260, próximo ao município de Califórnia;
- BR-163, Km 159, próximo ao município de Lindoeste;

² Fato apurado em participações nas audiências públicas sobre a nova proposta de pedágio promovidas pela Assembleia Legislativa do Paraná. As audiências citadas ocorreram nos meses de março e abril de 2021.

- BR-467, Km 89, entre as cidades de Toledo e Cascavel;
- BR-163, Km 313, próximo ao município de Mercedes;
- BR-272, Km 536, próximo a Francisco Alves;
- PR-323, Km 233, próximo a Cianorte;
- PR-323, Km 185, próximo ao município de Jussara;
- BR-376, Km 60, próximo ao município de Guairaçá;
- BR-153, Km 5, próximo a Jacarezinho;
- PR-092, Km 290, próximo ao município de Quatiguá;
- PR-323, Km 310, próximo a cidade de Umuarama;
- PR-445, Km 57, perto de Londrina.

Abaixo mapa da localização dessas rodovias:



Fonte: Elaboração dos autores

De certa maneira, as rodovias pedagiadas melhoram no quesito qualidade e oferecem maior segurança para as pessoas que transitam, possibilitando atendimento nos momentos de acidentes, atendimentos específicos e estradas em boas condições. Os questionamentos que precisamos levantar é: qual a porcentagem do dinheiro recolhido pelo pedágio que de fato vai para a melhora das rodovias? Com os esquemas de corrupção e os desvios que já vimos que ocorrem há muitos anos no Paraná, será que os valores são justos? De acordo com as análises levantadas, o preço do pedágio pode sim ser mais barato e atender as demandas das rodovias, desde que esse dinheiro não seja desviado de maneira corrupta e seja destinado para o lucro exacerbado das empresas responsáveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do sistema de pedágios do Paraná traz elementos para que possamos compreender a produção e reprodução do território brasileiro e, sobretudo, o paranaense. Pois, embora se trate de uma infraestrutura pontual, dada em algumas localizações específicas do estado, ela reage de forma significativa na fragmentação de uma região num contexto nacional, se não global. E produz novas contradições em espaços urbanos e rurais.

É verificável que desde sua implementação, e nas políticas que impulsionaram seu planejamento e gestão, as concessões de infraestrutura estão traçadas sob o molde da concepção capitalista neoliberal, na defesa da recuperação econômica do país. Mas que como resultado vem apontando para um Estado eximindo-se de suas responsabilidades associadas a gestão econômica, política e social, e as condicionando a grupos privados. O que em outras palavras é ceder e confinar o espaço e sua população sob este novo controle. Fica claro que, não há uma possibilidade de “obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha” como é colocado na legislação paranaense. A liberdade de escolha fica refém das empresas que colocam preços abusivos e restringem o direito de circulação das pessoas que não têm condições financeiras de pagar o preço.

Sob uma monopolização de serviços cedida por uma grande parcela de tempo, a sociedade civil se encontra subjugada pelos interesses empresariais e pela fiscalização do Estado. Pois, como se viu, as leis atreladas às concessões são bem amarradas juridicamente, por meio de falta de marcos regulatórios – principalmente relacionados ao interesse dos usuários- e detalhes sutis que torna árdua a tarefa de ser confrontada legalmente pelo interesse popular. Inclusive no que diz respeito às tarifas, a revisão de seus valores, e a qualidade da infraestrutura. Ou seja, as leis se tornam ferramentas para beneficiar o interesse privado às custas do interesse

e necessidades públicas vinculadas ao seu direito de mobilidade; deixando como única opção o pagamento para trafegar. E apesar do encerramento da situação conturbada por corrupções que deu ao Paraná o título dos pedágios mais caros do país, novamente a população paranaense se encontra diante de proposta semelhante e com um planejamento que aponta para tarifas maiores.

Neste ponto não restam dúvidas sobre a necessidade da participação popular nos espaços decisivos, bem como as auditorias públicas, a fim de que possam garantir seus direitos que há tempos vem sendo negligenciados em prol dos interesses da iniciativa privada que mascaram ambições particulares de grandes empresários e agentes políticos. Possibilitando que não precisem aguardar mais de três décadas para reaverem sua situação, e que possam exigir na lei seu espaço, para que possam exercer de forma real seu direito de ir e vir.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA REGULADORA DO PARANÁ (AGEPAR). **Rodovias Concedidas**. Disponível em: <http://www.agepar.pr.gov.br/Pagina/Rodovias-Concedidas#>. Acesso em 09 de mar. de 2021.

BRASIL. Decreto-Lei nº 791, de 27 de agosto de 1969. **Dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências**. Brasília, 27 ago. 1969. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEL&numero=791&ano=1969&ato=199QTUU9EMjRVT898>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

BRASIL. Lei nº 8666, de 21 de junho de 1993. **Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos de Administração Pública e dá outras providências**. Brasília, 21 jun. 1993. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=8666&ano=1993&ato=beaEzYU5ENFpWTd78>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

BRASIL. Lei nº 8883, de 8 de junho de 1994. **Altera dispositivos da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o art. 37 inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e dá outras providências**. Brasília, 8 jun. 1994. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=8883&ano=1994&ato=6dcATVE50dJpWTc88>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

BRASIL. Lei nº 8987, 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, 13 fev. 1995. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=8987&ano=1995&ato=0fdk3YE5UeJpWT127>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

BRASIL. Lei nº 9074, de 7 de julho de 1995. **Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e de outras providências**. Brasília, 7 jul. 1995. Disponível em:

<https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=9074&ano=1995&ato=c1ag3YU5UeJpWTF30>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

BRASIL. Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004. **Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.** Brasília, 30 dez. 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm. Acesso em: 16 de julho de 2023.

COLOMBO, Irineu Mario. **O pedágio no Paraná: Lei permissiva e contrato forte.** Economia & Região, Londrina (Pr), v.7, n.1, p.109-126, jan/jun. 2019. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/ecoreg/article/view/30150>. Acesso em: 08 de mar. de 2021.

FIGUEIREDO, Mário João. **A concessão de rodovias paranaenses: uma análise à luz das teorias da regulação.** In: II ECOPAR, 2, 2003, Maringá, Anais... Maringá: UEMUEL-UEPG-UNIOESTE-IPARDES, 2003, p. 43-55. Disponível em: https://www.sinagencias.org.br/conteudo_arquivo/130307_4D0958.pdf. Acesso em 10 de mar. de 2021.

MARTINS, Fernando. **A história do pedágio no Paraná: 22 anos de corrupção, demagogia e preço alto.** Gazeta do Povo, 2019. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/politica/parana/a-historia-do-pedagio-no-parana-22-anos-de-corrupcao-demagogia-e-preco-alto-atar4wwbep40i283c0gimdivg/>. Acesso em 09 de mar. de 2021.

GAZETA DO POVO. **Pedágios no Paraná: mapa e valores das tarifas.** Gazeta do Povo, 2018. Disponível em: <https://infograficos.gazetadopovo.com.br/transporte/pedagios-parana-mapa-e-tarifas/>. Acesso em 09 de mar. de 2021.

KARAM, Rejane; SHIMA, Walter Tadahiro. **A concessão de rodovias paranaenses: um serviço público sob a ótica do lucro.** Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD, n. 113, p. 103-127, 2011. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/ret/article/download/28950/18919>. Acesso em: 11 de mar. de 2021.

LEME, Alessandro André. **Neoliberalismo, globalização e reformas do Estado: reflexões acerca da temática.** In: Revista Barbarói, Santa Cruz do Sul, n. 32, p. 114-138, jan./jul. 2010. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/barbaroi/article/view/1045/1083>. Acesso em: 9 de mar. de 2021.

NEGRÃO, João José de Oliveira. **O governo FHC e o neoliberalismo.** In: Revista Lutas Sociais, PUC-SP, São Paulo, Vol. 1, p. 103-112, nov. 1996. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18809>. Acesso em 9 de mar. de 2021.

PARANÁ. Lei complementar nº 76 de 21 de dezembro de 1995. **Dispõe sobre concessões e permissões de serviços públicos.** Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=8471&codItemAto=79239#1522388>. Acesso em 10 de mar. de 2021.

PARANÁ. Lei Complementar nº 79, de 2 de dezembro de 1996. **Altera os dispositivos que especifica, da Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995, e adota outras**

providências. Curitiba, 2 dez. 1996. Disponível em:

<https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=8481&codItemAto=79673>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

PARANÁ. Lei Complementar nº 198, de 27 de julho de 2016. **Acresce o § 4º ao art. 24 da Lei Complementar nº 76 de 21 de dezembro de 1995, que dispõe sobre concessões e permissões de serviços públicos.** Curitiba, 27 jul. 2016. Disponível em:

<https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=159994&codItemAto=989890>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

PARANÁ. Lei Complementar nº 205, de 7 de dezembro de 2017. **Dispõe sobre os serviços de distribuição de gás canalizado no Estado do Paraná, de que trata o art. 9º da Constituição Estadual e providências pertinentes.** Curitiba, 1 mar. 2018. Disponível em:

<https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=187274&indice=1&totalRegistros=1>. Acesso em: 26 de abril de 2022.

RUSTNEI, Schmitz. **Uma contribuição metodológica para avaliação da tarifa de pedágio em rodovias. Florianópolis (SC).** 2001. Tese de doutorado – Programa de Pós-Graduação Engenharia de Produção e Sistemas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

SANTOS, Milton. **Economia espacial.** Críticas e alternativas. São Paulo: Hucitec, pp. 31 – 42, 1977. Disponível em: http://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/A-TOTALIDADE-DO-DIABO-como-as-formasgeograficasdifundem_MiltonSantos1977.pdf. Acesso em: 11 de mar. de 2021.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2005.