

Privatização de rodovias, na verdade, não é o termo correto, pois privatizar seria, no caso, a empresa vencedora do leilão, comprar todo trecho da rodovia incluindo a faixa de domínio (extensão da pista de rolamento e a área para sua expansão) tornando-se dono dela. Não é isso que acontece. A empresa vencedora recebe a concessão por 20 ou 25 anos para poder explorá-la mediante contrato onde são estabelecidos valores, carência, formas de conservação e muitos outros itens que fazem parte do certame.

Durante a campanha presidencial, a então candidata Dilma Rousseff citou o sucesso de seu modelo de privatização de estradas, no qual vence o leilão a empresa que se comprometer a praticar o menor valor a ser cobrado nas praças de pedágio do trecho recebido para explorar durante 25 anos.

Vale lembrar que a empresa vencedora, ao contrário dos leilões para concessões praticados pelos Estados, não paga nada para arrematar o trecho; apenas garante por contrato quanto cobrar pelo pedágio.

Simpatizantes do governo e da candidata elogiaram a modalidade alegando ser melhor que as praticadas pelos Estados onde vence a empresa que pagar mais pela concessão e em troca estabelece livre para estabelecer os valores dos pedágios. Livre porque em última instância o valor é determinado pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Ou seja. Em ambos os casos há fixação de preços.

O fato é que as estradas geridas pelo modelo petista são bem mais baratas para seus usuários do que as geridas pelos Estados. Exemplo: uma viagem de Belo Horizonte-MG a São Paulo-SP pela Fernão Dias inteiramente privatizado pelo modelo petista, 600 km paga-se aproximadamente R\$10,00 a R\$12,00 e uma viagem de São Paulo-SP ao interior do próprio Estado para a cidade de São José do Rio Preto pelas vias Washington Luiz e Rodovia dos Bandeirantes, 450 km paga-se entre R\$70,00 e R\$80,00.

As estradas do Estado do Paraná e São Paulo são famosas tanto pelo preço do pedágio astronômico quanto pela alta qualidade do pavimento sendo comparado de estilo suíço, mas consideradas, de longe, as melhores do País.

Existem controvérsias entre o modelo novo e o antigo. Alguns liberais alegam que o modelo novo petista pratica a antiliberal medida do congelamento de preços. Para eles o modelo antigo tucano seria melhor, pois dá mais liberdade concessão.

Liberais ou não, a grande verdade é que os dois modelos são a mesma coisa. Caso tenhamos a liberdade de escolha entre um e outro, ficaremos com o modelo petista que é de preço determinado.

De qualquer forma estabelece um monopólio, pois elas não estão submetidas à disciplina do livre mercado. Um serviço cujo lucro é garantido e caso alguma delas consiga ter prejuízo, esse não é coberto pelo contribuinte.

Ora, se não estão submetidos à disciplina do livre mercado, o serviço possui uma demanda enorme e sua oferta é um monopólio garantido pelo estado, impossível, aos nossos olhos, a empresa que o executa ter prejuízo em algum momento de sua operação.

O modelo petista não será melhor se tiver a liberdade de determinar seus preços. Ao contrário, poderá ser pior. Por exemplo; a qualidade do asfalto da Rodovia dos Bandeirantes e o da Fernão Dias quase não tem diferença, ao passo que a diferença de preço é gritante.

Para que a qualidade permaneça impecável até o último dia da concessão, é preciso que as estradas estejam submetidas à livre concorrência de outras estradas que fazem a mesma rota que estariam sendo geridas privadamente concorrendo entre si.

Os paranaenses e paulistas que estão insatisfeitos com o valor do pedágio cobrado, deveriam viajar pelo Brasil afora e amargar com a troca da

suspensão de seu automóvel ao final de cada viagem e fazer um comparativo de valores.</p>
<p style="text-align: justify;">www.naganuma.com.br
mn@naganuma.com.br
Twitter
</p>
<p>- @mtnaganuma</p>