

A partir da metade dos anos 70 e com maior vigor até os dias de hoje, o mundo está em constante experiência com relação à tendência geral de redução da participação do Estado nas atividades econômicas.

No Brasil, o primeiro presidente a adotar as privatizações como parte de seu programa econômico foi Fernando Collor de Mello (1990-1992) que implementou essa política desencadeando um dos maiores programas de privatização do mundo. Porém, das 68 empresas incluídas no programa, somente 18 foram efetivamente privatizadas, pois surgiram vários problemas no processo de privatização da Via Anheima São Paulo e VASP.

No governo Fernando Henrique Cardoso, com a criação do Conselho Nacional de Desestatização, deixou claro sua intenção de implantar um amplo programa de privatizações. Ao longo dos oito anos de mandato privatizou, atingindo uma receita de 78,61 bilhões de dólares com participação de investidores estrangeiros que contribuíam com 53% do total arrecadado.

Desse total, 22,23 bilhões de dólares foram referentes às privatizações do setor elétrico e, 29,81 bilhões de dólares do setor de telecomunicações.

O governo Lula, foi responsável pela privatização de cerca de 2,6 mil quilômetros de rodovias federais leiloadas em 9 de outubro de 2007 onde o grande vencedor do leilão para explorar os pedágios por 25 anos foi o grupo espanhol OHL.

As estradas privatizadas são:
 BR-381 Belo Horizonte (MG) e São Paulo (SP) - grupo OHL
 BR-393 Divisa (MG-RJ) e Via Dutra (RJ) - Acciona
 BR-101 Ponte Rio Niterói (RJ) (ES) - grupo OHL
 BR-153 Divisa (MG-SP) e Divisa (SP-PR) - BR VIAS
 BR-116 São Paulo (SP) e Curitiba (PR) - grupo OHL
 BR-116 Curitiba (PR) e Divisa (SC-RS) - grupo OHL
 BR-116/376/PR-101/SC Curitiba (PR) e Florianópolis (SC) - grupo OHL

Os critérios adotados no edital para privatização das rodovias federais são diferentes das adotadas pelos estados de São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro uma década antes. As federais equivalem a um valor seis vezes menor que os valores adotados na Anhanguera/Imigrantes (SP), por exemplo.

Entretanto, recentes matérias de jornais e revistas especializadas levantaram que os contratos realizados nas concessões federais de 2007 não têm sido cumpridos e que as estradas encontram-se, em 2012, com obras atrasadas e trechos em péssimas condições.

Muitas críticas são feitas aos valores dos pedágios do Estado de São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro (mais precisamente as de São Paulo), mas verdade seja dita, são semelhantes das rodovias existentes em diversos países do mundo, a grande maioria das rodovias privatizadas pelo Estado de São Paulo, são, sem sombra de dúvida, as melhores do Brasil oferecendo segurança, boa conservação, auxílio mecânico, unidades de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) e socorro médico com unidades de UTI para, assim, atender melhor aqueles que se acidentam.

Quem transita ou já transitou pelas rodovias paulistas e paranaenses pedagiadas, sabe do que estou falando. A conservação da faixa de domínio (que é reservada para a rodovia e sua expansão) é impecável mesmo em tempos chuvosos, capinados e em alguns trechos ornamentados por plantas e flores com sinalizações visuais, conservadas e sempre revitalizadas.

Esta semana fiz uma viagem de ida e volta até São José do Rio Preto interior de São Paulo. Não fiz a conta exata mas gastei um pedágio aproximadamente R\$150,00/R\$180,00 para percorrer 900 km (ida e volta). Caro? Barato? Fica essa política, pois quem precisa ir e vir em determinados trechos todos os dias acaba ficando oneroso, mas a qualidade da pista de rolamento, sinalização horizontal e vertical

impecáveis, atendimento oferecidos pelas concessionárias, obras de manutenção ao longo dos 450km percorridos e a limpeza da faixa de domínio não deixa nada a desejar para as grandes rodovias dos países dito de primeiro mundo.

www.naganuma.com.br

mn@naganuma.com.br

Twitter - @mtnaganuma