

DIÁRIO DA ASSEMBLÉIA

Nº 115

CURITIBA, SEGUNDA-FEIRA, EM 09 DE SETEMBRO DE 2002

ANO XXVIII

Mesa Diretora

HERMAS BRANDÃO

Presidente - PSDB

ELIO RUSCH

1º Vice-Presidente - PFL

IRINEU COLOMBO

2º Vice-Presidente - PT

AUGUSTINHO ZUCCHI

3º Vice-Presidente - PDT

VALDIR ROSSONI

1º Secretário - PTB

ANTONIO ANIBELLI

2º Secretário - PMDB

CESAR SELEME

3º Secretário - PPB

EDNO GUIMARÃES

4º Secretário - PSDB

NELSON GARCIA

5º Secretário - PFL

ABIB MIGUEL

Diretor Geral

Lideranças

<i>Líder do Governo</i>	<i>Durval Amaral</i>
<i>Líder da Oposição</i>	<i>Waldyr Pugliesi</i>
<i>PTB</i>	<i>Carlos Simões</i>
<i>PFL</i>	<i>Plauto Miró Guimarães</i>
<i>PSDB</i>	<i>Ademar Luiz Traiano</i>
<i>PMDB</i>	<i>Nereu Moura</i>
<i>PPB</i>	<i>Tony Garcia</i>
<i>PT</i>	<i>Luciana Rafagnin</i>
<i>PDT</i>	<i>Luiz Carlos Zuk</i>
<i>PSL</i>	<i>Luiz Carlos Martins</i>
<i>PL</i>	<i>Pastor Edson Praczyk</i>
<i>PPS</i>	<i>Marcos Isfer</i>

Representação Partidária

PMDB - 08: Ademir Bier - Antonio Anibelli - Caíto Quintana - Edson Strapasson - Nereu Moura - Orlando Pessuti - Ricardo Chab - Waldyr Pugliesi; PSDB - 08: Algaci Tulio - Ademar Traiano - Edno Guimarães - Hermas Brandão - Antonio Baratter - Nelson Tureck - Ricardo Maia - Sérgio Spada; PFL - 08: Basílio Zanusso - Cleiton Kielse - Divanir Braz Palma - Durval Amaral - Elio Rusch - Nelson Garcia - Plauto Miró Guimarães - Nelson Justus; PTB - 05: Carlos Simões - Hidekazu Takayama - Luiz Accorsi - Luiz Carlos Alborghetti - Valdir Rossoni; PDT - 06: Augustinho Zucchi - Eli Ghellere - José Maria Ferreira - Luiz Carlos Zuk - Neivo Beraldin - Renato Gaúcho; PPB - 06: Cesar Seleme - Duílio Genari - Fernando Ribas Carli - Tony Garcia - Miltinho Pupio - Moysés Leônidas; PT - 04: Ângelo Vanhoni - Hermes Fonseca - Irineu Colombo - Luciana Rafagnin; PL - 03: Chico Noroeste - Pastor Edson Praczyk - Serafina Carrilho; PSL - 03: Geraldo Cartário - Luiz Carlos Martins - Antonio Carlos Belinati; PPS - 02: Cezar Silvestri - Marcos Isfer; PSC - 01: Fernando Guimarães.

**4ª SESSÃO LEGISLATIVA DA
14ª LEGISLATURA
ATA DA 026ª SESSÃO
EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM
09 DE SETEMBRO DE 2002**

(segunda-feira)

Presidência do senhor deputado Hermas Brandão, secretariada pelos senhores deputados Edno Guimarães e Luiz Carlos Alborghetti.

Às dezesseis horas e trinta minutos é registrada a presença dos seguintes senhores deputados: Mesa Executiva: Hermas Brandão, Elio Rusch, Augustinho Zucchi, Valdir Rossoni, Antonio Anibelli, Cesar Seleme, Edno Guimarães, Nelson Garcia; PPS: Cezar Silvestri, Marcos Isfer; PL: Pastor Edson Praczyk, Serafina Carrilho; PPB: Duílio Genari, Fernando Ribas Carli, Moysés Leônidas, Tony Garcia; PDT: Antonio Baratter, Eli Ghellere, José Maria Ferreira, Luiz Carlos Zuk, Neivo Beraldin, Renato Gaúcho; PT: Ângelo Vanhoni, Hermes Fonseca, Luciana Rafagnin; PSDB: Ademar Traiano, Algaci Tulio, Nelson Tureck, Ricardo Maia, Sérgio Spada; PFL: Basílio Zanusso, Divanir Braz Palma, Plauto Miró Guimarães; PTB: Nelson Justus; Hidekazu Takayama, Luiz Accorsi, Luiz Carlos Alborghetti; PMDB: Ademir Bier, Edson Strapasson, Nereu Moura, Orlando Pessuti, Waldyr Pugliesi; PSL: Antonio Carlos Belinati, Geraldo Cartário; PSC: Fernando Guimarães (45). Achando-se ausentes os seguintes senhores deputados: Irineu Colombo, Caíto Quintana, Ricardo Chab, Luiz Carlos Martins; Carlos Simões, Chico Noroeste, Cleiton Kielse, Durval Amaral e Miltinho Pupio (09).

Verificada a existência de número legal, o senhor presidente declara aberta a

SESSÃO EXTRAORDINÁRIA.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

O SR. 2º SECRETÁRIO

Procede à leitura da Ata da Sessão anterior, a qual foi aprovada sem observações.

O SR. 1º SECRETÁRIO

Procede à leitura do seguinte

EXPEDIENTE:

Requerimentos:

REQUERIMENTO Nº 2214

Senhor Presidente:

O deputado que o presente subscreve no uso de suas atribuições regimentais, REQUER, após o ouvido o

Plenário a inversão de pauta da Ordem do Dia da presente Sessão Extraordinária.

Sala das Sessões, em 09.09.2002

(a) PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES

REQUERIMENTO Nº 2216

Senhor Presidente:

O deputado que o presente subscreve no uso de suas atribuições regimentais e após ouvido o douto Plenário, respeitosamente Requer a retirada do item 06 da Ordem do Dia da presente Sessão Extraordinária, Projeto de Lei nº 601/2002, de autoria do deputado Nelson Justus, que autoriza o Poder Executivo permutar imóvel de sua propriedade com a empresa Cattalini Terminais Marítimos Ltda, por 10 Sessões.

Nestes termos, pede deferimento.

Sala das Sessões, em 09.09.2002

(a) NEIVO BERALDIN

REQUERIMENTO Nº 2218

Senhor Presidente:

O deputado que o presente subscreve no uso de suas atribuições regimentais, REQUER, após ouvido o Plenário, a retirada por 10 Sessões do Projeto de Resolução nº 019/2002, item 07 da Ordem do Dia.

Sala das Sessões, em 09.09.2002

(a) EDSON STRAPASSON

REQUERIMENTO Nº 2219

Senhor Presidente:

O deputado que o presente subscreve no uso de suas atribuições regimentais e após ouvido o douto Plenário, respeitosamente Requer a retirada do item 06 da Ordem do Dia da presente Sessão Extraordinária, Projeto de Lei nº 601/2002, de autoria do deputado Nelson Justus, que autoriza o Poder Executivo permutar imóvel de sua propriedade com a empresa Cattalini Terminais Marítimos Ltda, e que o mesmo seja encaminhado à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação, para discussão e emissão de parecer.

Nestes termos, pede deferimento.

Sala das Sessões, em 09.09.2002

(a) EDSON STRAPASSON

REQUERIMENTO Nº 2221

Senhor Presidente:

O deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais, REQUER, após ouvido o Plenário, a votação em bloco das Proposições constantes da Ordem do Dia, da presente Sessão, 29/2002 e 69/2002.

Sala das Sessões, em 09.09.2002

(a) LUIZ CARLOS ALBORGHETTI

Apoioamento:

Edno Guimarães e 1 ilegível.

REQUERIMENTO Nº 2215

Senhor Presidente:

O deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais, REQUER destaque para discussão e votação do Item 4, Proposição de Veto nº 109/2002 (Projeto de Lei nº 507/2002).

Sala das Sessões, em 09.09.2002.

(a) ADEMAR TRAIANO

REQUERIMENTO Nº 2217

Senhor Presidente:

O deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais, REQUER destaque para discussão e votação do item 3, Proposição de Veto 73/2002 (Projeto de Lei nº 162/2002).

Sala das Sessões, em 09.09.2002.

(a) DIVANIR BRAZ PALMA

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Está encerrada a Hora do Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA,

com a presença de 45 senhores deputados.

Sobre a mesa, Requerimento nº 2214, de autoria do deputado Plauto Miró Guimarães, constante do expediente, solicitando a inversão de pauta da Ordem do Dia da presente Sessão Extraordinária. **Aprovado.**

O SR. NEIVO BERALDIN (**Pela Ordem**)

Gostaria de saber o que foi colocado em votação? Inversão de que projeto?

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Inversão de pauta. Ao invés de votarmos o item 1º, será votado o item 7º.

De conformidade com o requerimento acima aprovado.

ITEM 07

1ª DISCUSSÃO - do Projeto de Resolução nº 019/2002, de autoria da CPI - ALL - América Latina Logística do Brasil SA. que aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito da América Latina Logística do Brasil SA. **Sem parecer.**

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 019/2002

A Assembléia Legislativa
do Estado do Paraná

R E S O L V E :

Art. 1º - Fica aprovado o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito da América Latina Logística do Brasil SA.

Art. 2º - Esta resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em 28.08.2002

(aa) PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES - Presidente
GERALDO CARTÁRIO - Relator

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO
ESTADO DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Anibal Khury

RELATÓRIO FINAL

Comissão Parlamentar de Inquérito
ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
DO BRASIL S/A

Presidente: Deputado Plauto Miró Guimarães

Vice-Presidente: Deputado Edson Strapasson

Relator: Deputado Geraldo Cartário

Membros:

Deputado Ademir Bier
Deputado Ângelo Vanhoni
Deputado Carlos Simões
Deputado Duílio Genari
Deputado Eli Ghellere
Deputado José Maria Ferreira
Deputado Luiz Carlos Alborghetti
Deputado Nelson Garcia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
Requerimento, criação e instalação da Comissão	4
Definição e delimitação do objeto. Objetivo	5
Metodologia dos trabalhos da Comissão e da elaboração do Relatório	6
Definições	7

MODELAGEM DA DESESTATIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL	8
--	---

CONTRATOS REGULADORES	9
-----------------------------	---

FISCALIZAÇÃO	10
Competência do Poder Concedente	10
Competência da RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	10

DEPOIMENTOS COLHIDOS	11
Representante do Sindicato dos empregados	11
Representantes do Poder Concedente	13
Representante da Concessionária	16

INVESTIMENTOS	18
ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES	20
Relação acidentes “versus” investimentos.....	21
Medidas adotadas pela Concessionária	24
CONCLUSÃO.....	26
Conclusões da Comissão	26
Encaminhamento do Relatório	27
ADENDOS	29
Cronograma dos principais fatos da Comissão	29
Principal legislação e regulamentação aplicável à concessão dos serviços de transporte ferroviário e à segurança na sua prestação	30

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

INTRODUÇÃO

Requerimento, criação e instalação da Comissão

A Assembléia Legislativa do Estado do Paraná, no âmbito de suas atribuições constitucionais e legais – entre as quais a de bem representar a sociedade paranaense no exercício e na defesa de seus direitos e garantias –, houve por bem criar e instalar Comissão Parlamentar de Inquérito com vistas a apurar as condições segundo as quais a concessionária ALL – América Latina Logística do Brasil S.A. (doravante “Concessionária”) vem operando as estradas de ferro no Estado do Paraná.

Com esse objetivo os Deputados (em ordem alfabética) Ademar Traiano, Algaci Tulio, Basílio Zanusso, Cesar Seleme, Cezar Silvestri, Divanir Braz Palma, Duílio Genari, Durval Amaral, Edno Guimarães, Elio Rusch, Geraldo Cartário, Hidekazu Takayama, Luiz Accorsi, Luiz Carlos Alborghetti, Luiz Carlos Martins, Miltinho Pupio, Nelson Garcia, Plauto Miró Guimarães, Ricardo Maia, Serafina Carrilho, Tony Garcia e Valdir Rossoni apresentaram à Mesa, na Sessão de 6 de dezembro de 2000, requerimento para a constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito, constituída de onze membros, para apurar a ocorrência de acidentes na malha ferroviária estadual, notadamente após a concessão do serviço público de transporte ferroviário de cargas pela União à Concessionária, apurando responsabilidades e as reais condições da ferrovia por ela operada.

Em atendimento ao requerimento dos Deputados acima elencados, o Presidente da Assembléia Legislativa do Estado do Paraná, Deputado Hermas Brandão, em ato

de 12 de junho de 2001, declarou constituída esta Comissão Parlamentar de Inquérito, que veio a ser instalada em 5 de setembro de 2001, em sessão presidida pelo Deputado Elio Rusch, Vice-Presidente da Comissão Executiva.

Definição e delimitação do objeto. Objetivo

Segundo o ato do Presidente da Assembléia Legislativa que declarou constituída esta Comissão, o objeto precípua dos trabalhos a serem por ela desenvolvidos consistiria em “apurar as freqüentes e sucessivas ocorrências de acidentes na malha ferroviária estadual, notadamente após a concessão do serviço público pela União à América Latina Logística”.

Tal definição tornou necessário definir o entendimento da expressão “malha ferroviária estadual”. Com efeito, há no território paranaense três operadoras ferroviárias, a saber (a) a Concessionária, (b) Ferropar – Ferrovia Paraná S.A., que opera, sob concessão estadual, o transporte de cargas no trecho compreendido entre Guapuva e Cascavel, e finalmente (c) Consórcio Pontal do Paraná, operadora turística do trecho Curitiba – Paranguá. Esta Comissão concentrou as investigações nos trechos operados pela Concessionária.

Por outro lado, a Comissão houve por bem não adotar critério discriminatório segundo a natureza dos acidentes a serem investigados e/ou suas conseqüências. Embora a princípio nem todo evento classificável como “acidente ferroviário” se revestisse de relevância suficiente para merecer a atenção da Comissão, considerou-se mais importante proceder a uma análise dos números de acidentes ocorridos antes e após a privatização do serviço, relacionando-os aos volumes de transporte realizados, respectivamente, pela Rede Ferroviária Federal S.A. (doravante, “Rede”) e pela Concessionária, bem como os volumes de investimentos feitos por esta em sua malha. Com isso pretendeu-se chegar a estatísticas que permitissem saber se houve aumento (em números absolutos e em números relativos) na quantidade de acidentes ferroviários ocorridos no Estado.

Nessa linha de raciocínio, importa determinar alguns aspectos de grande relevância:

(a) se houve aumento ou diminuição do número de acidentes ferroviários na malha ferroviária operada pela Concessionária no Estado do Paraná;

(b) relacionar o aumento ou diminuição do número de acidentes com o aumento ou diminuição do volume transportado pela Concessionária comparativamente aos volumes de transporte realizados na época da Rede;

(c) se a Concessionária vem realizando os investimentos necessários a melhorar o quadro de acidentes verificados em sua malha, de forma compatível com os dados resultantes dos itens “a” e “b” acima; e

(d) se as soluções apresentadas pela Concessionária são adequadas para prevenir e coibir a ocorrência dos mesmos e mitigar seus efeitos.

Por questão de ordem, outras informações constantes dos autos (tais como de natureza trabalhista, societária, etc.), e que se demonstraram menos relevantes ao contexto das investigações, deixarão de ser referidas neste Relatório.

Observado o âmbito do objeto definido acima, são objetivos dos trabalhos desta Comissão:

(a) apurar fatos, através da coleta e análise de documentos, depoimentos e outras fontes de informação,

(b) apreciar os fatos à luz da legalidade e do interesse coletivo,

(c) reunir, se houver, provas ou indícios de irregularidades, e

(d) subsidiar, se for o caso, as autoridades competentes na adoção de medidas com vistas (I) a assegurar a eficiência e a segurança do serviço de transporte ferroviário de cargas no Estado do Paraná e (II) à responsabilização cível, penal e/ou administrativa da Concessionária ou seus administradores, se cabível.

Metodologia dos trabalhos da Comissão e da elaboração do Relatório

Os trabalhos realizados pela Comissão, ora relatados e resumidos, consistiram basicamente na coleta e análise de documentos e depoimentos.

O objetivo deste Relatório é retratar os trabalhos realizados, de forma clara, fiel e sistemática. Faz-se, inicialmente, breve retrospecto do cenário de privatização das ferrovias em nosso país, passando em seguida para as disposições do Contrato de Concessão e do Contrato de Arrendamento celebrados pela Concessionária. Na sequência, faz-se um sumário dos depoimentos colhidos, seguido de observações sobre os investimentos realizados pela Concessionária. Finalmente, segue um capítulo com a análise das informações colhidas e a conclusão.

Definições

Para fins de clareza e uniformidade da terminologia empregada neste Relatório, os termos abaixo definidos terão, quando empregados com iniciais maiúsculas, o significado que ora se lhes atribui, exceto se o contexto exigir sentido diverso, entendido que o significado no singular aplica-se ao plural e vice-versa.

Comissão. Comissão Parlamentar de Inquérito.

Concessionária. É a ALL – América Latina Logística Do Brasil S.A., sociedade por ações com sede na Avenida Sete de Setembro, 2645, na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, inscrita no CNPJ/MF sob n.º 01.258.944/0001-26, empresa adjudicatária da Concessão.

Contrato de Arrendamento. É o Contrato de Arrendamento celebrado entre a Concessionária e a Rede em 27 de fevereiro de 1997.

Contrato de Concessão. É o Contrato de Concessão celebrado entre a Concessionária e o Poder Concedente em 27 de fevereiro de 1997.

Malha Sul. São os trechos ferroviários correspondentes às antigas Superintendências Regionais 5 (SR-5 – Paraná e Santa Catarina) e 6 (SR-6 – Rio Grande do Sul) da Rede.

Poder Concedente. É a União Federal, através do Ministério dos Transportes.

Rede. É a Rede Ferroviária Federal S.A. (em liquidação), sociedade de economia mista com sede na Praça Procópio Ferreira, 86, Centro, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro.

O fundamento constitucional, legal e regimental dos atos referidos neste Relatório, encontram-se indicados, quando seja o caso, nos documentos que os consubs-tanciam, e que integram os autos do presente inquérito.

MODELAGEM DA DESESTATIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

De forma a estabelecer o pano de fundo para o trabalho realizado pelos membros desta Comissão, convém inicialmente delinear, com base nas informações prestadas pelos Depoentes e outras obtidas pela Comissão em várias fontes de pesquisa, o modelo jurídico-econômico adotado pelo BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e pelo CND – Conselho Nacional de Desestatização, órgão superior de deliberação do Programa Nacional de Desestatização, para a privatização do serviço público federal de transporte ferroviário de cargas. Tal modelo consistiu de:

I – divisão da malha ferroviária, até então operada pela Rede, em 6 (seis) malhas regionais denominadas respectivamente Malha Oeste, Malha Centro-Leste, Malha Sudeste, Malha Tereza Cristina, Malha Sul e Malha Nordeste (em 29 de maio de 1998 a Ferrovia Paulista S.A. - Fepasa, operadora da malha ferroviária do Estado de São Paulo, foi incorporada ao patrimônio da Rede, nos termos do Decreto n.º 2.502 da Presidência da República, de 18 de fevereiro de 1998; com a extinção de Fepasa, a malha ferroviária do Estado de São Paulo foi incluída no Programa Nacional de Desestatização sob a denominação de “Malha Paulista”);

II – outorga, pelo Poder Concedente, da concessão dos serviços de transporte ferroviário de cargas relativos a cada uma das Malhas;

III – arrendamento, pela Rede a cada uma das adjudicatárias das concessões, dos bens operacionais vinculados à prestação serviços concedidos; e

IV – alienação, da Rede para as concessionárias, de bens de pequeno valor vinculados à respectiva Malha.

A outorga das concessões e a celebração dos correspondentes contratos foram precedidas de um leilão para cada uma das Malhas, conforme demonstra o quadro abaixo:

Malha	Leilão	Concessionária	Início da Operação
Oeste	05.03.96	Ferrovias Noroeste S/A	01.07.96
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovias Centro Atlântica S/A	01.09.96
Sudeste	20.09.96	MRS Logística	01.12.96
Tereza Cristina	22.11.96	Ferrovias Tereza Cristina S/A	01.02.97
Sul	13.12.96	ALL - América Latina Logística do Brasil S/A*	01.03.97
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S/A	01.01.99
*Então denominada "Ferrovias Sul-Atlântico S/A"			

Em suma, a Concessionária é responsável pela prestação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Sul, por força do Contrato de Concessão, e nessa qualidade celebrou com a Rede o Contrato de Arrendamento, tendo por objeto bens operacionais de propriedade da Rede vinculados à prestação dos serviços concedidos, tais como material rodante (vagões e locomotivas), máquinas e equipamentos, faixa de domínio ferroviária, via permanente (as linhas férreas propriamente ditas, consistentes de uma estrutura composta de trilhos e dormentes sobre lastro de brita), estações, etc.

CONTRATOS REGULADORES

A Comissão teve acesso ao Contrato de Concessão e ao Contrato de Arrendamento, tendo analisado as disposições contratuais aplicáveis relacionadas à matéria objeto de suas investigações. Neste aspecto, a Comissão se deteve particularmente nas obrigações contratuais relacionadas com a qualidade e a segurança do serviço, a conservação e manutenção do patrimônio público, e os poderes de fiscalização das atividades da Concessionária.

O capítulo "Análise das informações" tece algumas apreciações das disposições do Contrato de Concessão e do Contrato de Arrendamento, e de sua correlação com as demais informações documentais e depoimentais colhidas.

FISCALIZAÇÃO

Uma das preocupações centrais dos membros desta Comissão consistia em responder à pergunta: "de quem é a competência para fiscalizar as atividades da Concessionária?". Somente poderes de fiscalização claros e atuantes podem garantir que os serviços públicos estejam em consonância com os interesses coletivos envolvidos, garantindo sua prestação em condições adequadas.

Com base na documentação reunida a Comissão pôde constatar que as concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de cargas estão sujeitas a pelo menos uma dupla, e em alguns casos tripla, fiscalização concorrente.

Competência do Poder Concedente

A competência fiscalizatória principal é a do Poder Concedente, estabelecida na Cláusula Nona, item 9.1, inciso XIX, e 9.2, inciso I, e Cláusula Décima Segunda, ambas do Contrato de Concessão, sendo atribuição da União Federal regulamentar os serviços concedidos, fiscalizar permanentemente a sua prestação e aplicar as penalidades regulamentares e contratuais. Isto foi corroborado pelo Chefe da Divisão de Fiscalização do Departamento dos Transportes Ferroviários da Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, Sr. Luís Fernando de Pádua Fonseca, em seu depoimento de 18 de dezembro de 2001 (v. capítulo "Depoimentos Colhidos").

Competência da RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.

À Rede cabe, na qualidade de proprietária dos bens arrendados à Concessionária, fiscalizar as condições de uso, conservação e manutenção de tais bens, conforme estabelece a Cláusula Quarta, inciso II do Contrato de Arrendamento.

DEPOIMENTOS COLHIDOS

Esta Comissão colheu os seguintes depoimentos, dos quais segue sumário:

(a) **Sr. Iwerson Manoel Pereira Rocha**, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Estados do Paraná e Santa Catarina.

(b) **Sr. Luís Fernando de Pádua Fonseca**, Chefe da Divisão de Fiscalização do Departamento dos Transportes Ferroviários da Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes.

(c) **Sr. Cláudio da Rocha Santos**, representante do Departamento dos Transportes Ferroviários da Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes.

(d) Sra. **Silvana Alcântara**, Gerente de Relações Corporativas e Meio Ambiente da Concessionária

Depoimento do Representante do sindicato dos empregados - Sr. Iwerson Manoel Pereira Rocha, na 2.ª Reunião Ordinária (06/09/01)

O depoente iniciou sua fala dizendo que "a administração da ALL é uma administração completamente diferente da administração da Rede Ferroviária. É uma administração com um marketing muito pesado, muito

ativo”, em que “interessa a logística do transporte e evidentemente o comercial”.

Disse que “os sindicatos foram afastados da discussão do regime que criou as privatizações (...) ficou bem claro que queiram ou não queiram a meta do governo era transferir para a iniciativa privada todo o complexo ferroviário.”

Relatou que a Concessionária desde o primeiro dia deixou claro que ia receber a ferrovia com 3.600 empregados, número esse que já não interessava por ser “muito elevado”; que a Concessionária introduziria novas tecnologias e com isso quem perderia espaço seria o trabalhador.

Sobre a frequência na ocorrência de acidentes, se comparada à operação feita na época da Rede a atualmente realizada pela Concessionária, registrou “que dos dois lados havia acidentes” e que o número de acidentes nas épocas pré e pós-privatização do transporte ferroviário “equivale”, comentando ainda que “na época (da Rede) não havia divulgação dos fatos (...) nem tampouco estatísticas”.

Informou à Comissão que o Sindicato por ele presidido não dispõe de levantamento comparativo entre os acidentes que ocorreram antes e depois da privatização.

Perguntado sobre os motivos que levaram o Governo Federal a sempre ter prejuízo com a operação do serviço ferroviário, apesar dos vários aportes de recursos, respondeu que “a administração pública, de modo geral, na verdade (...) não se preocupa em ter uma administração compacta (...) a coisa acontecia (...) para satisfazer politicamente os interesses”. Disse ter visto “incompetência na parte comercial, no marketing, na logística, incompetência”. Que “as demandas eram reprimidas, um terço da capacidade de transporte às vezes não era feito por falta de vagões e locomotivas”.

Sobre os serviços prestados pela Concessionária, observou que “a logística colocada por ela evidentemente que aumentou, e muito, o transporte”, e que, entre entregar uma mercadoria antes, quando a empresa era governamental, e hoje, que é operada pela Concessionária, “com certeza que seria agora a confiabilidade, porque (a Concessionária) faz qualquer coisa para cumprir os contratos que (...) tem”, concordando que o atendimento é melhor, mais profícuo, com mais garantia ao transporte da mercadoria, etc., uma vez que “a logística (...) é muito forte, o marketing (...) é muito forte, a preocupação (...) em satisfazer o cliente é permanente”.

Informou, finalmente, que não tem conhecimento de qualquer termo de compromisso que a Concessionária tenha assinado com o Instituto Ambiental do Paraná.

Depoimento de Representantes do Ministério dos Transportes - Srs. Luis Fernando de Pádua Fonseca e Cláudio da Rocha Santos, na 3.ª Reunião Ordinária (18/12/01)

O depoente iniciou sua fala ponderando que “toda pessoa que exerce uma atividade de transporte está sujeita a ocorrência de sinistro. Os acidentes nunca vão chegar a nível zero”. Teceu rápidas considerações sobre a modelagem adotada pelo Programa Nacional de Desestatização na privatização das ferrovias e informou que a fiscalização da segurança e da qualidade do serviço prestado pelas concessionárias ferroviárias é atribuição do Departamento de Transporte Ferroviário da Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes.

Esclareceu que cada concessionária de ferrovias está sujeita a duas inspeções semestrais, uma para análise dos aspectos econômico-financeiros, outra relacionada com o aspecto técnico-operacional. Nesta última, procede-se ao mapeamento da malha e à inspeção das condições de via permanente e material rodante, sob o ponto de vista dos investimentos realizados e da segurança oferecida. Além das inspeções ordinárias referidas, outras são realizadas rotineiramente para apuração de denúncias e questionamentos de entidades ou do Ministério Público.

Comentando as demissões realizadas pela Concessionária ao assumir a prestação do serviço, observou que “a partir do momento (em) que ela assume os serviços, a demissão que ela realizar faz parte da gestão da empresa”, e que o Poder Concedente “não tem controle sobre essa gestão”. “Desde que (a Concessionária) continue prestando o serviço do qual ela assumiu o compromisso, através de um contrato de concessão (...), a gestão de pessoal é questão gerencial da empresa”.

Respondeu desconhecer que alguma linha ferroviária tenha sido desativada pela Concessionária no Estado do Paraná.

Esclareceu que as concessionárias têm obrigação de informar ao Poder Concedente, no prazo de 24 horas, qualquer acidente grave ocorrido na malha concedida. O Poder Concedente verifica então a necessidade ou não de se realizar inspeção no local da ocorrência, com o objetivo de “fazer um relatório isento da situação do acidente e das condições de via permanente e de material rodante”.

Comentou que “o contrato de concessão estabelece algumas obrigações da concessionária. Dentro dessas obrigações, o de atingimento de metas. Foram estipuladas duas metas para a concessionária (...). A meta de produção, ou seja, realizar o transporte de uma determinada quantidade de carga. E o atingimento de meta de redução do número de acidentes.”

Disse ainda que a Concessionária “desde o primeiro ano de concessão, à exceção da meta de produção no primeiro ano, que não foi atingida, vem cumprindo as metas estabelecidas pelo contrato de concessão”.

Registrou a preocupação do Poder Concedente “no sentido de determinar alguns padrões mínimos de via, de condições de material rodante, no sentido de tentar diminuir ao máximo a probabilidade de ocorrência (...) de acidente”. Contudo, considera “o número de acidentes na

malha da ALL pequeno para o volume de carga, que vem subindo gradativamente. Se considerarmos o aumento de movimentação, com relação ao número de acidentes, a gente verifica que o número relativo vem caindo”.

Perguntado se a Concessionária infringiu alguma lei aplicável à concessão, afirmou que não.

Informou que não tem conhecimento de situações específicas em que tenha havido autuação por órgãos do meio ambiente contra as concessionárias ferroviárias, mas disse que “os órgãos de meio ambiente têm sido muito atuantes nesse sentido, de cobrar muito, das empresas concessionárias”. Que no caso específico da Concessionária, o Poder Concedente encontra-se de posse do plano de atendimento de situações de emergência, exigido pelo Regulamento dos Transportes Ferroviários.

No aspecto de investimentos realizados pelas concessionárias, disse que “(nos contratos de concessão) as duas obrigações (...) que as concessionárias têm que cumprir são as metas de produção e de redução de acidente”. E “para que a concessionária consiga reduzir os acidentes e aumentar seu volume de transporte, automaticamente ela só conseguirá isto através de investimentos”.

Fez constar ainda que “o contrato de concessão faz com que (...) a concessionária apresente um plano trienal de investimentos na malha, onde ela apresenta um volume de recursos que vai investir na malha nos três anos”, sendo que o Poder Concedente inclui em suas fiscalizações “os trechos onde a concessionária, no seu plano trienal de investimento, apontou como sendo aqueles que estão recebendo investimentos”.

O Sr. Cláudio da Rocha Santos nesta altura fez alguns esclarecimentos sobre a criação e a situação atual da Polícia Ferroviária Federal.

Não soube informar qual o volume de toneladas transportadas na malha do Estado do Paraná antes e após a privatização.

Perguntado sobre as medidas tomadas pelo Poder Concedente para corrigir, inibir ou minimizar os acidentes na parte paranaense da malha, respondeu que o Poder Concedente tem, como procedimento para tentar minimizar o número de acidentes, cobrado “o atendimento ao regulamento do transporte ferroviário de produtos perigosos, (onde) existe uma gama de exigências que os concessionários vêm cumprindo”.

Perguntado se a Concessionária já foi advertida ou penalizada pela incidência de acidentes, exemplificou que no acidente ocorrido em setembro de 2000 na Serra do Mar, verificou-se “que não se tratava de deficiência permanente, (pois) a linha apresentava condições de segurança para o tráfego. Restavam duas possibilidades, falha de material rodante (...) a (manutenção) corretiva e preventiva de cada equipamento vinha sendo feita sistematicamente (...) então sobrou a possibilidade de falha humana (...) que foi o resultado também do relatório de sindicância da concessionária”, concluindo que “neste caso nós não tínhamos motivo para penalizar a concessionária”.

Depoimento de representante da Concessionária – Sra. Silvana Alcantara, na Quarta Reunião Ordinária (01/04/02)

A depoente iniciou com breves comentários sobre o histórico da Malha Sul, informando que a Concessionária assumiu sua operação a partir de março de 1997. Que na ocasião dita malha “carecia de investimentos, a frota de locomotivas e vagões bastante deficitária para o volume de transporte que a região necessitava”. À época a Malha Sul contava “com aproximadamente 230 locomotivas e hoje temos mais de 400”; que 170 locomotivas “foram reformadas da frota morta da Rede”.

Comentou que “nos últimos 10 anos antes da privatização a União aportava capitais na Rede em torno de US\$ 500 mil por ano. Nos dois últimos anos antes da privatização (o Governo aportou) US\$ 30 mil”, isto é, “já não se via mais investimento”.

Registrou que à época da privatização a Rede transportava na Malha Sul 15 milhões de toneladas por ano, contra quase 21 milhões pela Concessionária no ano 2001. Esclareceu que os investimentos da Concessionária foram focados em “material rodante (...) e via permanente, (...) treinamento, formação de pessoas”, numa “curva decrescente de acidentes e uma curva crescente de investimentos”, aproximadamente R\$ 70 milhões por ano, sendo R\$ 90 milhões durante o ano de 2001, 63% dos quais no Estado do Paraná.

Perguntada se a Concessionária tinha alguma obrigatoriedade de realizar obras ou fazer investimentos na malha, esclareceu que há duas metas que a Concessionária deve cumprir, uma de aumento de produção, medida em toneladas por quilômetro útil, e outra de redução de acidentes. Forneceu os números atingidos pela Concessionária na meta de transporte desde a privatização da Malha Sul. Disse que “não existe uma meta de investimentos porque (o Poder Concedente parte) do pressuposto (de) que para aumentar o volume transportado e reduzir o volume de acidentes tem que ser feita uma gestão eficiente com investimentos”.

Forneceu os índices de redução de acidentes atingidos pela Concessionária anualmente desde a adjudicação da concessão. Que em volume de transporte a Concessionária tem “crescido 20 e poucos por cento ao ano” e “em acidentes (a Concessionária) tem ficado em torno de 38% abaixo do que o Ministério (dos Transportes) estabelecia, e em 2000 e 2001 em torno de 30% (abaixo)”.

Perguntada sobre o crescimento da produção, isto é, do volume transportado, respondeu tratar-se de mais de 20% ao ano, e deu números para os anos de 1998 a 2001.

Confirmou que a fiscalização da Concessionária é exercida pela Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes e acrescentou esclarecimentos sobre o modelo de privatização adotado pelo Governo Federal. Informou que, criada a Agência Nacional de Transportes Terrestres, esta será o órgão fiscalizador a

que a Concessionária estará sujeita, uma vez que a Secretaria de Transportes Terrestres será extinta. Que “a Rede está em processo de liquidação (...) por enquanto é para ela que (a Concessionária) presta satisfação do patrimônio”. Que o Poder Concedente faz “quatro fiscalizações por ano. São duas inspeções operacionais (nas quais) visitam os trechos que eles escolhem na malha” e “duas vezes por ano no aspecto econômico-financeiro”, sendo auditados “todos os livros fiscais, estatutos, contratos da empresa, contratos sociais, participação acionária”; que tais informações encontram-se disponíveis no “site” do Ministério dos Transportes.

Perguntada sobre como a Concessionária trata da convivência ambiental, afirmou que “a Rede sempre teve acidentes”, mas que hoje, apesar da redução no número, “está muito mais divulgado”, uma das razões sendo que “se é uma empresa privatizada, e com toda razão, ela é muito mais fiscalizada, e muito mais à vitrine da imprensa e de tudo. (...) Quando a empresa é privada ela é muito mais questionada e indagada sobre sua operação, (...) esse é um grande motivo pelo qual (...) qualquer acidente (...) é motivo de mídia”, e que na época da Rede “não eram divulgados”. “Hoje, se um carro abalroa um trem, bate num trem numa passagem de nível, embora seja pelo Código de Trânsito Nacional uma infração gravíssima – (punida) com sete pontos na carteira e multa, a mídia coloca ‘trem mata motorista’”.

Continuando sua fala sobre a questão ambiental, disse que a outra razão para a grande divulgação dos acidentes ferroviários atualmente é que “o País acordou para uma questão ambiental. Então, os acidentes de dez anos atrás com danos ambientais não eram divulgados como são hoje”.

Indicou que atualmente a Concessionária conta com “bases de apoio posicionadas estrategicamente na malha inteira, (...) nove bases (...) situadas de acordo com o volume de transporte que passa por aquela região, se é produto perigoso ou se não, o histórico daquela região, (...) o impacto com a comunidade, se tem rio perto” e que tais bases dispõem de “tudo aquilo que é necessário para um atendimento emergencial”.

Acrescentou que as “bases são posicionadas de forma que (a Concessionária) consiga chegar em qualquer local onde ocorra um acidente, em média em três a três horas e meia (...) com pessoas qualificadas (...), dispõe até de um avião particular”, admitindo que “como toda empresa, com certeza, (a Concessionária) tem muito a crescer, a melhorar, a evoluir”.

Registrou que no ano 2001 a Concessionária investiu cerca de R\$ 700 mil em meio ambiente, e para o ano 2002 está orçado quase o mesmo valor.

Mencionou as duas únicas empresas existentes no País especializadas nesse tipo de atendimento emergencial e citou algumas das condições que a Concessionária está negociando para a renovação do contrato celebrado com uma delas, entre as quais a instalação de novas bases de apoio em Curitiba, Lages e Canoas. Esclareceu que a

Concessionária não deseja um contrato “para atendimento em qualquer acidente (...), mais como “plano b”. Como “plano a” a Concessionária deseja manter sua estrutura própria de atendimento a acidentes.

Encerrando seu depoimento, exemplificou a atuação da Concessionária em acidente ocorrido em Piraí do Sul em agosto de 2001, no qual “vazaram 20 mil litros de óleo diesel (...) ocasionado por falha humana (...). A chegada no local, o material utilizado, a agilidade, a rapidez, a eficiência, enfim, tudo foi bastante elogiado pelo órgão ambiental e pela imprensa”.

INVESTIMENTOS

Paralelamente à preocupação desta Comissão quanto à competência fiscalizatória dos serviços prestados pela Concessionária, outra da maior relevância é a que diz respeito ao volume de investimentos por ela realizados na malha operada no Estado do Paraná.

Por um lado, a Concessionária não está obrigada a realizar volumes preestabelecidos de investimentos na malha concessionada, nem existe qualquer orientação impositiva quanto às áreas prioritárias em que tais investimentos deveriam ser aportados – conforme a Comissão pode constatar através do exame da legislação aplicável (v. Adendo n.º 02), do Contrato de Concessão, do Contrato de Arrendamento e das oitivas realizadas. Por outro lado, tanto no setor ferroviário como em qualquer ramo de atividade empresarial, é clara a relação entre o volume de recursos investidos e a maior ou menor incidência de acidentes, impondo-se investigar se os investimentos da Concessionária estão sendo suficientes para tratar de forma eficaz da problemática dos acidentes ferroviários.

Os números apurados pela Comissão, com base (i) no Ofício n.º 2.574/DTF-152/STT/MT, de 26/12/01; (ii) na Carta n.º 923/GRCMA/01, de 07/12/01, e na transmissão facsimilar de 21/12/01, ambas da Gerência de Relações Corporativas e Meio Ambiente da Concessionária, e (iii) no Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil, publicado pelo Ministério dos Transportes – Edição 2001, indicam que os investimentos realizados pela Concessionária na Malha Sul, em valores históricos, são os seguintes:

(em milhões de R\$)

Especificação	1997	1998	1999	2000	2001
Total	67.030	40.239	94.307	82.357	
Via permanente	19.873	15.548	19.055	24.706	
Infra-estrutura	1.701	1.294	1.678	906	
Superestrutura	18.172	14.254	17.377	23.800	
Material Rodante	29.993	21.417	66.943	50.691	
Locomotivas	24.297	19.799	60.607	41.008	
Vagões	5.696	1.618	6.336	9.683	
Outros*	17.164	3.274	8.309	6.960	
* incluindo investimentos em novas tecnologias					

As mesmas fontes demonstraram que os volumes de transporte realizado pela Concessionária, comparativamente às metas estabelecidas no Contrato de Concessão, foram os seguintes:

(em milhões de TKU - toneladas por quilômetro útil)

Ano	Meta	Realizado
1997	8	6,3
1998	8,5	8,8
1999	9,7	10,1
2000	10,7	10,8
2001	11,7	12,3

Segundo informação da Concessionária, do total de investimentos em via permanente, 63% foi aplicado no Estado do Paraná.

Os números acima são objeto de análise e comentário no capítulo “Análise das informações”.

ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES COLHIDAS

Como ficou dito na introdução deste Relatório, as três maiores questões a serem esclarecidas por esta Comissão consistem em apurar se houve aumento no número de acidentes na malha ferroviária operada pela Concessionária no Estado do Paraná, se a Concessionária vem realizando os investimentos necessários a reduzir o quadro de acidentes verificados em sua malha, e se as soluções apresentadas pela Concessionária são adequadas para prevenir e coibir sua ocorrência e mitigar-lhes os efeitos. Este capítulo destina-se a estabelecer relações entre esses dois questionamentos e as várias informações colhidas pela Comissão.

Por serem matéria estranha ao objeto principal das investigações, este capítulo não faz referência à competência de fiscalização do Poder Concedente e da Rede, nem ao cumprimento, pela Concessionária, das metas contratuais de volumes transportados.

Cabe preliminarmente uma crítica ao modelo de desestatização adotado pelo Governo Federal, ao não estabelecer a obrigatoriedade de investimentos mínimos por parte das concessionárias de ferrovias, omissão esta que pode estar contribuindo para a ocorrência dos acidentes ferroviários em todo o País. Contudo, não parece ser este o caso da Concessionária em questão, conforme se verá.

Outra crítica, pelo menos em tese, ao referido modelo, é que a meta de redução de acidentes, referida no item 5.2 da Cláusula Quinta do Contrato de Concessão, estabeleceu níveis de redução em números absolutos, sem levar em conta a natureza e a gravidade das ocorrências, deixando assim de fixar um critério significativo para a avaliação da segurança na prestação do serviço.

Relação investimentos “versus” acidentes

Não há dúvida de que investimentos estão sendo feitos em várias áreas do transporte ferroviário (v. capítulo “Investimentos”). No que diz respeito especificamente a meio ambiente, a representante da Concessionária, em seu depoimento, informou que no ano 2001 foram investidos R\$ 700 mil, estando previsto quase o mesmo valor para 2002. O que resta saber é se esses investimentos são em volume suficiente e se estão sendo aplicados em áreas relevantes à redução do número de acidentes.

Nesse aspecto os números apresentados pelo Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil, publicado pelo Ministério dos Transportes – Edição 2001 suscitam algumas reflexões elucidadoras.

O número de terminais de carga e descarga passou de 57 em 1997 para 67 em 2000. O número de vagões próprios em 1997 era de 10.330 (dos quais 9.237 em tráfego); em 2000 eram 10.738 vagões próprios, dos quais 10.132 em tráfego. Até 1999 a Concessionária não operava vagões de clientes; em 2000 existem 93 vagões nessas condições. O volume de carga transportada em 97 era 11.4 milhões de TU; em 2000 foram 17,51. O número de trens formados passou de 36.868 em 1997 para 51.856 em 2000. Total de quilômetros percorridos: 6,6 milhões de quilômetros em 1997, 12,8 em 2000.

Ficou claro que grande parte dos acidentes ferroviários é causada por problemas relacionados com material rodante e via permanente, o que não é de todo surpreendente, uma vez que o transporte ferroviário consiste basicamente disso. O importante, porém, é que estes são itens sobre os quais a Concessionária tem controle, em contraposição a outras causas de acidentes sobre os quais a Concessionária tem pouco ou nenhum poder de ação, como é o caso de atos de terceiros, inclusive ações criminosas. Logo, é possível concluir que quanto mais representativo o investimento realizado pela empresa, menor será o número de acidentes devidos a material rodante e via permanente (excetuados aqueles acidentes que, mesmo relacionados com via permanente, têm por causa fatores além do controle da Concessionária, como é o caso dos acidentes ocorridos em 23/07/00 e 01/08/00 em Fernandes Pinheiro, os quais se originaram em trincas nos trilhos causados por variação de temperatura).

É isso que esta Comissão constatou no histórico de acidentes da malha operada pela Concessionária. Em 1997, via permanente e material rodante eram responsáveis, conjuntamente, por mais de 43% do número total de acidentes, percentual que caiu para pouco mais de 34% em 2000.

Isso ficou corroborado por documento apresentado à Comissão, o Coordenador Geral de Planejamento e Concessões do Departamento de Transportes Ferroviários da Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, Sr. Cácio Antônio Ramos, diz que “na inspeção realizada (em julho de 99) procurou-se verificar as condições gerais da via permanente e do material

rodante da Concessionária, no tocante ao seu estado atual de conservação, bem como a realização de serviços de remodelação na via permanente e manutenção, reparo e recuperação de locomotivas e vagões”. Informa “ter conhecimento que, desde o início de sua operação, essa Concessionária vem cumprindo as metas de redução de acidentes estipuladas na Cláusula 5.2 do Contrato de Concessão, e mais adiante admite que “as condições da via permanente nos locais dos acidentes (ocorridos em Fernandes Pinheiro nos dias 23/07/00 e 01/08/00) apresenta estado atual de conservação satisfatório” (como constou acima, a variação de temperatura climática causou trinca nos trilhos).

Outra causa considerável de acidentes são as falhas humanas. Embora esta seja uma causa sobre a qual a Concessionária não pode atuar diretamente, a qualidade nas condições de trabalho e o investimento em treinamento podem contribuir, e muito, para uma redução nesse sentido. A Comissão calculou que, enquanto as falhas humanas foram responsáveis por 18% do total de acidentes ocorridos em 1997, esse percentual caiu para 13% no ano 2000, indicando que algum trabalho foi feito pela Concessionária junto aos empregados diretamente envolvidos na operação dos trens. Esse trabalho parece estar traduzido nos 61% de redução do número de acidentes de trabalho ocorridos na Malha Sul no ano 2001 comparativamente ao ano 2000.

Em outras palavras, o percentual de acidentes devidos por fatores sobre os quais a Concessionária tem controle (via, material rodante e pessoal) decresceu de 61% em 1997 para 48% em 2000.

Não parece fazer sentido deixar de relacionar os números acima aos valores investidos pela Concessionária. Com efeito, só seria possível reduzir acidentes sem realizar investimentos se a Concessionária reduzisse o transporte, o que não ocorreu. A única forma de se reduzir a frequência de acidentes e concomitantemente aumentar volumes de transporte é realizar investimentos e adotar políticas de segurança.

Enquanto o volume de recursos/ano aplicados em via permanente em 2000 (R\$ 24,7 milhões) é 24% superior àqueles de 1997 (R\$ 19,8 milhões), o número de acidentes devidos a via permanente sofreu uma redução de 55% no mesmo período. Há duas interpretações possíveis para esse fato: uma, que os investimentos estão sendo feitos em áreas realmente prioritárias, exponenciando os resultados positivos (efeito geométrico); outra, mais provável, que os investimentos aplicados em via permanente em um ano ajudam a reduzir o número de acidentes nos anos seguintes (efeito aritmético).

(Os cálculos acima são em valores absolutos; não se levou em conta o fato de que a Concessionária transporta atualmente um volume de cargas 30% maior que o transportado pela Rede em 1997.)

O número de acidentes com atropelamento parece ter aumentado – 54 em 1997; 71 em 2000. Contudo, a Comissão verificou que tal impressão é ilusória, uma vez

que dobrou a quantidade de quilômetros percorridos pela Concessionária – 6,6 milhões em 1997; 12,88 milhões em 2000. Isso corresponde a 8,6 atropelamentos por milhão de quilômetros percorridos em 1997, contra 5,5 atropelamentos por milhão de quilômetros percorridos em 2000. Faz sentido dizer que essa redução é reflexo das campanhas de conscientização de pedestres e motoristas, referidas pela Concessionária em sua correspondência de 8 de janeiro de 2002, já que os casos de acidentes rodoviários fogem ao controle direto da Concessionária.

Não é, portanto, de estranhar que o Presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Estados do Paraná e Santa Catarina, em seu depoimento na Segunda Reunião Ordinária, ocorrida em 6 de setembro de 2000, tenha afirmado preferir transportar com a Concessionária a fazê-lo com a Rede. Na mesma linha, o representante do Poder Concedente, em seu depoimento na Terceira Reunião Ordinária, disse considerar o número de acidentes na malha operada pela Concessionária pequeno se comparado ao volume de cargas.

Do depoimento prestado pela representante da Concessionária extrai-se o seguinte quadro:

(em nº de acidentes por milhão de tonelada de quilômetro útil)

Ano	Meta de redução	Realizado
1997	80	83
1998	76	47
1999	68	42
2000	56	40
2001	48	26,3

Medidas adotadas pela Concessionária

Pelo Contrato de Concessão, é obrigação da Concessionária adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento (Cláusula Nona, item 9.1, inciso V).

A Concessionária conta com um número significativo de bases de apoio para acidentes, as quais encontram-se posicionadas em vários pontos da malha operada, obedecendo a critérios de volume de transporte, tipo de produto, etc. Além disso, tem contratada empresa especializada no atendimento a acidentes com produtos perigosos. Além disso, conta com brigadas próprias posicionadas perto das bases de apoio, para atendimento emergencial.

Das informações contidas na Carta n.º 923/GRCMA/01, de 7 de dezembro de 2001, extrai-se que nos acidentes ferroviários o centro de controle operacional da Concessionária é acionado através do sistema

de gerenciamento por satélite (GPS), e, ocorrendo vazamento de produto perigoso, são adotadas ações emergenciais tais como (I) acionamento e deslocamento da brigada ambiental da Concessionária, (II) isolamento e monitoramento da área potencialmente atingida, (III) contenção de vazamento detectado, (IV) aplicação de material oleofílico nos pontos de concentração do produto vazado, (V) baldeio do produto não vazado e do coletado no local para reservatórios provisórios, (VI) retirada do material rodante acidentado, (VII) encaminhamento dos resíduos coletados até empresa licenciada pelo órgão ambiental para co-processamento, aterro industrial, inertização, incineração, etc.

No aspecto preventivo, as ações da Concessionária podem ser classificadas em tecnológicas e de conscientização.

No primeiro grupo a Comissão tomou conhecimento da existência de (I) detector de trilho quebrado, que envia alarme sonoro diretamente ao maquinista via rádio, (II) sistema de varredura com ultra-som para detecção de trincas nos trilhos, (III) carro controle dotado de equipamentos especiais para identificar as condições da linha, (IV) rondas periódicas a pé para identificação de pontos de risco, (V) aumento do comprimento dos trilhos, eliminando-se a grande quantidade de juntas existentes nas linhas recebidas da Rede.

No segundo grupo, cabe elogiosa menção ao Programa Anual de Prevenção de Acidentes, testemunhado não só pela população como pelos membros da Comissão, consistente em palestras junto às escolas, visitas aos municípios, mensagens de rádio, panfletos aos motoristas das cidades, malas diretas para auto-escolas, comerciais de televisão, etc.

CONCLUSÃO

Conclusões da Comissão

Os trabalhos desta Comissão foram desenvolvidos dentro das competências e atribuições legais e regimentais da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, sempre respeitando as garantias constitucionais da empresa investigada quanto à oportunidade de contraditório e ampla defesa.

Com base nas informações coletadas por esta Comissão, é possível enumerar as seguintes conclusões:

I - Não há indícios de que tenha havido aumento no número ou na gravidade dos acidentes ocorridos na malha ferroviária operada pela Concessionária no Estado do Paraná desde que a operação da mesma foi adjudicada à Concessionária, comparativamente ao período anterior à privatização, no qual o serviço de transporte ferroviário de cargas era prestado pela Rede:

a) O percentual de acidentes devidos a fatores sobre os quais a Concessionária tem controle (via permanente, material rodante e falha humana) decresceu de 61% em 1997 para 48% em 2000.

b) A Concessionária reduziu em 61% o número dos acidentes de trabalho ocorridos em 2001 comparativamente ao ano 2000, e em 24% o número de acidentes ocorridos em passagem de nível nos mesmos períodos.

Os percentuais constantes dos itens “a” e “b” acima não consideram o fato de que a Concessionária transporta atualmente um volume de cargas 30% superior que o transportado pela Rede em 1997.

II - Não há indícios de que o número ou a gravidade dos acidentes ocorridos na malha operada pela Concessionária sejam superiores aos ocorridos em outras concessões ferroviárias do País.

III - Não foi constatada irregularidade ou ilegalidade praticada pela Concessionária ou sua administração, ou de descumprimento, pela Concessionária, dos termos e condições estabelecidos no Contrato de Concessão e do Contrato de Arrendamento, que possam ser relacionados com a ocorrência de acidentes ferroviários.

IV - A Concessionária vem cumprindo as metas estabelecidas pelo Poder Concedente no que diz respeito a níveis mínimos de transporte anual de cargas e redução do número de acidentes.

V - A Concessionária vem realizando investimentos para minorar o número de acidentes verificados, prevenindo e coibindo sua ocorrência e mitigando seus efeitos.

Encaminhamento do Relatório

Em cumprindo ao disposto no art. 38 do Regimento Interno desta Casa de Leis, este Relatório deverá ser encaminhado às seguintes autoridades e personalidades:

Exmo. Sr. **Jaime Lerner**, Governador do Estado do Paraná.

Exmo. Sr. **José Alexandre Nogueira Resende**, Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Exma. Sra. **Maria Tereza Uille Gomes**, Procuradora-Geral de Justiça do Estado do Paraná.

Ilmo. Sr. **Alexandre Behring Costa**, Diretor Presidente de ALL – América Latina Logística S.A.

É o relatório.

Centro Cívico Bento Munhoz da Rocha Neto, na Cidade de Curitiba, Capital do Estado do Paraná, aos 06 dias do mês de agosto de 2002.

(aa) Deputado Plauto Miró Guimarães

Presidente

Deputado Geraldo Cartário

Relator

Deputado Edson Strapasson

Vice-Presidente

Deputado Ademir Bier

Deputado Ângelo Vanhoni

Deputado Carlos Simões

Deputado Duílio Genari

Deputado Eli Ghellere
Deputado José Maria Ferreira
Deputado Luiz Carlos Alborghetti
Deputado Nelson Garcia
Em votação.

O SR. NEIVO BERARDIN (**Pela Ordem**)

Senhor presidente, apresentei um requerimento à Mesa, solicitando a retirada da Ordem do Dia do Item 7º, exatamente porque parece-me um assunto da maior importância. E nós não podemos mensurar o que significa esta autorização.

Parece-me...

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Estamos discutindo, nobre deputado...

O SR. NEIVO BERARDIN (**Pela Ordem**)

Mas se o senhor deu como aprovada a inversão de pauta...

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Sim.

O SR. NEIVO BERARDIN (**Pela Ordem**)

V. Exa. está pretendendo votar o item 7º em primeiro lugar. E aí quero chamar a atenção da Casa.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Aí colocaremos o requerimento de V. Exa. para ser votado, que pede a retirada de pauta.

O SR. NEIVO BERARDIN (**Pela Ordem**)

Ok.

O SR. JOSÉ MARIA FERREIRA (**Pela Ordem**)

Senhor presidente, temos uma dificuldade enorme de concluir as nossas CPI's nesta Casa. Faço parte dessa CPI, não participei da discussão desse relatório.

Portanto, sugiro a V. Exa. e ao presidente, deputado Plauto Guimarães, que retire, que passemos a discussão deste para um outro momento. Este não é o momento. Não foi discutido. É uma CPI que não chegou a lugar nenhum. Só fui convocado para uma reunião. Não é nenhuma razão contrária, mas é que não conheço o relatório, não conheço o que foi tratado.

E, portanto, para que não tenhamos dificuldades. O próprio membro está colocando essa situação, peço ao deputado Plauto Miró que solicite a retirada, para que votemos isso depois.

O SR. PLAUTO MIRÓ (**Pela Ordem**)

Senhor presidente, nesta CPI estou como presidente e o deputado Cartário é o relator. Fizemos reuniões onde todos os membros foram convocados, nem sempre todos compareceram por motivos pessoais e temos um relatório que já foi distribuído às lideranças dos Partidos

há mais de dez dias, e hoje esse projeto está na Ordem do Dia e peço ao senhor que coloque em votação.

O relatório foi distribuído há mais de dez dias para as Lideranças, já era o suficiente para todos estarem ao par do que ele traz.

O SR. EDSON STRAPASSON (**Pela Ordem**)

Da mesma forma, também faço parte desta Comissão, nunca participei de nenhuma reunião e não conheço as decisões. Acredito que este relatório deva ter sido feito pelo presidente ou relator, mas é uma questão importante. Nós precisamos tomar mais responsabilidade com relação às CPI's.

Essas CPI's fazem parte daquele "pacote" que, da Oposição, dizíamos que - eram as CPI's "laranjas" que vieram para impedir a CPI do Pedágio, a CPI dos Jogos da Natureza e outras tão importantes que teriam reflexos graves para o governo do Estado.

Agora vemos um relatório entregue numa Sessão Extraordinária onde nós, Deputados que fazemos parte da Comissão desconhecemos, e mesmo que, por ventura, algum deputado não estivesse presente em algumas das reuniões da CPI, caberia ao presidente, ao relator, convocar uma reunião para que tomássemos ciência do encaminhamento. Nem isso aconteceu, não houve convocação, não participamos e me nego a votar um relatório em Sessão Extraordinária, de uma CPI desse porte.

Acredito que para o bom andamento das coisas e para que esta Casa não se desmoralize ainda mais na questão das CPI's, acredito que precisamos retirar de pauta este relatório, porque não dá para votar nesta época, nessas condições, relatório feito aí não sei por quem.

Peço a retirada de pauta por dez Sessões deste relatório, por desconhecermos o encaminhamento, discussões e reuniões que foram feitas.

Obrigado.

O SR. GERALDO CARTÁRIO

Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Estou aguardando o encaminhamento de V. Exa., do requerimento solicitando a retirada da Ordem do Dia, para colocar o requerimento em votação.

Concedo a palavra, pela Ordem, ao deputado Cartário.

O SR. GERALDO CARTÁRIO

Senhor presidente, sobre essa CPI da ALL: nós a integramos, mas o que está acontecendo é que neste momento de véspera dessa decisão que o povo irá tomar nas urnas, de quem fica e quem não fica aqui, isso traz um certo desatino no nosso dia-a-dia. A mesma coisa do radialista que quer ser radialista e que fala uma vez por semana, não tem valor nenhum. Radialista tem que falar todo o dia para se conceituar, como os nossos

companheiros radialistas que aqui estão e que têm um programa diário. Aquele que compra um horário para falar uma vez a cada quinze dias, está perdendo tempo e aqui na Casa, senhor presidente, há necessidade de convivermos e conversarmos todo dia, todo santo dia. Nesa, aproximação das eleições, eu sou um que aqui não tem comparecido e não tenho condições de comparecer, não.

Então, vou fazer um apelo a V. Exa., senhor presidente, que todos os projetos mais polêmicos, inclusive os que tratam de CPI, que fossem colocados posteriormente ao dia da eleição. Esse é o apelo que faço e quero dizer que eu mesmo não sei o que está acontecendo aqui em termos de emendas, de matérias, de projetos ou não, porque a minha cabeça está voltada para os 40 municípios onde estou tentando a reeleição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Estou aguardando o requerimento verbal.

Está em votação o requerimento nº 2218, de autoria do deputado Edson Strapasson, constante do expediente, solicitando a retirada da Ordem do Dia, por 10 (dez) Sessões, do Projeto de Resolução nº 019/2002. **Aprovado.**

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES

Solicito verificação de votação.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Será feita a verificação de votação.

Os deputados que aprovam, queiram levantar-se.

Está **aprovado** o requerimento.

Fica portanto, adiada a discussão por 10 (dez) Sessões, do Projeto de Resolução nº 019/2002.

ITEM 06

1ª DISCUSSÃO - do Projeto de Lei nº 601/2002, de autoria do deputado Nelson Justus, que autoriza o Poder Executivo permutar imóvel de sua propriedade com a empresa "Cattalini Terminais Marítimos Ltda". PARECER DA CCJ. (Publ. no DA nº 112/2002, de 02.09.2002).

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA PROJETO DE LEI Nº 601/2002

P A R E C E R :

O presente projeto de lei de autoria do senhor deputado Nelson Justus, visa autorizar o Poder Executivo a permutar imóvel de sua propriedade com a empresa "Cattalini Terminais Marítimos Ltda".

Chamada esta Comissão de Constituição e Justiça a se manifestar com relação a legalidade e constitucionalidade, nada encontramos que possa impedir sua normal tramitação.

Assim, nosso parecer é favorável.

Sala das Comissões, em 09.09.2002.

(aa) BASÍLIO ZANUSSO - Presidente

PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES - Relator

Sobre o referido projeto, Requerimento nº 2216, de autoria do deputado Neivo Beraldin, constante do expediente, solicitando a retirada da Ordem, do Dia por 10 (dez) Sessões. **Prejudicado.**

Ainda sobre o referido projeto, Requerimento nº 2219, de autoria do deputado Edson Strapasson, constante do expediente, solicitando a retirada da Ordem do Dia e que o mesmo seja encaminhado à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação, para discussão e emissão de parecer. **Prejudicado.**

O SR. ÂNGELO VANHONI

Peço a palavra.

O SR. NELSON JUSTUS

Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Pela ordem, concedo ao deputado Nelson Justus.

Posteriormente, ao deputado Vanhoni.

O SR. NELSON JUSTUS

Eu gostaria de encaminhar.

O SR. ÂNGELO VANHONI

Senhor presidente, gostaria de falar antes, para que o deputado Nelson Justus pudesse esclarecer.

Senhor presidente, também me dirijo ao deputado Nelson Justus, que é o autor do presente projeto. Este projeto diz respeito pelas informações que tenho, que são as informações contidas no Diário da Assembléia Legislativa - a empresa "Cattalini" é uma empresa que trabalha no terminal marítimo do Porto de Paranaguá. Se não me engano, é o maior terminal marítimo privado do Brasil. Atua no transporte de líquidos, há muitos anos, no Porto de Paranaguá.

Eu sou lá de Paranaguá, conheço essa empresa, sei do seu trabalho e sei da seriedade com que conduz as suas atividades. No entanto, o presente projeto visa fazer uma permuta de uma área do Porto de Paranaguá, isto é, uma área pública, com uma empresa privada. Por isso, eu acho que seria de bom alvitre, antes que votássemos, deputado Justus, não tenho nenhum óbice de que o Estado faça uma permuta com uma área de interesse privado, até do ponto de vista para favorecimento das atividades portuárias na área de importação e exportação de matérias primas.

No entanto, como se trata de uma área pública, era melhor que tivéssemos alguns dados maiores a respeito dessa área que está sendo ofertada pela empresa Cattalini, em troca da área do Porto de Paranaguá, porque os valo-

res contidos nessas áreas nós não temos conta. Vamos supor, se o Porto de Paranaguá estiver transferindo uma área nobre para uma área imprópria, a avaliação disso precisávamos pelo menos ter alguns parâmetros para poder fazer essa discussão melhor, para que o Porto não saia prejudicado e que não votemos sem o devido conhecimento dessa matéria.

Volto a dizer que não tenho nada contra a permuta. Pelo contrário, acho até que a permuta possa ser realizada porque conheço a realidade do Porto de Paranaguá, mas antes de votar, sou parnanguara, gostaria de ter maiores informações, porque aqui só tem matrículas de Registro de Imóvel e com matrículas de Registro de Imóvel, nós não vamos conhecer a realidade que está sendo proposta.

É nesse sentido que gostaria que o deputado Justus concordasse, pelo menos por uma ou duas Sessões, para que discutíssemos um pouco melhor e votássemos esse projeto.

O SR. NELSON JUSTUS (Pela Ordem)

Peço a atenção dos senhores deputados para esse projeto que, a meu ver, é de extrema importância.

Quero esclarecer ao deputado Ângelo Vanhoni que quando secretário dos Transportes, fui procurado pela direção do Porto de Paranaguá para que então iniciássemos essa permuta. O interesse maior é do Porto de Paranaguá. V. Exa. que sabe onde está localizada a área da Cattalini e de igual maneira a área que o porto pretende permutar, há um bom tempo. Infelizmente, deputado Vanhoni e senhores deputados, a burocracia deste governo é, sem dúvida nenhuma, o seu maior adversário.

Pois bem, ouvi com bastante atenção, as palavras do deputado Waldyr Pugliesi, para que não houvesse qualquer tipo de respingo ou qualquer tipo de dúvida que, ao final do mandato, nós estaríamos aqui aprovando alguma coisa sem conhecimento.

Quero avocar a V. Exa. os meus 12 anos de parlamentar, as três vezes em que fui secretário de Estado e quando presidente desta Casa, jamais traria a esta Casa um projeto de minha autoria, sob minha lavra que eu não pudesse responder e ser responsabilizado e que fosse alguma coisa que prejudicasse o nosso Estado!

Porque é importante que se diga, deputado Vanhoni, o artigo 2º, que diz: - “A permuta autorizada pela presente lei poderá efetivar-se em parcela dos imóveis em referências, no seu conjunto ou não, desde que obedeça a devida proporcionalidade de valores, tudo no limite do interesse público, com respaldo e documentação comprobatória de negativa de ônus e de domínio pleno ou útil do imóvel da empresa privada permanente”. Isto é, estamos aqui, neste projeto - é um projeto autorizatório - autorizado o Poder Executivo a dar início a mais essa tratativa da permuta da área que é de interesse especial do Porto de Paranaguá. E eu não colocaria aqui em dúvida, jamais, a reputação ilibada de um homem como Dr. Osires Sthenguel Guimarães e de todos os outros que desejam esta permuta, porque é bom para o Porto. Ela é

um projeto autorizatório e só será concretizada, uma vez que a Secretaria da Administração, o Conselho do Porto, a Secretaria de Governo depois de comprovar todos os valores, se alguém tem que pagar mais, o governo tem que devolver, ou coisa parecida e que seja de interesse do governo. O projeto é claro - eu fiz questão de redigir, eu mesmo não foi um assessor que fez - e quando preparei este projeto fiz questão de percorrer a Secretaria de Governo, para ver se não estava, em hipótese alguma, incorrendo em qualquer erro culposos.

Portanto eu peço, independente da questão partidária, em nome - e V. Exa. é um parnanguara - do Porto de Paranaguá que nós aprovemos esta matéria porque é de extremo interesse do Porto de Paranaguá.

Claro que este projeto vai ser concretizado com o novo governador mas nós damos um passo importantíssimo para que as tratativas possam continuar acontecendo.

Por isso, deputado Vanhoni, eu que conheço V. Exa. e tenho certeza que V. Exa. me conhece e sabe que jamais eu traria, ao apagar das luzes, um projeto que não fosse do interesse da Secretaria dos Transportes, do Porto de Paranaguá e do nosso Estado!

Muito obrigado e peço a todos os companheiros, independente de coloração partidária, eu acho que têm momentos que temos de avançar e dar início a alguma coisa de bom para aquele Porto. Aliás tudo que os governos puderem fazer pelo nosso litoral é pouco, porque muito pouco fizeram!

O SR. ÂNGELO VANHONI (Pela Ordem)

Senhor presidente, eu teria imenso prazer em aprovar o presente projeto, levando em consideração a história e a capacidade do deputado Nelson Justus, quando esteve à frente da Secretaria dos Transportes. Mas me sentiria um pouco mais confortável, deputado Nelson Justus, por que V. Exas. ao ser secretário dos Transportes, teve um conhecimento detalhado e profundo da situação portuária, da situação dos transportes, dos corredores, dos grandes fluxos de mercadoria do Estado do Paraná. Eu gostaria que pelo menos, esse projeto, na Comissão de Obras, não precisa ser na Assembléia, na Comissão de Obras, que viesse qualquer técnico - que dissesse o seguinte: “essa obra, este terreno nós vamos permutar com a empresa X, porque o Porto de Paranaguá pretende fazer isso”. Em rápidas explicações dariam a fundamentação técnica do ponto de vista de uma permuta. Porque V. Exa. sabe, um pedaço, um metro quadrado no Porto de Paranaguá, tem uma destinação e vale, é estratégico, não só para o Porto, mas para as empresas que atuam e mais do que isso, para o fluxo de mercadorias do nosso Estado e o aperfeiçoamento.

Então, enquanto deputado, parnanguara que sou, e membro da Comissão de Obras, gostaria que pelo menos, ouvíssemos um técnico; o Sr. Ozires, não precisa vir, que ele mande um técnico que diz: “Olha essa área nós vamos trocar por causa disso, disso. Está convencido? Está con-

vencido!” Nós fizemos isso outro dia na Comissão de Obras, quando tivemos que aprovar a liberação pelo BNDES, de 100 milhões de reais, para ampliação do Sistema Viário de Curitiba e Região Metropolitana.

Nós chamamos o técnico da área da Comec e trouxemos também técnico da Prefeitura. Em questão de uma hora, nós ficamos convencidos de que todo aquele projeto era fundamental para o desenvolvimento da nossa região. E trouxemos o parecer da Comissão de Obras, para a Assembléia Legislativa, apoiando a solicitação de um empréstimo na ordem de 100 milhões de dólares, para o Estado do Paraná.

Então, a minha preocupação é a seguinte: eu não sei a que se destina. O deputado Nelson Justus - tenho tudo para acreditar - no seu conhecimento. Mas como queremos conhecer um pouco, se eu chegar em Paranaguá, amanhã, e alguém perguntar “puxar, mas você votou na troca de um terreno, de uma área, não sabia que tinha isso, isso é isso”. Olha! votei realmente, não sabia. Então gostaria que V. Exa. levasse em consideração essa necessidade de que, pelo menos, soubessemos o que vai ser feito. Porque o Porto deve ter uma finalidade para essa área.

O SR. EDSON STRAPASSON (Pela Ordem)

Encaminhei o requerimento à Mesa, é exatamente no sentido do que o deputado Ângelo Vanhoni colocou para que esse projeto fosse encaminhado à Comissão de Obras e Transportes, para que até lá pudéssemos esclarecer a questão do mérito, do interesse. E estou fazendo uma questão de ordem, até para de repente antecipar ou evitar uma discussão repetitiva, sem saber, sem ter o conhecimento. Nós aqui não estamos de forma nenhuma colocando em dúvida o encaminhamento do deputado Nelson Justus, mas como é uma questão estratégica de interesse, é evidente, que mesmo que o projeto diz - que a permuta será feita na equivalência de valores, há de se questionar o aspecto estratégico e o valor, o que é que está sendo permutado efetivamente.

Acho que isso pode antecipar, evitar discussão mais apurada, mas estou encaminhando um requerimento, no sentido de que esse projeto seja previamente encaminhado à Comissão de Obras, para que tenha discussão, quanto o seu mérito.

O SR. ALGACI TULIO (Pela Ordem)

Na Ordem do Dia de hoje, não consta o relatório, parecer da Comissão de Constituição e Justiça, que tem alguns votos em contrários e votos com ressalvas.

Então o Plenário não tem conhecimento desse relatório, desse parecer da Comissão de Constituição e Justiça, até porque o projeto, segundo informação, já estava na Ordem do Dia da Sessão Extraordinária, e a CCJ se reuniu hoje às 13h30, nós votamos, discutimos o projeto na CCJ, até porque, solicitamos naquele momento que houvesse uma manifestação da Superin-

tendência dos Portos de Paranaguá e Antonina, em relação a matéria.

A matéria deve ser do interesse do Porto de Paranaguá e do Governo do Estado, não há a menor dúvida quanto a isso. Ninguém coloca esse obstáculo, apenas o fato de que não veio uma manifestação da Superintendência dos Portos de Paranaguá e Antonina, e desta forma provocou uma celeuma na CCJ.

Então, o relatório foi votado, há votos contrários e há votos com ressalva, portanto isso tem que ser levado em consideração também aqui no Plenário, senhor presidente.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Conforme requerimento do deputado Strapasson, vamos encaminhar então à Comissão de Obras; porque conforme orientação do nosso Regimento Interno, determina realmente que se mande para a Comissão de Obras.

O SR. NELSON JUSTUS (Pela Ordem)

Quero apenas ratificar e concordar com o requerimento do deputado Edson Strapasson, que pede que vá à Comissão de Obras, e quero desde já me colocar à disposição para que o Porto se pronuncie. O objetivo realmente deste deputado foi apressar as coisas, porque sabemos que as comissões pouco têm se reunido, e de igual maneira as Sessões Plenárias apenas em dois dias, esse foi o interesse.

Mas de qualquer maneira, senhor presidente, fazer com que cheguem todos os esclarecimentos que o deputado Vanhoni e que a Comissão de Obras precisam para que o parecer seja favorável e essa matéria volte ao plenário.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

ITEM 05

2ª DISCUSSÃO - do Projeto de Lei nº 554/2002, de autoria do deputado Hermas Brandão, que altera o artigo 6º da Lei nº 13.213, de 29 de junho de 2001, conforme especifica. PARECER FAVORÁVEL DA CCJ E CF.

Sobre o referido projeto, Emenda Aditiva de Plenário, de autoria do deputado Plauto Miró Guimarães, devidamente apoiada, nos seguintes termos:

EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 554/2002

Acrescenta onde couber, Artigo na Lei nº 13.213, de 29 de junho de 2001.

“O Poder Executivo compensará seus débitos fiscais inscritos em Dívida Ativa até a data da sanção desta lei, com precatórios de natureza alimentícia, bem como os de natureza comum, contra a Fazenda Pública Esta-

dual e suas autarquias, pendentes de pagamento até 30 de junho de 2001”.

Sala das Comissões, em 09.09.2002

(a) PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES

Apoioamento:

Nelson Garcia, Basílio Zanusso, Durval Amaral, Ademar Traiano.

O SR. NEIVO BERARDIN (**Pela Ordem**)

Apenas eu queria levantar a questão de ordem para saber o que é a Lei nº 13.213 de 29 de junho de 2001.

Ela está sendo retirada da Ordem do Dia?

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Há uma emenda, nós estamos encaminhando à CCJ.

Encerrada a Discussão.

O SR. NEIVO BERARDIN (**Pela Ordem**)

Então, a Lei nº 13.213 quer dizer que versa sobre o precatório alimentício e que V. Exa. está determinando que volte à comissão para que analise a emenda?

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Sim, a emenda.

Requerimento nº 2215, de autoria do deputado Ademar Traiano, constante do expediente, solicitando destaque para discussão do item 04, Proposição de Veto nº 109/2002. **Aprovado.**

Então, vamos passar agora a chamada dos senhores parlamentares para votar o item 4º.

ITEM 04

DISCUSSÃO ÚNICA - da Proposição nº 109/2002, veto parcial apostado ao Projeto de Lei Complementar nº 507/2002, de autoria do Poder Executivo - Mensagem nº 026, que estabelece a Lei Orgânica e Estatuto dos Auditores Fiscais da Coordenação da Receita do Estado da Secretaria de Estado da Fazenda. COM RELATÓRIO DA CCJ CONSIDERANDO O VETO EM CONDIÇÕES DE SER APRECIADO PELO PLENÁRIO.

OFÍCIO CTL/SEEG nº 348/2002

Curitiba, 05 de julho de 2002.

Senhor Presidente:

Tenho a honra de acusar o recebimento do Ofício nº 328/2002, dessa presidência e de levar ao conhecimento de V.Exa. que, usando da atribuição conferida pelo artigo 87, inciso VII, e de conformidade com o disposto no § 1º, do artigo 71, ambos da Constituição Federal, votei parcialmente, o Projeto de Lei Complementar nº 507/2002, por julgar as partes vetadas inconstitucionais em razão dos motivos adiante expostos.

Dispõe o autógrafo sobre a “organização e as atribuições da carreira de Auditor Fiscal da Coordenação da Receita do Estado”, tendo o veto parcial apostado incidido sobre os dispositivos e pelos motivos conforme adiante enumerados, decorrentes de emendas implicadoras, direta ou indiretamente, de aumento da despesa pública, sendo, portanto, inconstitucionais, porque ferem os artigos 66, incisos I e II e 68, inciso I, ambos da Carta Estadual;

1 - Parágrafo Único e seus incisos e parágrafos 1º, 2º e 3º, do artigo 51. Estes dispositivos não mereceram acolhimento porque toda assistência, por quaisquer de suas formas, é prestada ao funcionalismo civil do Estado, através de uma só sistemática, igualitária e sem quaisquer distinções, mesmo em relação àqueles regidos por estatutos próprios. As normas que regem tal matéria, são aquelas oriundas da Lei 6.174, de 1.11.70 e seus atos de regulamentação.

2 - Artigos 52, 53, 54, 55 e 56 e seus respectivos parágrafos, incisos e alíneas. Foram vetados porque, tudo que for pertinente a aposentadorias de funcionários e pensões a seus dependentes, emana de comando jurídico único, contido na Lei nº 12.398, de 30.12.98 que, em plena sintonia com as normas constitucionais vigentes, estabelece Sistema de Previdência aos Servidores Públicos do Estado do Paraná.

3 - Artigo 67 e seu parágrafo único. Tais disposições foram vetadas face entendimento de que o valor das quotas para o chamado prêmio de produtividade que, dada sua natureza e importância, estará sendo fixado através de Lei Complementar, não comportando, por isso, ser objeto de simples alterações “de ofício pelo secretário de Estado da Fazenda”.

4 - Inciso XII e § 3º, do artigo 73. Foram vetados tendo em vista que o “auxílio-mudança”, com a “ajuda-de-custo”, prevista no inciso XI, do mesmo artigo, constituem autêntico *bis-in-idem*, pois esta é concedida por variadas motivações, inclusive de mudança de sede pelo funcionário.

5 - Parágrafo 1º, do artigo 22. Não acolhido por ser demasiadamente imperativo, determinando períodos certos para realização de concursos, pois tão somente fatores conjunturais é que poderão dizer da sua possibilidade ou necessidade.

6 - Parágrafo Único do artigo 65. Vetado porque afasta a possibilidade de revisão parcial ou isolada para ajustes, quando necessários, da respectiva tabela.

7 - Parágrafos 1º e 2º do artigo 156. Ambos vetados por terem sido considerados juridicamente inexecutáveis, tendo em vista tratar-se de transposição objetiva de cargos, não cabendo estendê-la a promoções não havidas, nem a aposentados ou pensionistas.

8 - Art. 162. Mereceu veto porque, tratando de assuntos pertinentes a adoção, tutela ou guarda judicial, para aplicação de benefícios atribuído a filhos, versa de maneira não precisa, sobre matéria já disciplinada por legislação específica.

Esses os motivos que me levaram a vetar, parcialmente, o Projeto de Lei em epígrafe, cujas razões submeto à elevada consideração dessa Colenda Casa.

Valho-me do ensejo para apresentar a V. Exa. os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

(a) JAIME LERNER

Governador do Estado

(O Projeto de Lei Complementar nº 507/2002, encontra-se publicado no DA nº 100/2002, de 02.07.2002 - Redação Final).

Esclarecemos aos deputados que, votando com a cédula NÃO estarão derrubando o veto; e votar com a cédula SIM, estarão mantendo o veto.

O SR. AUGUSTINHO ZUCCHI (**Para Encaminhar**).

Senhor presidente, apenas para registrar:

Tenho conversado muito com os companheiros da Receita Estadual, e ansiosamente aguardam eles, deputado Vanhoni, a decisão sobre esse veto que está sendo votado. Quero me congratular com o deputado Traiano que tomou a iniciativa de pedir destaque para a votação desse veto. A minha opinião pessoal, e não falo em nome do nosso Partido porque não tenho essa procuração, mas creio que poderíamos falar em nome de toda a nossa Oposição, é pela derrubada do veto, para que possamos fazer justiça aos auditores da Receita Estadual.

Esta posição quero deixar registrada, senhor presidente, tendo em vista que ao longo desses últimos dias os nossos companheiros da Receita Estadual têm conversado constantemente conosco e aguardavam para que V. Exa. pudesse colocar esse veto em apreciação. Na semana passada V. Exa. garantiu que colocaria hoje.

Fica registrada a nossa posição contrária ao veto do senhor governador, ou seja, pela derrubada do veto.

Muito obrigado.

O SR. LUIZ CARLOS ZUK (**Para Encaminhar**)

Encaminhamos pela derrubada do veto, a favor daqueles que foram prejudicados por essa medida tomada pelo Poder Executivo.

Muito obrigado.

O SR. CESAR SILVESTRI (**Para Encaminhar**)

Acredito que a minha é a mesma do meu companheiro de Partido, Marcos Isfer. Falo em nome do meu Partido PPS também pela derrubada do veto. Até porque o veto prejudica exatamente aqueles que mais necessitam, que são os aposentados.

Muito obrigado.

O SR. NEIVO BERALDIN (**Para Encaminhar**)

Quero encaminhar também pela derrubada do veto.

Muito obrigado.

O SR. ÂNGELO VANHONI (**Para Encaminhar**)

A Bancada do PT também se posiciona pela derrubada do veto, para que se faça justiça aos servidores públicos do nosso Estado.

Muito obrigado.

O SR. WALDYR PUGLIESI (**Para Encaminhar**)

A posição me parece clara das Oposições é pela derrubada do veto.

Muito obrigado.

A SRA. SERAFINA CARRILHO (**Para Encaminhar**).

Nós, do PL, encaminhamos pela derrubada do veto.

Muito obrigada!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Determinamos ao 1º secretário, para a chamada dos senhores parlamentares.

O SR. 1º SECRETÁRIO (**Edno Guimarães**)

(Procede à Chamada nominal).

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Quarenta e seis votantes.

Solicito ao deputado Baratter que já está aqui, aos deputados Neivo e Cesar Seleme, por gentileza, para que procedam o escrutínio dos votos.

Anunciamos o resultado: seis senhores parlamentares votaram pela manutenção do veto e quarenta senhores parlamentares votaram pela derrubada do veto.

Está derrubado o veto do Exmo. Sr. Governador do Estado.

Requerimento nº 2217, de autoria do deputado Divanir Braz Palma, constante do expediente, solicitando destaque para discussão e votação do Item 03, Proposição de Veto nº 073/2002. **Aprovado.**

Então, vamos votar agora o Item nº 03.

ITEM 03

DISCUSSÃO ÚNICA - da Proposição nº 073/2002, Veto Aposto ao Projeto de Lei nº 162/2001, de autoria do deputado Divanir Braz Palma, que dispõe sobre a proibição de cobrança de taxa pelos serviços de religação dos serviços públicos de saneamento e de energia elétrica e dá outras providências. COM RELATÓRIO DA CCJ. CONSIDERANDO O VETO EM CONDIÇÕES DE SER APRECIADO PELO PLENÁRIO.

OFÍCIO/CTL/SEEG Nº 187/2002

Curitiba, 14 de maio de 2002.

Senhor Presidente:

Tenho a honra de acusar o recebimento do Ofício nº 064/2002, dessa Presidência, e de levar ao conhecimento de V. Exa. que, usando da atribuição conferida

pelo artigo 87, inciso VII, e de conformidade com o disposto no § 1º, do artigo 71, ambos da Constituição Estadual, vetei o Projeto de Lei nº 162/2001, por julgá-lo contrário ao interesse público, em razão dos motivos adiante expostos.

Objetiva o autógrafo proibir a Sanepar e Copel cobrarem custos por religação, nos casos em que a suspensão tenha sido motivada por falta de pagamento.

A negativa de sanção ao projeto de lei em causa, decorre de pronunciamento tanto da Companhia de Saneamento do Paraná - Sanepar, como da Companhia Paranaense de Energia Elétrica - Copel, ambas considerando a medida desnecessária e, portanto, contrária ao interesse público, conforme posicionamentos contidos nos expedientes anexos por cópias autênticas.

Esses os motivos que me levaram a vetar o projeto de lei que, em anexo, restituiu a essa colenda Casa.

Valho-me do ensejo para apresentar a V. Exa. os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

(a) JAIME LERNER

Governador do Estado

(O Projeto de Lei nº 162/2001, encontra-se publicado no DA nº 051/2001, de 07/05/2001).

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA
PROPOSIÇÃO-VETO Nº 073/2002

P A R E C E R :

A presente Proposição-Veto, oriunda do Poder Executivo, visa vetar o Projeto de Lei nº 162/2001, de autoria do deputado Divanir Braz Palma, que visa dispor sobre a proibição de cobrança de taxa pelos serviços de religação dos serviços públicos de saneamento e de energia elétrica, e dá outras providências.

Chamada esta Comissão de Constituição e Justiça a se manifestar, e por ter sido apostado dentro do prazo legal e regimental, somos de parecer favorável ao encaminhamento ao Plenário.

É o parecer.

Sala das Comissões, em 18.06.2002.

(aa) BASÍLIO ZANUSSO - Presidente

DUÍLIO GENARI - Relator

O SR. DIVANIR BRAZ PALMA

Para encaminhar, senhor presidente.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Para encaminhar, deputado Divanir Braz Palma.

O SR. DIVANIR BRAZ PALMA

Senhor presidente e nobres pares.

Só para lembrar que esta Casa, com muito brilhantismo e com muita sensibilidade, principalmente para com os mais carentes, votou esse projeto nosso que determina que a Copel e a Sanepar deixem de cobrar taxa de religação nas contas que não foram pagas pelos usuários e foram cortadas.

Então, achamos que, no nosso entendimento e no da Casa também, porque foi por unanimidade que esta Casa aprovou este projeto de lei nosso, achamos que o consumidor já é penalizado quando lhe falta o fornecimento de água ou de luz. Somente quem passa por uma necessidade dessas sabe o quanto é difícil, o quanto é duro, o quanto é sofrido a pessoa ficar sem água ou luz em casa. Agora, imaginem os senhores: uma vez paga a fatura, o serviço só volta a ser atendido se paga uma taxa de religação.

E com relação a esse veto, pedimos aos companheiros que votem Não para acabarmos, de uma vez por todas, com essa turculência que usa a Copel e a Sanepar para com os nossos contribuintes, que não são tratados como clientes, mas são tratados como usuários e elas, usando da mão, usando do privilégio de serem empresas únicas fornecedoras tratam dessa maneira os nossos paranaenses.

Então, peço mais uma vez à Casa que nos acompanhe.

Muito obrigado, senhor presidente!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Solicito ao 1º secretário a chamada dos senhores parlamentares para a votação.

O SR. 1º SECRETÁRIO (**Edno Guimarães**)
(**Procede a chamada nominal**)

O SR. PRESIDENTE (**Elio Rusch**)

Convido os senhores deputados Duílio Genari, Nelson Tureck e Eli Ghellere, para que façam a apuração dos votos.

Votos: Sim - 02; Não - 34; Nulos - 01.

Está rejeitado o veto e mantido o projeto.

Requerimento nº 2221, de autoria do deputado Luiz Carlos Alborghetti, com apoio do senhor deputado Edno Guimarães, constante do expediente, solicitando a votação em bloco das Proposições nº 29/2002 e 69/2002, constantes da Ordem do Dia da presente Sessão.
Prejudicado.

O SR. DURVAL AMARAL

Verificação de votação.

O SR. NEIVO BERARDIN

Sou contra, senhor presidente.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Vai se proceder a verificação de votação.

Os senhores deputados que aprovam o requerimento, para a votação em bloco dos dois vetos, queiram levantar-se.

Doze senhores deputados aprovam.

Os senhores deputados que rejeitam, queiram levantar-se.

Dois senhores deputados rejeitam.
Não há quórum para deliberar.

Nestas condições, declaro encerrada a presente
 Sessão Extraordinária.

Levanta-se a Sessão.

Ato da Diretoria Geral:

ATO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR

O Diretor Geral da Assembléia Legislativa do
 Estado do Paraná, no uso de suas atribuições legais, con-
 siderando o noticiado no protocolo nº 5113/2002,

DETERMINA

Com base nos artigos 315 e seguintes da lei nº
 6.174/70, alterada pela Lei nº 12.976, de 17/11/2000
 (Estatuto dos Funcionários Públicos do Estado do
 Paraná), a instauração de Processo Administrativo Disci-
 plinar, contra a servidora ALZELI BASSETTI PROCH-
 MANN, matrícula 41042, deste Poder, por abandono de
 serviço por mais de 30 (trinta) dias, designando os funci-
 onários Juarez Quadros da Silva, matrícula 513; Eldo
 Gevezier, matrícula 056 e Ilma Elizabete Moreira, matrí-
 cula 40178, como membros da Comissão Processante,
 sob a presidência do primeiro, o qual por sua vez, desig-
 nará o membro que deverá secretariá-la.

De acordo com os artigos 316 e seguintes do Esta-
 tuto dos Funcionários Públicos do Paraná, a comissão ini-
 cializará os trabalhos em até 03 (três) dias após a publicação
 oficial desta determinação, com a duração de 90
 (noventa) dias para a conclusão dos trabalhos, prorrogá-
 vel, sucessivamente, por período de 30 (trinta) dias,
 devendo a comissão, no prazo de 03 (três) dias após a

lavratura do termos de instrução, promover a citação da
 indiciada para, em 10 (dez) dias apresentar defesa, sendo-
 lhe facultada, durante esse prazo, vistas ao processo na
 dependência onde funciona a comissão, elaborando-se ao
 final relatório aduzindo toda a matéria de fato onde se
 concluirá pela inocência ou responsabilidade da funcio-
 nária.

Publique-se e Cumpra-se.

Curitiba, 13 de agosto de 2002.

(a) ABIB MIGUEL
 Diretor Geral

Balancetes:

OFÍCIO Nº 23/2002

Curitiba, 27 de agosto de 2002.

Senhor Diretor.

Pelo presente venho respeitosamente à presença de
 Vossa Senhoria apresentar o Balancete Financeiro deste
 Poder referente ao mês de JULHO/2002, conforme rela-
 tório anexo pedindo para que seja feita a publicação do
 mesmo no Diário desta Casa.

Certo de sua atenção reitero a Vossa Senhoria pro-
 testos de estima e consideração.

(a) EDISON CARLOS DE OLIVEIRA
 Coordenadoria de Contabilidade

ILUSTRÍSSIMO SENHOR
 GABRIEL LUIZ FRANCESCHI
 Mui Digno Diretor da DAT
 Nesta Assembléia Legislativa do Estado do Paraná
NESTE EDIFÍCIO

BALANCETE FINANCEIRO	MÊS: Julho	REF: GAR260A
ÓRGÃO.....: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ		PAG.: 01
UNIDADE: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ		Data:30/07/2002
MÊS: Julho	Exercício: 2002	

RECEITA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
I - ORÇAMENTÁRIA		
RECEITAS CORRENTES	12.500.000,00	71.160.000,00
RECEITA TRIBUTÁRIA	0,00	0,00
RECEITA DE CONTRIBUIÇÕES	0,00	0,00
RECEITA PATRIMONIAL	0,00	0,00
RECEITA AGROPECUÁRIA	0,00	0,00
RECEITA INDUSTRIAL	0,00	0,00
RECEITA DE SERVIÇOS	0,00	0,00
TRANSFERÊNCIA CORRENTES	12.500.000,00	71.160.000,00
OUTRAS RECEITAS CORRENTES	0,00	0,00

RECEITA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
RECEITAS DE CAPITAL	130.000,00	760.000,00
OPERAÇÕES DE CRÉDITOS	0,00	0,00
ALIENAÇÃO DE BENS	0,00	0,00
AMORTIZAÇÃO DE EMPRÉSTIMOS	0,00	0,00
TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL	130.000,00	760.000,00
OUTRAS RECEITAS DE CAPITAL	0,00	0,00
TOTAL DA RECEITA	12.630.000,00	71.920.000,00
II - EXTRA-ORÇAMENTÁRIO		
ATIVO FINANCEIRO	0,00	0,00
REALIZÁVEL	0,00	0,00
PENDENTE	0,00	0,00
INTERLIGAÇÃO DE SISTEMAS	0,00	0,00
PASSIVO FINANCEIRO	3.213.335,44	13.364.820,15
DÉBITOS DE TESOURARIA	0,00	0,00
DEPÓSITOS DE DIVERSAS ORIGENS	3.213.335,44	13.364.820,15
CANCELAMENTO DE DÍVIDAS PASSIVAS	0,00	0,00
TOTAL DO EXTRA-ORÇAMENTÁRIO	3.213.335,44	13.364.820,15
SALDO DO MÊS ANTERIOR		
CAIXA	0,00	0,00
BANCOS	8.219.349,20	14.283.497,73
VINCULADO	0,00	0,00
TOTAL DE SALDOS DO MÊS ANTERIOR	8.219.349,20	14.283.497,73
TOTAL	24.062.684,64	99.568.317,88

BALANCETE FINANCEIRO MÊS: Julho ÓRGÃO.....: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ UNIDADE: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ MÊS: Julho Exercício: 2002	REF: GAR260A PAG.: 02 Data: 30/07/2002
--	--

DESPESA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
I - ORÇAMENTÁRIA		
DESPESAS CORRENTES	11.974.321,15	68.574.588,55
PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	9.556.461,01	56.559.743,55
JUROS E ENCARGOS DA DÍVIDA	0,00	0,00
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	2.417.860,14	12.014.845,00
DESPESAS DE CAPITAL	165.084,25	631.922,95
INVESTIMENTOS	165.084,25	631.922,95
INVERSÕES FINANCEIRAS	0,00	0,00
AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA	0,00	0,00
OUTRAS DESPESAS DE CAPITAL	0,00	0,00
TOTAL DE DESPESAS	12.139.405,40	69.206.511,50

DESPESA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
II - EXTRA-ORÇAMENTÁRIO		
RESTOS A PAGAR	0,00	530.314,92
PAGAMENTOS	0,00	530.314,92
CANCELAMENTOS	0,00	0,00
ATIVO FINANCEIRO	0,00	0,00
REALIZÁVEL	0,00	0,00
PENDENTE	0,00	0,00
INTERLIGAÇÃO DE SISTEMAS	0,00	0,00
PASSIVO FINANCEIRO	6.346.283,94	24.254.496,16
DÉBITOS DE TESOURARIA	0,00	0,00
DEPÓSITOS DE DIVERSAS ORIGENS	6.346.283,94	24.254.496,16
CANCELAMENTO DE OUTROS CRÉDITOS	0,00	0,00
TOTAL DO EXTRA-ORÇAMENTÁRIO	6.346.283,94	24.784.811,08
SALDO PARA O MÊS SEGUINTE		
CAIXA	0,00	0,00
BANCOS	5.576.995,30	5.576.995,30
VINCULADO	0,00	0,00
TOTAL SALDOS PARA O MÊS SEGUINTE	5.576.995,30	5.576.995,30
TOTAL	24.062.684,64	99.568.317,88

(aa) ABIB MIGUEL - Diretor Geral

GABRIEL LUIZ FRANCESCHI - Diretor da Diretoria de Apoio Técnico

EDISON CARLOS DE OLIVEIRA - Coordenador de Contabilidade

OFÍCIO Nº 24/2002

Curitiba, 27 de agosto de 2002.

Certo de sua atenção reitero a Vossa Senhoria protestos de estima e consideração.

(a) EDISON CARLOS DE OLIVEIRA
Coordenadoria de Contabilidade

Senhor Diretor.

Pelo presente venho respeitosamente à presença de Vossa Senhoria apresentar o Balancete Financeiro deste Poder referente ao mês de AGOSTO/2002, conforme relatório anexo pedindo para que seja feita a publicação do mesmo no Diário desta Casa.

ILUSTRÍSSIMO SENHOR
GABRIEL LUIZ FRANCESCHI
Mui Digno Diretor da DAT
Nesta Assembléia Legislativa do Estado do Paraná
NESTE EDIFÍCIO

BALANCETE FINANCEIRO ÓRGÃO.....: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ UNIDADE: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ MÊS: Agosto	MÊS: Agosto Exercício: 2002	REF: GAR260A PAG.: 01 Data:31/08/2002
--	--------------------------------	---

RECEITA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
I - ORÇAMENTÁRIA		
RECEITAS CORRENTES	970.000,00	72.130.000,00

RECEITA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
RECEITA TRIBUTÁRIA	0,00	0,00
RECEITA DE CONTRIBUIÇÕES	0,00	0,00
RECEITA PATRIMONIAL	0,00	0,00
RECEITA AGROPECUÁRIA	0,00	0,00
RECEITA INDUSTRIAL	0,00	0,00
RECEITA DE SERVIÇOS	0,00	0,00
TRANSFERÊNCIA CORRENTES	970.000,00	72.130.000,00
OUTRAS RECEITAS CORRENTES	0,00	0,00
RECEITAS DE CAPITAL	0,00	760.000,00
OPERAÇÕES DE CRÉDITOS	0,00	0,00
ALIENAÇÃO DE BENS	0,00	0,00
AMORTIZAÇÃO DE EMPRÉSTIMOS	0,00	0,00
TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL	0,00	760.000,00
OUTRAS RECEITAS DE CAPITAL	0,00	0,00
TOTAL DA RECEITA	970.000,00	72.890.000,00
II - EXTRA-ORÇAMENTÁRIO		
ATIVO FINANCEIRO	0,00	0,00
REALIZÁVEL	0,00	0,00
PENDENTE	0,00	0,00
INTERLIGAÇÃO DE SISTEMAS	0,00	0,00
PASSIVO FINANCEIRO	62.674,46	13.427.494,61
DÉBITOS DE TESOURARIA	0,00	0,00
DEPÓSITOS DE DIVERSAS ORIGENS	62.674,46	13.427.494,61
CANCELAMENTO DE DÍVIDAS PASSIVAS	0,00	0,00
TOTAL DO EXTRA-ORÇAMENTÁRIO	62.674,46	13.427.494,61
SALDO DO MÊS ANTERIOR		
CAIXA	0,00	0,00
BANCOS	5.576.995,30	14.283.497,73
VINCULADO	0,00	0,00
TOTAL DE SALDOS DO MÊS ANTERIOR	5.576.995,30	14.283.497,73
TOTAL	6.609.669,76	100.600.992,34

BALANCETE FINANCEIRO ÓRGÃO.....: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ UNIDADE: 001 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ MÊS:Agosto MÊS: Agosto Exercício: 2002	REF: GAR260A PAG.: 02 Data: 31/08/2002
---	--

DESPESA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
I - ORÇAMENTÁRIA		
DESPESAS CORRENTES	2.888.839,71	71.463.428,26
PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	1.642.416,77	58.202.160,32

DESPESA	NO MÊS	ATÉ O MÊS
JUROS E ENCARGOS DA DÍVIDA	0,00	0,00
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	1.246.422,94	13.261.267,94
DESPESAS DE CAPITAL	0,00	631.922,95
INVESTIMENTOS	0,00	631.922,95
INVERSÕES FINANCEIRAS	0,00	0,00
AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA	0,00	0,00
OUTRAS DESPESAS DE CAPITAL	0,00	0,00
TOTAL DE DESPESAS	2.888.839,71	72.095.351,21
II - EXTRA-ORÇAMENTÁRIO		
RESTOS A PAGAR	4.447,36	534.762,28
PAGAMENTOS	4.447,36	534.762,28
CANCELAMENTOS	0,00	0,00
ATIVO FINANCEIRO	0,00	0,00
REALIZÁVEL	0,00	0,00
PENDENTE	0,00	0,00
INTERLIGAÇÃO DE SISTEMAS	0,00	0,00
PASSIVO FINANCEIRO	274.580,62	24.529.076,78
DÉBITOS DE TESOURARIA	0,00	0,00
DEPÓSITOS DE DIVERSAS ORIGENS	274.580,62	24.529.076,78
CANCELAMENTO DE OUTROS CRÉDITOS	0,00	0,00
TOTAL DO EXTRA-ORÇAMENTÁRIO	279.027,98	25.063.839,06
SALDO PARA O MÊS SEGUINTE		
CAIXA	0,00	0,00
BANCOS	3.441.802,07	3.441.802,07
VINCULADO	0,00	0,00
TOTAL SALDOS PARA O MÊS SEGUINTE	3.441.802,07	3.441.802,07
TOTAL	6.609.669,76	100.600.992,34

(aa) ABIB MIGUEL - Diretor Geral

GABRIEL LUIZ FRANCESCHI - Diretor da Diretoria de Apoio Técnico

EDISON CARLOS DE OLIVEIRA - Coordenador de Contabilidade