



# ANAIS DA ASSEMBLÉIA

## PODER LEGISLATIVO

AVULSO

CURITIBA, TERÇA-FEIRA, EM 18 DE SETEMBRO DE 2007

ANO XXXII

### Mesa Executiva

<b>NELSON JUSTUS</b> Presidente - Democratas		
<b>ANTONIO ANIBELLI</b> 1º Vice-Presidente - PMDB	<b>AUGUSTINHO ZUCCHI</b> 2º Vice-Presidente - PDT	<b>FELIPE LUCAS</b> 3º Vice-Presidente - PPS
<b>ALEXANDRE CURI</b> 1º Secretário - PMDB	<b>LUCIANA RAFAGNIN</b> 2ª Secretária - PT	<b>LUIZ ACCORSI</b> 3º Secretário - PSDB
<b>CIDA BORGHETTI</b> 4ª Secretária - PP	<b>CHICO NOROESTE</b> 5º Secretário - PR	
<b>ABIB MIGUEL</b> Diretor Geral		

### Lideranças

Líder do Governo .....	Luiz Claudio Romanelli
Líder da Oposição .....	Valdir Rossoni
PMDB .....	Waldyr Pugliesi
PSDB .....	Ademar Traiano
Democratas .....	Plauto Miró
PT .....	Elton Welter
PP .....	Duílio Genari
PDT .....	Luiz Carlos Martins
PTB .....	Fábio Camargo
Bloco PPS/PMN .....	Dr. Batista
Bloco PSB/PR/PRB/PV .....	Reni Pereira

### Representação Partidária

**PMDB** - 16: Alexandre Curi - Antonio Anibelli - Artagão Júnior - Beti Pavin - Caíto Quintana - Cleiton Kielse - Dobrandino da Silva - Edson Strapasson - Luiz Claudio Romanelli - Luiz Eduardo Cheida - Mamede - Mauro Moraes - Nereu Moura - Stephânes Júnior - Teruo Kato - Waldyr Pugliesi; **PSDB** - 07: Ademar Traiano - Francisco Bühner - Luiz Accorsi - Luiz Malucelli - Luiz Nishimori - Miltinho Pupio - Valdir Rossoni; **PT** - 06: Elton Welter - Luciana Rafagnin - Pedro Ivo - Péricles de Mello - Professor Luizão - Tadeu Veneri; **Democratas** - 05: Durval Amaral - Elio Rusch - Nelson Justus - Osmar Bertoldi - Plauto Miró; **PP** - 04: Antonio Belinati - Cida Borghetti - Duílio Genari - Ney Leprevost; **PDT** - 03: Augustinho Zucchi - Edgar Bueno - Luiz Carlos Martins; **PPS** - 03: Douglas Fabrício - Felipe Lucas - Marcelo Rangel; **PTB** - 03: Carlos Simões - Fábio Camargo - Jocelito Canto; **PSB** - 02: Reni Pereira - Ribas Carli Filho; **PR** - 01: Chico Noroeste; **PRB** - 01: Pastor Edson Praczyk; **PMN** - 01: Dr. Batista; **PV** - 01: Rosane Ferreira; **Sem Partido** - 01: Geraldo Cartário

SUMÁRIO	
<b>AVULSO</b>	
<b>AUDIÊNCIA PÚBLICA</b>	
<b>SUMÁRIO</b>	
Mesa Executiva.....	02
Ata da Comissão.....	02
Abertura da Audiência.....	02
Oradores:	
Dep. Luiz Claudio Romanelli.....	03
Dep. Valdir Rossoni.....	03
Sr. Rogério Tizzot	
Secret. Est. dos Transportes.....	03
Dr. Paulo Furiatti.....	03
Dr. José Anacleto	
Procurador do Estado.....	05
Interpeladores:	
	Dep. Augustinho Zucchi.....06
	Dep. Reni Pereira.....07
	Dep. Edgar Bueno.....08
	Dep. Luiz Carlos Martins.....09
	Dep. Elio Rusch.....10
	Dep. Luiz Claudio Romanelli.....11
	Dep. Professor Luizão.....12
	Dep. Elton Welter.....13
	Dep. Cleiton Kielse.....13
	Dep. Marcelo Rangel.....14
	Dep. Valdir Rossoni.....15
	Dep. Luiz Claudio Romanelli.....17
	Dep. Edson Strapasson.....17
	Dep. Luiz Malucelli.....18
	Dep. Artagão Júnior.....19
	<b>Encerramento da Sessão.....19</b>

**AVULSO**

**AUDIÊNCIA PÚBLICA**

**1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA  
16ª LEGISLATURA  
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA  
REALIZADA EM  
18 DE SETEMBRO DE 2007**

(terça-feira)

**Mesa Executiva:**

Presidência do Sr. Deputado Durval Amaral.

**Ata da Comissão:**

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA  
1ª SESSÃO LEGISLATIVA - 16ª LEGISLATURA  
AUDIÊNCIA PÚBLICA

Aos dezoito dias do mês de setembro do ano de dois mil e sete, reuniu-se na sala de reuniões das comissões da

Assembléia Legislativa do Estado do Paraná, a Comissão de Constituição e Justiça, sob a presidência do Sr. Deputado Durval Amaral e com a presença dos Srs. Deputados: Artagão Júnior, Luiz Claudio Romanelli, Professor Luizão, Reni Pereira, Valdir Rossoni, Augustinho Zucchi, Cleiton Kielse, Edgar Bueno, Edson Strapasson, Elio Rusch, Elton Welter, Luiz Carlos Martins, Luiz Malucelli e Marcelo Rangel. Havendo número legal, o Sr. Presidente deu por aberta a presente Audiência, a qual transcorreu conforme notas taquigráficas em anexa.

(aa) DURVAL AMARAL - Presidente  
Ana Andretta - Secretária

**Abertura da Audiência:**

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Peço silêncio e sob a proteção de Deus declaro aberta a presente Audiência Pública da Comissão de Constituição e Justiça para tratar do projeto que envolve a Mensagem nº 040/07.

Quero agradecer a compreensão dos Srs. Deputados em transformarmos esta Sessão Ordinária da CCJ em uma Audiência Pública. Agradeço a todos os Líderes e esclarecer que, por acordo de lideranças, inicialmente darei a palavra ao Líder do Governo, na sequência ao da Oposição para as considerações iniciais. E depois a palavra ao Secretário dos Transportes Rogério Tizzot, ao Dr. Paulo

Furiatti que tem feito as tratativas para o encaminhamento do consórcio. Para abordar a questão jurídica e a legalidade do projeto e sua ótica ao Dr. José Anacleto da Procuradoria Geral do Estado.

Em seguida será aberta a palavra aos Deputados para os questionamentos. O Relator sobre a matéria está designado o Deputado Artagão e neste momento estou dando vistas a todos os Srs. Deputados.

### **Oradores:**

#### **Deputado Luiz Claudio Romanelli (PMDB)**

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados; prezado Secretário Tizzot; Diretor do BRDE - Paulo Furiatti; Procurador do Estado Dr. Anacleto e demais integrantes; Dr. Robson Luiz Rossetin que representa a COPEL; o Sr. Pedro Lopes que representa o setor privado e o Sr. Danilo Pita que é Assessor Técnico.

Esta reunião da CCJ é fruto de um acordo havido entre a Liderança do Governo e a Liderança da Oposição, patrocinado pelo Presidente desta Casa, Nelson Justus. O sentimento é de fazer com que os Parlamentares da Casa tenham o amplo conhecimento deste tema que é da maior importância para o nosso estado. Devido aos prazos temos que ter um trâmite que possa acelerar esse processo de votação, isso só está sendo possível graças ao acordo que firmamos entre as lideranças para que acontecesse esta reunião. O objetivo dela é informar do que se trata o projeto, a maioria já sabe do que se trata o projeto, mas estamos aqui para esclarecer, debater um tema que é da maior importância.

Quero agradecer à Liderança de todos os partidos, especialmente a da Oposição - Deputado Valdir Rossoni - pelo entendimento, pela compreensão e pela capacidade de ter, de fato, formulado esse acordo. E agradecer aos companheiros que estão aqui hoje.

Agradeço, muito obrigado.

#### **Deputado Valdir Rossoni (PSDB)**

O SR. DEPUTADO VALDIR ROSSONI

Cumprimento o Presidente Durval Amaral, o Líder do Governo e a todos os Deputados que estão aqui, neste momento.

O objetivo é esclarecer, é aprofundar os debates. Se votássemos amanhã como era propósito desta questão, certamente estaríamos pecando diante da sociedade paranaense por falta de discutirmos o projeto.

As dúvidas ocorrem. Às vezes temos dúvidas e é por esta razão que os senhores estão aqui. Quero ser econômico no meu tempo para que o aprofundamento dos questionamentos sejam possíveis.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

As considerações iniciais foram feitas, passo a palavra ao Secretário dos Transportes Rogério Tizzot.

#### **Sr. Rogério Tizzot - Secretário dos Transportes**

O SR. ROGÉRIO TIZZOT

Boa-tarde a todos. Me permito fazer alguns esclarecimentos antes de entrar diretamente ao assunto, especialmente em relação à importância que é o tema Pedágio para a economia do Paraná. O Governo do Estado tem se posicionado, claramente, contra o sistema de pedágio implantado no Paraná em função das altas tarifas e do reflexo que elas estão trazendo para a economia do estado. Temos dados da OCEPAR que em um transporte de 8 milhões de soja e farelo, em 2006, as empresas deixaram nas praças de pedágio R\$ 85,6 milhões. Então o pedágio custou para a agricultura do Paraná só no transporte de soja e farelo R\$ 85,6 milhões.

Num percurso entre Cascavel e Paranaguá, também com dados da OCEPAR, 21,5% do frete para o transporte desses produtos, grãos, basicamente, é referente ao pedágio. Portanto, 21% do frete no transporte de Cascavel e Paranaguá é gasto com pedágio.

O Governo do Paraná também se manifestou contrário à implantação do pedágio federal no Paraná, nessas rodovias federais que ora estão com vistas a leilão. E quando a Ministra Dilma Rousseff veio ao Paraná, essa reação do Governo foi bastante sentida pelo Governo Federal, tanto é que o Governo fez uma revisão no projeto que seria implantado de pedagiamento nas rodovias federais. O projeto voltou ao TCU, o TCU analisou e reduziu ainda mais a taxa interna de retorno. Era mais de 12% essa taxa interna de retorno e passou para 8,95%. Portanto, a reação no Paraná teve esse resultado também. O Governo ainda entende que o melhor pedágio é a SID porque já está incorporada a SID na receita tributária da federação e do estado.

Mas, diante da insistência do Governo Federal em implantar o pedágio, o Governo do Estado resolveu que deveria participar da licitação. Sabendo que vivemos um passado em que se resultou da implantação do pedágio altas tarifas - durante a licitação de 1997 houve pouca competição, portanto, as tarifas resultaram muito altas. O valor que se estabelecia, naquela época que era um valor fixo, acabou se refletindo em estradas estaduais a serem conservadas. Diante disso, entendemos que seria salutar o Governo do Estado participar dessa licitação no sentido de buscar maior redução de tarifa. O que dizemos foi buscar a maneira mais fácil de participar. Pensamos numa empresa pública, verificamos que o edital não permitia, partimos para a solução de uma empresa de economia mista. Daí resultou numa parceria que começou a ser feita em termos de estudo entre a Secretaria de Transportes, o DER, o BRDE e a Secretaria de Planejamento para buscar a melhor forma de participar do processo.

Em função disso, surgiu a possibilidade da COPEL Empreendimentos entrar no processo. Isso conjugou os interesses das Federações dos Transportadores que têm interesse na tarifa mais reduzida possível. A Lei visa exatamente isso: fazer com que o Governo possa participar e em o Governo participando, buscar reduzir o custo para o usuário paranaense. Porque se o Governo ganha a licitação, nós deixamos de ficar nas mãos de grandes empreiteiras - e que não são paranaenses muitas vezes e muitas vezes até são internacionais - e o fato do Governo participar com certeza resultará na redução da tarifa. Mesmo que o Governo não consiga ganhar a licitação a presença do Governo fará com que a tarifa seja muito baixa.

Portanto, diante do reflexo de uma tarifa alta na economia do estado, entendemos que seria muito importante essa participação do Governo visando, especialmente, a redução da tarifa no leilão que está em andamento.

Resumidamente, a idéia é esta: a participação do estado como empresa pública seria impossível. Então, buscamos uma forma de estabelecer uma empresa de economia mista e nisso surgiu a coparticipação da COPEL que tem uma empresa, a COPEL Empreendimentos, a participar desse processo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Durval Amaral**)

Agradeço ao Secretário. Na sequência com a palavra o Dr. Paulo Furiatti.

**Dr. Paulo Furiatti**

O SR. PAULO FURIATTI

Sr. Presidente, Srs. Líderes, Srs. Deputados. A posição do Governo do Paraná em relação ao pedágio é bastante conhecida. Verificamos que existia e existe um setor privado dos transportadores que têm posições muito semelhantes, ou seja: desejam um pedágio adequado, com estradas adequadas, com boa conservação e com o menor preço possível. Esses 2 interesses acabaram se unindo na proposta do Governo do Estado quando se soube que o Governo Federal iria lançar o edital. Depois de marchas e marchas foi lançado um penúltimo edital cujos preços haviam variações enormes. E o Governo Federal cancelou, anulou aquele edital de maneira competente e auxiliado pelo Tribunal de Contas e determinou outro edital com mudanças bastante significativas nos valores máximos das tarifas. Os trechos que estamos conversando é a BR-116 - São Paulo/Paraná - que é São Paulo - Curitiba, num extensão de 401 km e sessenta e oito metros, cujo preço do edital máximo da tarifa é de R\$ 2,68 por praça de pedágio com 6 praças. O lote 07 que é a BR-116/376 - Paraná-Santa Catarina, de Curitiba a Florianópolis tem uma extensão de 382km e 300 metros com 5 praças de pedágio e um preço máximo no edital de R\$ 2,75. O lote 02 que é a BR-116, que é o Paraná-Santa Catarina/Curitiba divisa Santa Catarina-Rio Grande do Sul é um lote de 412km com 5 praças com um valor de pedágio em torno de R\$ 4,18, valor máximo.

O Governador e o Governo do Estado têm claro que a livre concorrência facilitará, sem dúvida nenhuma a disputa, no sentido de que o menor preço possível seja alcançado. Como o Dr. Tizzot falou, inicialmente a idéia era criar uma empresa mista que pudesse participar do processo. Nos encaminhamentos verificou-se que a COPEL Empreendimentos Ltda., tem essa possibilidade de participar, desde que associada com o capital privado. Qual? Exatamente aquele que tenha um interesse harmônico com o interesse do estado que é a menor tarifa possível, que são os transportadores. Portanto, este projeto de lei encaminhado tem uma importância enorme no sentido de que temos o prazo até dia 1º de outubro para montar a proposta de disputa no edital de licitação. Agora, essas parcerias só se viabilizarão quando houver aprovação da Assembléia Legislativa, porque nenhum empresário vai fazer uma parceria sem que haja o aval maior.

Quero dizer que entendo fundamental esse tipo de discussão, porque como o interesse é um interesse transparente, público, absolutamente limpo e à prova de qualquer tipo de contestação, podemos até discutir ideologicamente o processo. Mas a montagem dessa empresa de economia mista com 58% de participação da COPEL Empreendimentos e 42% de capital privado, sendo realizado pelo setor de transporte é, sem dúvida nenhuma, uma empresa de interesse público e que não temos, ainda, a proposta feita, porque somente será elaborada quanto tivermos a lei, a composição do conjunto de transportadoras e de empresários interessados dentro dessas premissas: menor preço pelo melhor serviço.

E naturalmente que tudo isso fará com que possamos participar desses 3 lotes de leilão. E vocês, não tenham a menor dúvida, se o empreendimento do estado com os empresários privados das transportadoras participarem desse leilão, os senhores não tenham dúvida que o preço será ainda menor do que o mínimo estabelecido e arrisco dizer a todos, claro que não seremos impedidos, mas se por alguma razão tivéssemos o impedimento de participar, eu apostaria que dificilmente o preço não sairia muito longe do mínimo estabelecido. Porque todos sabemos e aqui não tem nenhuma criança, que esse mercado é um mercado oligopolizado, um mercado complexo, com participações bastante difíceis de diversas e pequenas empresas, porque não têm porte suficiente de enfrentar essa tipo de concorrência. E a proposta fundamental é essa: o Governo do Paraná através de uma proposta técnica se predispõe a continuar os estudos e apresentar uma proposta até o dia 1º de outubro para participar da concorrência. Se não ganhar pode ter certeza: o preço vai ser muito, muito mais baixo do que o mínimo estabelecido.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Durval Amaral**)

Agradeço ao Dr. Paulo Furiatti e concedo a palavra ao Procurador do Estado do Paraná, Dr. José Anacleto, representando o PGE.

## **Dr. José Anacleto - Procurador do Estado**

O SR. JOSÉ ANACLETO

Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sras. e Srs., uma boa-tarde a todos.

A Procuradoria foi instalada a responder uma consulta do Poder Executivo no sentido de que na iminência da concessão de trechos rodoviários federais, se haveria o eventual impedimento de participação do estado do Paraná através ou por intermédio de uma empresa estatal, para sagrando-se vencedor assumir a gestão das rodovias que fazem parte do processo de transferência.

Quando recebemos essa missão, a primeira questão que nos surgiu - e foram 2 que nortearam todo o estudo. Primeira: o estado do Paraná teria algum impedimento de ordem constitucional para participar? Segundo: se não houvesse impedimento, qual seria o mecanismo jurídico adequado para assegurar essa participação?

Respondendo a primeira: há impedimento, haveria impedimento de índole constitucional para a participação do estado. Lembramos quando analisamos a questão que trata de um serviço público de titularidade da união. E a partir desta constatação evidente, mas, necessária, a Procuradoria do Estado fez algumas analogias, como, por exemplo, com o serviço de fornecimento de energia elétrica que também é um serviço público de titularidade da união e gerido pelo estado do Paraná por intermédio de uma empresa estatal, COPEL, com a mais absoluta eficiência e apresentando resultados financeiros e de índole social incontestáveis e postos a qualquer prova. Por outro lado fizemos uma analogia também com outro serviço público essencial de titularidade, agora, dos municípios, que também é gerido pelo estado do Paraná por intermédio de pessoa estatal, SANEPAR, o serviço de fornecimento de água e esgoto. E a SANEPAR além de apresentar resultados fantásticos do ponto de vista social é referência do ponto de vista de consultoria técnica inclusive para outros países nesta área de fornecimento de água.

Ora, não há nenhum impedimento e a constatação foi esta de que o estado participasse, como já participou, anteriormente, de processos de recebimento dessa outorga da união para prestar esses serviços públicos. O fundamento é o mesmo fundamento que serviu de justificativa e serve até hoje para que a SANEPAR e a COPEL promovam a gestão de serviços públicos que são de titularidade de outros entes da federação: a união e os municípios.

Pois bem, vencida essa questão, a segunda dizia respeito de qual seria o passaporte, o documento que poderia autorizar o estado a participar do processo licitatório. Precisa de um passaporte. E esse passaporte é exatamente a sociedade estatal, uma empresa estatal. Ora, o edital prevê que 2 anos a partir da celebração do contrato de concessão, o capital da empresa que for vencedora, do consórcio vencedor terá que ser aberto, isso é

uma exigência do edital. Logo a composição jurídica da nova empresa necessariamente teria que ser uma S/A, porque é a única formação jurídica que comporta a abertura de capital. E esta participação conjugada de dinheiro público com dinheiro privado, do ponto de vista constitucional, se dá através, basicamente e em regra, de sociedade de economia mista. Não é a única forma. Existe a possibilidade de uma sociedade anônima que não tenha esta designação de sociedade de economia mista, mas, a rigor, trata-se de dinheiro público mais dinheiro privado. E esta é a proposição que está contida na lei.

A lei, a minuta que foi encaminhada estabelece algumas possibilidades. A possibilidade que esse grupo de trabalho encontrou, até o que já foi noticiado anteriormente pelos que me antecederam, foi de aproveitar uma empresa estatal já existente, denominada COPEL Empreendimentos LTDA. É uma sociedade limitada da qual alguns acionistas são a COPEL Participações S/A e COPEL S/A com uma cota apenas. Esta empresa poderia, sem nenhum problema, ter a alteração da composição do seu objeto social para assumir esta nova missão e receber este encargo de, futuramente, constituir e obrigatoriamente constituir uma outra empresa que, seguramente, não vai nem se denominar COPEL. Seja qual for o nome que for dado a ela vai ser uma pessoa jurídica nova. Por exigência, inclusive, do próprio edital de licitações, das regras impostas pela união.

Uma sociedade com o propósito específico que só vai poder gerir esse empreendimento de gestão de malha rodoviária.

Um aspecto que acha que é fundamental, e, talvez, é evidente que essa decisão é uma decisão do povo do Paraná. É isso que está em jogo. O povo do Paraná quer gerir a malha rodoviária do estado, assim como faz a gestão do serviço de energia elétrica, do serviço de abastecimento de água, ou não quer. Esta é a decisão. Mas, do ponto de vista, e para contribuir com essa decisão é importante lembrar que para cada real que se paga de tarifa - como se fosse uma barrinha de chocolate, eu sempre exemplifico dessa forma - cada quadrinho dessa barrinha de chocolate corresponde a um valor econômico financeiro. Uma parte é lucro, a outra parte são custos, a outra parte são amortizações de investimentos, etc.

Agora, desse pedaço dessa barrinha de chocolate que equivale ao lucro do concessionário, se nós estivermos tratando desta parte de lucro que diga a respeito a uma sociedade da qual o estado tem participação, ao invés de uma apropriação privada desse resultado, podemos ter uma redistribuição desses valores, para o incremento, para aprimorar o próprio serviço. O que repeti já é feito hoje, com a COPEL e com a SANEPAR, do ponto de vista jurídico, evidentemente, com as repercussões econômicas e financeiras.

Acredito, Sr. Presidente, que para uma exposição inicial os aspectos que mais chamaram a atenção do ponto de vista jurídico foram esses. Evidentemente que

existem alguns aspectos de ordem técnica que são, eu diria, secundários para essa análise aqui, sobre a necessidade da autorização legislativa.

Porém a autorização legislativa é o nosso marco inicial indispensável. É uma opção política de querer ou não, o estado do Paraná gerir a prestação de mais um serviço público que não é originalmente de sua titularidade e que vai ser trespassado por conta de uma outorga da união.

**O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)**

Agradeço esses esclarecimentos feitos pelo Dr. José Anacleto, todos que se manifestam ficaram rigorosamente dentro do tempo.

Quero, também, esclarecer que temos a presença do Dr. Robson Rossetin, da COPEL, que não vai usar da palavra neste momento, mas poderá responder a toda e qualquer pergunta, efetivamente, que seja dirigida a ele.

Por ordem de inscrição estarei anotando na Mesa, já temos 2 Deputados inscritos: Deputado Zucchi e o Deputado Reni, na sequência os demais Deputados. Só encarecendo o seguinte: perguntas objetivas, com respostas objetivas. Pode se fazer a pergunta, o representante do Governo, da COPEL ou do BRDE responderá objetivamente, sem muitas divagações, para que nós possamos maximizar o nosso tempo e, efetivamente, termos o melhor resultado dessa Audiência Pública.

Não vou delimitar o tempo, mas com o consentimento dos Srs. Deputados vou cortar a palavra se houver muitas divagações. Se a pergunta for objetiva, a resposta objetiva, nós vamos seguindo nessa sequência.

O Deputado Zucchi inicialmente o Reni na sequência. Pode dirigir o questionamento a qualquer um dos 4 representantes do Governo aqui presentes.

### ***Deputado Augustinho Zucchi***

**O SR. AUGUSTINHO ZUCCHI**

Sr. Presidente, talvez não seja um questionamento direto, mas quero cumprimentar os nossos visitantes aqui, Srs. Deputados e Sras. Deputadas.

O tema não é novo, ontem nós passamos a discutir isso com mais apropriação tendo em vista o projeto que chegou há pouco, na Assembléia.

Queria colocar isso que me parece bastante importante. Ideologicamente, muitos são a favor do estado mínimo, outros são a favor de outro tipo de estado. Enfim, podemos ter as mais variadas concepções com relação àquilo que o estado pode fazer em termos de prestação de serviço público. O debate fica mais por conta do mérito dessa questão que poderá ser feita em Plenário. Por outro lado, politicamente falando, vamos ao que interessa. Tivemos todo tipo de proposta, aqui, dentro da Assembléia, com relação à questão do pedágio. Politicamente teve: o pedágio acaba, depois baixa ou acaba; depois vamos encampar o pedágio. Esta Assembléia aprovou a proposta para encampar o pedágio, lamentavelmente não aconteceu.

Particularmente, tenho vontade de discutir esta proposta. Porque política à parte, ideologia à parte com relação a esta questão, porque vejo como foi comentado, aqui, é um mercado promissor pela própria disputa do mesmo. Se por um lado tivemos a possibilidade de participação de várias empresas, por outro lado também tivemos a dificuldade de participação de tantas outras porque exige um aporte de capital muito grande. Então, tudo que pretenda vir a colaborar para a possibilidade de uma tarifa mais baixa, tudo bem. Agora, veja bem, é um contraditório: estamos reestatizando algo que o Governo Federal está desestatizando. Criteriosamente do ponto de vista conceitual.

Têm muitas coisas ainda que poderiam ser discutidas do ponto de vista jurídico e conceitual também. Aqui já foi falado com relação à questão de participar minoritariamente, que na minha opinião seria descartável; pessoa física também, na minha opinião, seria completamente descartável e também algumas das prerrogativas que o projeto estabelece e que gostaria de saber se são passíveis - dentro da proposta do estado, de revisão. Porque, aqui: "...autorizados a colher preços e bens de serviços de obras fornecidas por terceiros e assinar pré-contratos com dispensa de licitação". Juridicamente é possível, não sei se conceitualmente dentro do estado seria viável aprovarmos uma lei como esta.

São minhas dúvidas. A mim, particularmente, independentemente da posição política que ocupo na Casa de Oposição, tenho vontade de discutir isso. Qualquer coisa que possa baixar o atual custo, mesmo que seja nessas rodovias que o Governo Federal está repassando agora, na minha opinião são passíveis de serem discutidas. Aí não me interessa muito se é a COPEL que vai participar, porque é um serviço público e se vem a intervenção por parte de uma empresa que tenha a participação do estado não tenho nada contra.

Obrigado.

**O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI (Pela Ordem)**

Antes que o Dr. Anacleto responda, o Deputado Artagão que é o Relator já tem o texto que modifica justamente esses aspectos: "COPEL majoritária e pessoa só jurídica." Houve um erro no envio do anexo que veio da Casa Civil e isso já foi corrigido pelo próprio Relator.

**O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)**

Mas resta a pergunta sobre a dispensa de licitação.

**O SR. JOSÉ ANACLETO**

Sr. Deputado, a questão é a seguinte: esta autorização para a celebração de pré-contratos é uma garantia de proposta. O que significa isso: proponho para cumprir um determinado contrato público um preço de R\$ 10, contando que meus custos aferidos no mercado chegaram a 8. Teria aí uma margem de R\$ 2 de benefício financeiro. Proponho R\$ 10 e não tenho assegurado o fornecimento de bens e serviços e obras por pré-contratos. Não tenho nenhuma garantia de que depois de celebrado o contrato final conseguirei honrar a minha proposta.

Agora, esta autorização legislativa, ela até a meu ver, do ponto de vista estritamente jurídico, e a minha opinião de operador de direito é que ela seria desnecessária na lei estadual. Porque já está expressamente prevista na Lei nº 9074 de 1995, que trata de concessões federais, que diz no artigo 32 - exatamente reproduz a nossa minuta o que dispõe o artigo 32 da Lei nº 9074 de 1995 - lei federal. A questão da inserção da lei estadual foi o assunto, o tema é tão polêmico e irão certamente acontecer tantas impugnações, não do ponto de vista desta Casa, mas dos concorrentes do processo licitatório. Porque para nós sagrarmos vencedores do certame teremos que também vencer a disputa e certamente será uma disputa jurídica acirrada sob inúmeros aspectos.

A idéia de reproduzir a lei federal na lei estadual foi apenas de ultrapassar o eventual argumento de impugnação de outros licitantes à nossa participação, sob a justificativa que não se aplica a lei federal aos entes estatais. O que acho que não é verdadeiro, entendo que se aplica. É apenas para não ficarmos discutindo na licitação questões periféricas. Mas esta autorização já está prevista na lei federal.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Na sequência vou passar a palavra, quando ao invés de questionamentos, ele fizer suas considerações, então vamos limitar a 3 minutos. Ao final de 3 minutos, cortarei a palavra.

O SR. EDGAR BUENO

Se todos forem objetivos, não fizerem nenhuma dissertação, 1 minuto e meio líquida.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Perfeitamente, é o apelo que faço para que todos os Deputados sejam extremamente objetivos para que possamos ter essas respostas também objetivas.

Na sequência o Deputado Reni Pereira.

## ***Deputado Reni Pereira***

O SR. RENI PEREIRA

Sr. Presidente, a minha dúvida é com relação ao artigo 1º, que diz que o estado do Paraná, a COPEL Participações, a COPEL Empreendimentos, em conjunto e isoladamente que vão celebrar os contratos.

Em relação às palavras do Secretário de Transportes quanto do Sr. Paulo Furiatti, acho que o mérito em qualquer dessas situações vai ser um acúmulo não só da sociedade, mas desta Casa também. Mas, principalmente, em relação às afirmações do Sr. Paulo Furiatti que diz que o preço - acho que não entendi errado porque V. Sa. falou 2 vezes - provavelmente ficará menor que o mínimo.

O SR. PAULO FURIATTI

É o máximo.

O SR. RENI PEREIRA

É o máximo. Não, porque o senhor falou 2 vezes menos que o mínimo. Então, houve um equívoco e até me despertou a curiosidade.

Mas, entendo que existem duas coisas bem explícitas: primeiro, é a vontade do Paraná chegar e participar e chegar em uma alíquota baixa. Segundo, é a própria vontade de se não ganhar, pelo menos, quem concorra abaixo a tarifa.

Porém, vou levantar a hipótese de ganhar. Ganhar seja pela participação exclusiva, que daqui a pouco as demais concorrentes saem todas do edital da licitação, porque não tem como concorrer com alguém que não tem remuneração de capital ou ganhar pelo menor preço. Vai ter que ter exigüidade àqueles requisitos que o Ministério dos Transportes, que o Governo Federal vão requerer de quem ganhar. E ganhando a proposta do estado do Paraná chega a um determinado momento, de que maneira que o estado do Paraná está preparado para honrar com esses compromissos, quer seja na manutenção, na ampliação da rede rodoviária, se o preço que for estipulado ficar menor que o preço mínimo para manter o equilíbrio haverá subsídio.

Subsídio, entendo que a COPEL não pode subsidiar porque têm acionistas. Então aí entra o estado do Paraná como suporte, entram os contribuintes, mesmo aquele contribuinte de baixa renda até aquele que efetivamente usa a rodovia. Havendo o equilíbrio, como ficará esta remuneração para com os acionistas da COPEL, que esperam efetivamente uma remuneração com o seu capital também?

A minha pergunta é essa: ganhando esse consórcio firmado pela COPEL isoladamente ou com o Governo do Paraná, se estamos preparados para esse equilíbrio e para essa eventual remuneração das ações, dos acionistas da COPEL?

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

A pergunta de V. Exa. se dirige a quem, Deputado Reni?

O SR. RENI PEREIRA

A todos.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Perfeito, então o Dr. Robson vai responder pela COPEL.

O SR. ROBSON ROSSETIN

Sr. Presidente, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, boa-tarde a todos.

Com relação ao questionamento bastante interessante, gostaria de primeiro frisar o seguinte: a COPEL, como participante da administração pública indireta, como sociedade de economia mista, tem que se reger pela restrita legalidade. A questão do projeto de lei para a COPEL é uma condição preliminar para que ela possa dar continuidade aos estudos que ela começou com relação à viabilidade da sua participação nesse processo.



Ou seja, caminhamos até um determinado ponto. A partir daí, algumas etapas, para que possam ser cumpridas, daqui para frente necessitam da autorização legislativa, com relação à questão agora da continuidade do negócio, mesmo as tarifas baixas. A primeira coisa que coloco é que esse processo é um processo de concessão, de serviço público, portanto, a questão modicidade tarifária ela é inerente ao instituto da concessão. Então, toda e qualquer concessionária, independente de qual seja o seu capital, deve sempre buscar a modicidade tarifária. Obviamente que conjuntamente com essa modicidade tarifária se deve buscar uma rentabilidade adequada para o investidor para que ele possa da mesma forma dar continuidade ao serviço público.

Muito bem, trouxe alguns números aqui que gostaria depois de deixar para os Deputados, que é com relação à nota técnica, 64 da Secretaria do Tesouro Nacional referente a esse edital aqui. Muito bem, na primeira versão lançada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres para o edital foram colocadas algumas premissas. Quais foram? Que o processo seria parte financiado por bancos e parte capitaniada por capital próprio. E ele daria, na primeira versão da ANTT, o custo de financiamento de 7,47%, uma remuneração de capital próprio de 23,70%, com isso uma tarifa média de 12,88.

Então, vou repetir para os senhores: a primeira como remuneração para o capital próprio, ou seja, remuneração para o capital que está na empresa na ordem de 23,70%, excepcional. Por conta de todas as ações políticas e do próprio Tribunal de Contas da União esse processo todo foi revisto, uma série de parâmetros que estavam completamente equivocados foram revistos, e se chegou ao seguinte indicativo, um custo de financiamento de 5,38%, uma TIR, que é a taxa interna de retorno global do projeto de 8,95%, que significa remuneração do capital próprio de 14,3%. Posso garantir que essa remuneração de 14,3% é uma remuneração bastante adequada para o nível de investimentos atuais da COPEL no setor elétrico. É óbvio que o investimento no setor de transportes tem alguns diferenciais do ponto de vista econômico com relação à questão de risco regulatório. Aliás, ressalto que na primeira previsão da ANTT foi usado um modelo de remuneração de capital em que era colocado o risco regulatório do setor elétrico para um projeto de transportes. Isso consta da documentação do edital, portanto é absolutamente público e notório isso.

Muito bem, entendemos que essa tarifa máxima colocada como teto, que dentro dessas condições daria uma remuneração para o capital próprio da COPEL de 14,3, tem margem de manobra para que a COPEL, através da sua administração, que é reconhecida por toda a sociedade paranaense como muito adequada, possa obter uma redução de custos de tal maneira que possamos promover uma redução de teto da tarifa sem diminuir a rentabilidade da companhia. Essa é a prerrogativa e essa é a maneira de trabalhar da COPEL. A COPEL precisa do projeto de lei para que ela possa dar continuidade a esses

estudos. A questão da continuidade gostaria de lembrar que todos os participantes deverão atender a qualificação técnicas bastante rigorosas colocadas no edital. Portanto, a COPEL não está se aventurando, a COPEL está analisando isso com muita tranquilidade e com muita cautela.

Lembro também, o Deputado Zucchi colocou com relação a desestatização e estatização, dentro do setor elétrico, que se teve boa parte do setor elétrico desestatizado. A COPEL e a CEMIG, que são empresas estatais e que atuam na condição de sociedade de economia mista, praticam tarifas, aliás a COPEL pratica uma das tarifas mais baratas do Brasil, talvez a mais barata do Brasil para uma empresa do porte dela, com uma rentabilidade e com os resultados que os Srs. Deputados viram no último ano. Isso demonstra claramente que é possível você praticar uma tarifa bastante lógica, bastante adequada, mantendo a rentabilidade dos investimentos. É isso que pretendo fazer nesse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Com a palavra, Deputado Edgar Bueno.

### *Deputado Edgar Bueno*

O SR. EDGAR BUENO

Queria fazer uma observação que a COPEL, uma companhia mista, não tem experiência no ramo. A minha pergunta é o seguinte: esses 42% que será integralizado do capital serão buscadas em empresas que têm experiência no ramo para poder dar esse suporte técnico que ela seja eficiente? As empreiteiras, todos sabem, não tem pátria, não tem bandeira. Se tiver algum empreiteiro aqui que me desculpe mas essa é a grande verdade. Um instrumento desse, criado agora neste momento aqui, na mão de um Governo sério, responsável, é ótimo protege a sociedade. Mas, na mão de um Governo mal intencionado, isso é um instrumento perigoso que a Assembléia vai ter que no futuro sempre tomar muito cuidado nessa questão.

Pois bem, me agrada muito o Governo tentar colocar esta cunha para limitar o preço para baixo; que conseguindo isso, ninguém sabe nem se vai ganhar a licitação, porque poderá perder para qualquer uma das empresas que estão participando. As empresas, se já não estiverem acertadas com o Governo previamente, o Governo coloca o edital de licitação, elas acertam do lado de fora e quem perde é o povo, o povo será explorado. Essa cunha, se vier, Srs. Deputados, me agrada porque isso também poderá, como exemplo, chegar nas empreiteiras do Paraná, porque aqui no Paraná nós podemos colocar uma placa aqui: "Aqui tem mumu", porque o que essas empreiteiras ganham no pedágio hoje é vergonhoso. Os números que os senhores têm, que eles divulgaram, com referência ao custo 21, de Cascavel a Paranaguá, 21 e pouco por cento do custo do frete, 21,5%. Isso é uma loucura.



Então, quero, Deputado Rossoni, Líder da Oposição, dizer a V. Exa. que vejo com simpatia, logicamente que vamos discutir muito esse projeto, mas eu tenho interesse que uma cunha seja colocada nessa questão dos valores exorbitantes do pedágio.

O SR. PAULO FURIATTI

Pela experiência não há dúvida nenhuma que aos transportadores, que são a mola mestra da discussão porque são os primeiros interessados, tem uma série de exigências que se não ocorrer o complemento dessas exigências não haverá a possibilidade de um entendimento. Quanto à questão do Governo ter uma empresa estatal, as empresas estatais, independente dos Governos, elas têm uma administração profissional. Às vezes corremos o risco dos Governos quererem vender, mas sob o ponto de vista da saúde financeira das empresas em geral, temos observado que não há essa dilapidação. E em relação a participação da cunha, não há dúvida nenhuma que são 3 os sistemas, temos que vencer os aspectos técnicos da proposta e o aspecto legal, mas vamos sofrer? Isto não tem dúvida nenhuma.

E tendo a autorização da Assembléia, e tendo a condição técnica de apresentar a proposta, vamos receber uma saraivada de pau, de ação jurídica de todo lado, e temos que estar preparados para isso. Por quê? Porque os oligopólios tentam e vão tentar tirar os concorrentes para manter os acordos no paralelo. Então, estamos preparados para isso.

O SR. EDGAR BUENO

Queria complementar, então já emendo aqui. Tizzot, se não ganhar a licitação, se teve algum objetivo para essa empresa mista em outro setor, o que vai acontecer com ela se não ganhar absolutamente nada?

O SR. ROGÉRIO TIZZOT

Só queria complementar que durante o processo que vem sendo feito até agora, assim como na seqüência, o pessoal do DER, a capacidade técnica do DER que já tem 60 anos de experiência na área rodoviária, com certeza estará presente em todo esse processo, não só na adequação de projetos, execução de obras, como também na fiscalização.

O SR. PAULO FURIATTI

É feito um consórcio, se não ganhar não é feita a empresa, se ganhar é constituída uma sociedade de propósito específico a partir do momento que se tiver o resultado do consórcio.

### ***Deputado Luiz Carlos Martins***

O SR. LUIZ CARLOS MARTINS

Sr. Presidente, inicialmente quero cumprimentar os convidados e a todos os presentes.

Não tenho dúvida nenhuma que o Governo está buscando uma parceria, a cumplicidade da Assembléia Legislativa e é preciso, na hora do mérito, discutir essa questão principalmente em cima daquilo que o Deputado Zucchi colocou, das expectativas que foram criadas para a população: ou o pedágio abaixa ou acaba. Não acabou, não abaixou, aumentou.

Aí colocaram para todos aqui que era preciso aprovar uma mensagem de encampação do pedágio. Ótima idéia, aprovamos, não aconteceu absolutamente nada. Então, vamos ter que ter, na minha opinião, bastante responsabilidade para não criar uma falsa expectativa na população.

Primeiro: qual a participação do BRDE no processo, se é que vai existir participação do BRDE no processo? Segundo: São Paulo quando criou a empresa na área rodoviária transformou o DER em sociedade anônima, não seria mais lógico aqui também no Paraná?

O SR. PAULO FURIATTI

O BRDE não tem participação, estou participando aqui como auxiliar de Governo na elaboração de uma proposta. Em relação a essa proposta, acho que ela precisa ser discutida, não tenho como responder.

O SR. JOSÉ ANACLETO

Vejam só, não conheço as condições que foram praticadas em São Paulo, mas aqui, desde o momento do edital da licitação, exige o cumprimento dos requisitos econômico-financeiros, capital social mínimo, patrimônio mínimo, índice de liquidez corrente, índice de endividamento e isso não existe. O DER não tem, pois o DER é um autarquia, o DER não teria condição de atender esses itens. Ele poderia ser transformado numa sociedade de economia mista, enfim, o que acontece é que já temos hoje, na COPEL Empreendimentos, uma empresa que já detém estes itens todos, não precisaríamos constituir o patrimônio líquido no valor necessário, até seria possível, mas não haveria tempo e teria que haver uma inversão de valores que já existe, já está pronto.

O SR. LUIZ CARLOS MARTINS

Só quero deixar bem claro que não concordamos, há uma unanimidade na Casa que nós, Deputados, não concordamos com o atual preço do pedágio no estado do Paraná. É bom ficar bem claro, então tudo que vem, como disse o Deputado Edgar, para baixo, pode contar com o apoio de todos nós, por isso aprovamos a lei.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Apenas para informar aos Srs. Deputados aqui presentes, a Sessão Plenária das 14h30, por entendimento da Liderança do Governo da Oposição, com o nosso Presidente, Nelson Justus, a Sessão Plenária terá início somente às 15h00, portanto podemos seguir nesse mesmo ritmo que está sendo bastante esclarecedor.

## Deputado Elio Rusch

O SR. ELIO RUSCH

Sr. Presidente, em especial a equipe do Governo aqui presente.

Em primeiro lugar gostaria de dizer o seguinte: o Governo do Estado já sabia que as rodovias seriam objeto das licitações, por que o Governo mandou só em cima da hora essa mensagem? Essa é a primeira pergunta e dificilmente acho que os senhores poderão responder.

Outra pergunta: funcionários com formação na área são desviados de suas funções para integrar a nova equipe, isso diz no corpo da lei.

Ora, se o DER já não tem funcionários suficientes na sua empresa para fiscalizar as rodovias já concessionadas hoje, como é que ele vai dispor de uma equipe técnica para dar acompanhamento a essa composição?

Terceira: para composição da sociedade é necessário garantias reais, como disse muito bem o Sr. Robson, Procurador do Estado. Essas garantias são prestadas pelos sócios e sendo o estado e a COPEL integrantes da sociedade, quais serão essas garantias? Ações da COPEL ou receita tributária do estado do Paraná? E ainda poderíamos dizer mais: os 3 lotes ditos pelo ilustre Paulo Furiatti além de integrar as rodovias dentro do estado do Paraná integram também os estados de Santa Catarina e São Paulo e nós vamos dar as nossas garantias para que essas empresas possam se estabelecer?

Outra pergunta, como disse o Dr. Robson também: a COPEL ainda está estudando a viabilidade para ver se esse é um negócio oportuno ou não? Então eu pergunto: se ela está estudando, no mínimo deve saber já, agora, qual é o valor que deve ser aportado, de início, para formação dessa empresa e para que possam participar?

Eu teria "N" perguntas, mas vou fazer a última também em relação às garantias. Na verdade, quando se apresenta a documentação para participar, uma seguradora tem que dar as reais garantias para que a empresa participante do certame possa fornecer as garantias à seguradora, mas a seguradora, por sua vez, não vai dar sua garantia para uma empresa recém-formada, sem garantias reais. E quais seriam essas garantias que seriam oferecidas também para essa seguradora?

Sr. Presidente, por enquanto são estas perguntas, se der tempo depois farei outras perguntas.

O SR. PAULO FURIATTI

Vou responder as duas primeiras perguntas, as demais o Dr. Robson responde.

Primeiro quero parabenizar o Deputado pelo profundo conhecimento, detalhado, desse processo...

O SR. ELIO RUSCH

Quero dizer o seguinte, Sr. Paulo Furiatti: quando o processo veio para cá, procurei me aprofundar, tanto é que o Deputado aqui do meu lado estava rabiscando exatamente as perguntas que eu iria fazer.

O SR. PAULO FURIATTI

A primeira resposta é a seguinte: a questão da lei agora é de que há algum tempo um grupo estuda isso, mas não havia, até então, uma clareza maior desse processo, da participação inclusive dos transportadores. E efetivamente, em função dessa questão o projeto só foi mandado quando se sentiu substância porque enquanto não tinha substância não podia se mandar o projeto porque nós iríamos ser convocados para vir aqui sem ter respostas para dar, entendeu?

A segunda questão: é colocado aqui que é permitido a alguns técnicos serem colocados à disposição, Deputado, pelo seguinte: o consórcio, em ganhando a licitação ele é obrigado a criar uma empresa. No início, esta empresa, sendo uma empresa estatal, ela só poderá ter funcionários se ela tiver concurso público. Até que exista o concurso público, alguns funcionários competentes, de diversos setores do Governo, têm que ter permissão legal para incorporar essa empresa para ela poder existir, porque senão corremos o risco de formar um consórcio, ganhar a licitação e até que seja feito um concurso para que essas pessoas possam fazer o quadro, a empresa fica sem pessoal. Então, é apenas um cuidado que tivemos para não sermos impugnados depois da vitória.

Deixarei as perguntas das garantias, Sr. Presidente, para o Robson responder.

O SR. DURVAL AMARAL

Então responde, neste momento, as demais perguntas, o Dr. Robson.

O SR. ROBSON ROSSETIN

Deputado Elio Rusch, com relação à questão das garantias, o processo de edital tem, na verdade, duas modalidades de garantia: uma garantia que deve ser prestada para a participação, que para os 3 lotes é da ordem de R\$ 90 e poucos milhões; e uma outra garantia, após a homologação do vencedor, que é a garantia para execução do contrato, que é uma garantia de R\$ 280 milhões.

Muito bem, como essa garantia é prestada? Esses 90 milhões para participação no leilão terão que ser distribuídos entre a participação da COPEL e aqueles sócios que venham participar conjuntamente. A COPEL prestará essa garantia por meio da compra de títulos públicos do Tesouro Nacional. Portanto, sem custo absolutamente nenhum. Você compra esses títulos, fica com eles custodiados para garantir que você vai, efetivamente, participar. Não se sagrando vencedor, a garantia está liberada; sagrando-se vencedor, você troca essa garantia pela garantia de execução do contrato, que é a garantia de 280 milhões.

São títulos do Tesouro Nacional, títulos públicos que são negociados pelo Tesouro, que ficam de posse da Companhia e que são custodiados para estabelecer para que você possa participar do leilão. Portanto, do ponto de vista da COPEL, para essa garantia: custo zero.

Para garantia de execução do contrato, que são 280 milhões, que é uma garantia que tem que perdurar ao longo de todo período de concessão, obviamente, é não viável a manutenção de títulos do Tesouro Nacional, por todo esse tempo. Porém, o edital prevê a substituição dessa garantia ou outras modalidades de garantia, como, por exemplo, o seguro-garantia, que tem um custo extremamente baixo e que, em havendo a adjudicação da COPEL ou do consórcio da COPEL como vencedora, será fruto de um processo licitatório para a contratação desse seguro-garantia, porque nessa ordem de grandeza a contratação de um seguro-garantia, de 280 milhões, é obrigatório, realmente, para a COPEL licitar.

O SR. ELIO RUSCH  
Para os 3 lotes?

O SR. ROBSON ROSSETIN  
Para os 3 lotes.

Com relação às corretoras, não se envolvem na questão das garantias. As corretoras são meras agentes para participação junto à BOVESPA e a CDLC. Então, a questão das garantias é prestada integralmente pelos consorciados no limite da sua participação no consórcio.

O SR. ELIO RUSCH  
Qual é o valor que essa nova empresa deve aportar, logo no começo, para participar, caso ela seja vencedora? Os jornais mostram, hoje, que ao longo dos 20 anos, são R\$ 9 bilhões. Qual é o valor que deve ser aportado e de onde virá esse dinheiro?

O SR. ROBSON ROSSETIN  
Os jornais colocam a informação de 9,5 bilhões que não são, na verdade, o total do investimento - 9,5 bilhões é o total de investimentos para os 3 lotes mais todas as despesas de manutenção ao longo do contrato.

Trouxe aqui alguns números com relação a cada um dos lotes. Até posso deixar com os Deputados. Acho que é interessante, neste momento, descrever, aqui, por lotes.

O SR. ELIO RUSCH  
Está na imprensa, hoje!

O SR. ROBSON ROSSETIN  
Os 9,5!

Para o trecho 06, que é a BR-116 São Paulo-Paraná, que é a Régis Bittencourt, o investimento total é de 2 bilhões e 169. Esse investimento será 60% financiado pelo BNDES, a partir das premissas da nota técnica 64, que eu coloquei. Restariam, portanto, como investimento para COPEL na sua participação de 58% de 520 milhões e 728, ao longo dos 25 anos de contrato. No primeiro ano, o investimento da COPEL em capital próprio para esse lote seria de 91 milhões; no ano 2, 119 milhões; aí, na sequência, 81 milhões, 36 milhões e, daí para frente, 7 milhões ao ano.

Com relação ao trecho Curitiba-Florianópolis, investimento total, ao longo dos 25 anos, 1,58 bilhões. Participação de capital próprio da COPEL, portanto, descontando do BNDES, 381 milhões, ao longo dos 25 anos. Investimento da COPEL no primeiro ano: 77 milhões; no segundo ano: 83 milhões; no terceiro ano: 53 milhões; no ano quatro: 21 milhões; no ano cinco: 6 milhões e 700 e, daí para frente, nessa ordem de 8 a 9 milhões.

Trecho 02, que é Curitiba divisa com Santa Catarina/Rio Grande do Sul. Investimento total: 749 milhões. Participação de capital próprio da COPEL: 179 milhões e 952. Investimento no primeiro ano: 27 milhões; no segundo ano: 17 milhões; no terceiro ano: 22 milhões; no quarto ano: 19 milhões; baixa para 7 milhões e 600 no quinto ano e aí vai reduzindo para 4, 6, 4, nessa ordem. Essa é a quantidade de investimentos.

Com relação à pergunta de onde virão os recursos para que a COPEL faça esses investimentos: os dados de balanço da COPEL de dezembro de 2006, que são públicas aí, trazem um resultado de caixa disponível da ordem de 1 bilhão. Então, investimentos de 27 milhões ao ano não são absolutamente nada muito grandes para COPEL, desde que ela considere adequada a rentabilidade, e esse é um ponto absolutamente fundamental que a COPEL coloca, neste momento, para os Srs. Deputados.

### ***Deputado Luiz Claudio Romanelli***

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI

Sr. Presidente, para não perder a oportunidade, só complementando, me permite, falamos somente na despesa, no investimento, e qual é a receita prevista para esses 9 bilhões e meio? O quanto que é de receita estimada?

O SR. ROBSON ROSSETIN  
Não tenho, aqui, os valores, ano a ano.

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI  
Mas total? Tem uma tarifa máxima, não é isso?

O SR. ROBSON ROSSETIN  
Sim.

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI  
E tem, obviamente, os estudos econômicos.

O SR. ELIO RUSCH  
O custo de planilha.

O SR. ROBSON ROSSETIN  
Poderiam estar fazendo outras perguntas, enquanto busco a informação exata, aqui.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)  
Perfeito. V. Sa. responderá essa pergunta do Deputado Romanelli, depois, para que tenha tempo de procurar.

O SR. ELIO RUSCH

Só para concluir. Bem objetivamente. A COPEL é uma empresa S/A, e sendo uma empresa S/A, não sou profundo conhecedor da legislação das empresas S/A, mas pode uma empresa S/A, COPEL Participações, Empreendimentos se associar a uma outra empresa sem antes fazer uma assembléia com seus associados para integrar a formação de uma nova empresa ou depende, primeiro, de uma assembléia? Se depender de assembléia, qual é o prazo de convocação dessa assembléia com antecedência?

Ainda mais uma. Estou dizendo o que a imprensa diz. Anteontem, veio na imprensa que a Odebrecht e a CG seriam possíveis parceiras dessa nova empresa a ser formada. Hoje os jornais desmentem. A própria Odebrecht diz que não tem interesse. A CG diz que não tem interesse. Existem outras empresas, outras pessoas que foram procuradas pela COPEL ou pelo Governo do Estado para integrar a formação desse consórcio?

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Na sequência, o Dr. Robson vai responder e já seguiremos para o próximos Deputado inscrito.

Dr. Robson com a palavra.

O SR. ROBSON ROSSETIN

Deputado, por óbvio que a decisão da COPEL deverá passar pelos canais competentes, na diretoria e no conselho de administração, nesse caso específico, aqui, porque a COPEL Empreendimentos Ltda. necessita de uma mudança do seu objeto social. Porém, a COPEL não pode inverter a ordem das coisas. Para que a sua diretoria e o seu conselho de administração façam essa aprovação - lembro-me que coloquei no início, que um projeto de lei é condição preliminar - seria absolutamente inócua a aprovação nos órgãos deliberativos da COPEL, sem autorização do projeto de lei. Então a COPEL está colocando essa condição.

O SR. ELIO RUSCH

Não depende da assembléia dos acionistas?

O SR. ROBSON ROSSETIN

Neste caso não, porque é uma operação no objeto social da COPEL Empreendimentos Ltda.

O SR. ELIO RUSCH

A COPEL esta procurando outras empresas para serem sócias?

O SR. JOSÉ ANACLETO

Quando começou o trabalho de estudos, concluímos que precisávamos de parceiros privados, mas incluímos essas exigências à seguinte colocação: os parceiros privados, que estariam sendo procurados, teriam que ser aqueles que estivessem na mesma harmonia do pensamento do Governo do Estado, que é pedagógico o mais baixo

possível. Desse parceiros encontramos a Federação dos Transportadores do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, cujo representante está aqui. Ficou delegado aos transportadores encontrarem parceiros, após a aprovação da lei, no sentido de que eles que preencham, primeiro, o requisito da harmonia do objetivo político, ou seja, do menor custo possível do pedágio, sem abrir mão da rentabilidade. Em segundo lugar, parceiros que tenham participação direta no custo do pedágio, que são os transportadores. Portanto, os parceiros que procuramos foram através das Federações dos Transportadores do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, que ficaram delegados em encontrar, além dessa harmonia política no sentido do pedágio, parceiros que consigam preencher as exigências do edital, como está sendo dito na questão das garantias.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Houve um equívoco desta presidência na anotação. Antes do Dr. Elton Welter, estava inscrito o Professor Luizão.

## *Deputado Professor Luizão*

O SR. PROFESSOR LUIZÃO

Obrigado.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Secretário, essa questão do pedágio, especificamente, no Paraná, é bastante polêmica. Mas ela é uma política que o Governo Federal estabeleceu para essas rodovias. As discussões de lá para cá serviram para baixar o valor do pedágio.

A nossa preocupação, principalmente da Bancada do PT, é que esse projeto ou essa intenção não venha inviabilizar o processo que está em andamento, do Governo Federal, porque criaria um problema político, que esperamos que não aconteça.

O mérito dessa iniciativa, nós consideramos importante, porém devemos esclarecer algumas coisas, aqui. O que não ficou claro para mim, quero perguntar ao José Anacleto, é com relação à figura do pré-contrato. Para mim ou é minuta, ou assinou, é contrato. Também não está clara a forma de seleção dessas parcerias, que serão efetivadas, uma vez que está no parágrafo 3º, que ficam as pessoas jurídicas relacionadas no capto desse artigo - ainda bem que saiu no relatório do Deputado Artagão, as pessoas físicas não teria o menor cabimento - seriam propostas em processos licitatórios, mas poderiam assinar quando estivessem em licitação. De que forma se pretende selecionar esses parceiros, que não seja uma coisa muito direcionada e essa questão do pré-contrato, que também para mim não está clara.

O SR. JOSÉ ANACLETO

As hipóteses de contratação direta, com base na própria Constituição Federal, são de inexigibilidade ou de dispensa. Inexigibilidade, quando for enviada à competição e dispensa, quando a hipótese estiver prevista na

Lei de Licitações. A Lei nº 090/74, de 1995, dispõe a sociedade estatal, quando for participar de licitação para concessão de um serviço público, e é isso que diz a lei. Ela poderá para garantir a sua proposta ou o seu preço comercial, celebrar pré-contratos. Por quê não um contrato? Porque um contrato implica em obrigações recíprocas, que têm que ser cumpridas, em princípio.

O pré-contrato seria um compromisso, que o fornecedor honrará em um futuro contrato, por um determinado preço de fornecimento de serviços, obras ou de bens. Acontece uma faculdade, a lei autoriza o estado a optar pela pré-contratação de um fornecedor. Não é uma obrigação. Eventualmente, podemos chegar à conclusão de que não precisamos de pré-contratos. É uma faculdade que a nova empresa terá, de que se for necessário para garantir a proposta, assegurar preços, celebrar esses pré-contratos. Essa é uma análise técnica e relativamente complexa, porque teremos que analisar todos os serviços de obras envolvidos, para verificar quais os insumos e custos que podem sofrer algum tipo de variação, até mesmo vegetativa, um crescimento inercial que possa provocar um risco de não conseguir cumprir a proposta, ao preço da tarifa fixado na nossa proposta, pelos valores de insumos que nós levantamos no mercado. Esta é a finalidade.

O SR. PAULO FURIATTI

Permite-me complementar?

(Assentimento)

Quando vai se elaborar a proposta da tarifa, é algo extremamente complexo. São “n” variáveis que tem que garantir o serviço daquela tarifa. A lei permitiu o pré-contrato, porque você apresentando um preço, você tem lá atrás uma garantia de gente, que vai lhe fornecer os serviços ou produtos, para você apresentar o produto. Se você não tiver um pré-contrato, pode imaginar que aquele preço é bom. Mas, se por alguma razão, o mercado se oligopolizar ou se monopolizar, enfim, mudar e não tiver um compromisso com você, fica sem a garantia de uma licitação que ganhou, extremamente frágil. A lei previu isso, para poder lhe dar a garantia de cumprir o contrato lá na frente.

O SR. JOSÉ ANACLETO

Mais um adicional, em relação à própria garantia de execução do contrato. Esse pré-contrato é uma garantia de que a futura empresa não será penalizada com a perda da garantia do contrato, por descumprimento.

O SR. VALDIR ROSSONI

Sr. Presidente, questão de ordem?

(Assentimento)

Sr. Presidente, que V. Exa. entrasse em contato com o Presidente da Casa e adiasse a abertura da Sessão, para as 16h00, para esgotarmos hoje este debate. Senão, haverá Parlamentares, aqui, que se sentirão prejudicados. É só uma sugestão para o melhor aprofundamento desta questão. Não sei se V. Exa. vai acatá-la.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Vamos efetivamente aproximar o horário das 15h00, fazer as gestões junto ao Presidente, para prorrogar o início da Sessão.

Na sequência concedo a palavra ao Deputado Elton Welter.

## *Deputado Elton Welter*

O SR. ELTON WELTER

Presidente, reconhecer que a República admite a participação privada e de economias mistas. Foi grandioso quando o edital previu isso. Pode se estabelecer que é um debate ideológico, mas na medida da Constituição da República. Isso para nós é valioso, sinal de que o estado pode ser comparado com o setor privado na gestão de serviços que podem ser concedidos essencialmente para o setor privado. Não é uma concorrência de igual para igual, é sinal que se tem lucros.

Outro ponto importante, o fato de ter preço máximo, por exemplo, na 116, em 2,68, o curioso é que rodovias que têm a mesma densidade de veículos, têm tarifas maiores. É falado aqui que o estado tem condições de oferecer preços menores do que o preço máximo - essa empresa de economia vai participar, o mérito é positivo.

O edital tem prazo para apresentar proposta, como V. Exas. falaram, aqui. Tem data de leilão marcado ou não? Dia 9 de outubro. Era isso o que eu queria perguntar.

## *Deputado Cleiton Kielse*

O SR. CLEITON KIELSE

Pontualmente, gostaria de ser sócio de qualquer empresa concessionária de pedágio. Deixem-me confirmar o número que foi falado e talvez o DER não tenha trecho a trecho. Só do trecho São Paulo-Curitiba, temos previstos neste ano de 2007, se fossem divididas em 6 praças, como é o edital, teríamos 40 milhões, 779 mil tarifas por ano x um valor de 2 e 75, o mais baixo, nós teríamos mais de 110 milhões. Como a maioria do tráfego na BR são de caminhões, teríamos com certeza, já no primeiro ano, 2,75 a tarifa mínima, uma rentabilidade de mais de R\$ 350 milhões, só no trecho São Paulo-Curitiba. Isto, dados aferidos pelo DENIT, que seria realmente uma proposta fantástica para qualquer empreiteira entrar, neste momento. Tenho convicção de que vamos ter aprovada nesta Assembléia esta proposta.

São duas perguntas bem pontuais: como a tarifa já está, realmente, reduzida, de R\$ 4,29 o preço mínimo; até Florianópolis a 2,75, nos temos certeza de que o Governo pode chegar a menos de R\$ 2. Ainda assim, teria lucratividade que poderia ser demonstrada.

Como estou participando da CPI do Pedágio aqui na Assembléia, estamos com o contrato mais leonino da história do Brasil perante nossas agências que estão fazendo controle dos pedágios no Paraná. Estamos buscando na Justiça alguma forma de baixar o pedágio, por vários processos que o DER já enfrentou.

Primeira pergunta: quais trechos a COPEL iria participar? Se participaria de todos os trechos. Segundo, em paralelo à rentabilidade que vamos, ter a COPEL poderia, como ele já participa da COPEL Empreendimentos em vários projetos - não no Brasil apenas, mas em vários locais do mundo - reinvestir estes lucros em novas rodovias no estado do Paraná, possibilitando também o avanço da COPEL em parceria com o Governo do Estado?

O SR. ROBSON ROSSETIN

Até o momento, os estudos que a COPEL está fazendo e se preparando é para a participação nos 3 lotes que cruzam o estado do Paraná, os lotes 3, 2 e 7. Obviamente que esta sociedade específica, que seria uma sociedade anônima que seria criada depois e que vai ter seu retorno, ela tem por função e obrigação, me parece até, fazer o reinvestimento de boa parte dos seus resultados. Então, em tese, diria que sim, demonstrando isto ser um bom negócio do ponto de vista da rentabilidade adequada. Esta empresa poderia reinvestir em outras estradas aqui ou mesmo em outro estado.

Gostaria de aproveitar a oportunidade só para responder à pergunta do Deputado Luiz Claudio Romanelli, com relação às receitas totais. Os totais: da BR-116, Paraná-Santa Catarina, receitas totais ao longo de 25 anos: 3 bilhões, 096, 679. Do lote 10, BR-116 São Paulo-Paraná: 8 bilhões, 514 milhões, 410. Do lote BR-116/376, 1101, Santa Catarina, receitas totais de 6 bilhões, 479, 821 mil. Total de receitas nos 3 lotes: 18 bilhões, 090, 910. Para um dos lotes, que é este de bilhões e 96, que é Curitiba - Santa Catarina, tenho valores descritos ano a ano, vou passar os 6 primeiros anos: ano 2, 40 bilhões, 600, 84 anos; ano 3, 88; ano 4, 91; depois 95, 98, 102, 106 até 169 no último ano (sic).

Esta é a ordem da grandeza dos estudos indicativos da ANTT.

O SR. JOSÉ ANACLETO

Em complemento, me permita lembrar que estes dados de faturamento são dados de volume de tráfego de 2004, ou seja, temos uma lacuna de volume de tráfego de 2004 até 2007, de 3 anos, portanto; seguramente será maior - de 30%, que me diz o Deputado - portanto, estes valores devem ser maiores.

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Na sequência, para indagar, o Deputado Marcelo Rangel.

## *Deputado Marcelo Rangel*

O SR. MARCELO RANGEL

Senhoras e senhores, boa-tarde.

Primeiramente gostaria de parabenizar os nobres colegas Parlamentares da Bancada da Oposição, que levantaram perguntas importantíssimas e elucidatórias.

E ficou extremamente claro, para mim, que o Governo está participando, vai participar desta licitação para justamente forçar as grandes empreiteiras a apresentarem propostas mais plausíveis e assim proporcionarem taxa de pedágio aceitáveis ao povo do Paraná.

Entendo que esta intenção é extremamente válida. Mas, forçando uma situação, esta proposta pode se sagrar vencedora da licitação. E esta a razão da nossa Audiência Pública. Se isto vier a ocorrer, o lucro desta nova empresa, na exploração do pedágio, pode ser mínimo, talvez do ponto de vista contratual isto possa ocorrer e inclusive acumular as perdas. Nós ainda não temos esta informação concreta. No caso do vencimento da licitação, por se tratar de uma área ainda inexplorada pela COPEL, não se estaria colocando em risco o patrimônio público? Ou se, vencendo a licitação, existem garantias concretas, estudos de que seria um negócio rentável para o estado? Estamos falando em especulação, porque as ações da COPEL estão caindo, porque investidores acreditam que não é um bom negócio para empresas de economia mista.

Pergunto aos senhores: será lucrativo? E após o aporte inicial, quanto tempo levaria para o estado recuperar o investimento?

O SR. PAULO FURIATTI

Primeiro, quero dizer que esta questão das ações é uma falsa colocação. Sabemos que a Bolsa está variando nos últimos dias, de manhã, à tarde e a noite. Estas variações absolutamente têm a ver com esta proposta. Agora, de qualquer forma, quero tranquilizar no seguinte: na feitura da proposta não haverá proposta a ser feita que resulte, absolutamente, em prejuízo, porque isto seria uma irresponsabilidade e a proposta nossa não é - em hipótese alguma - passar tarifa colocando recurso público, baixar tarifa participando de uma licitação, mostrando que tem muita gordura para queimar, aí. E nós estamos descobrindo a cada dia que passa, mais gordura, mas temos que estudar isto com calma.

Quanto às demais perguntas, dos reembolsos, passo ao Dr. Robson, para esclarecer.

O SR. ROBSON ROSSETIN

A previsão do DENIT seria da ordem de 14 anos. Em 14 anos se teria recuperado todo o investimento. É obvio que isto é o que consta do edital e depende muito das premissas econômicas que você adote. Só gostaria de complementar a colocação do Deputado Romanelli dizendo que a COPEL trata isso com a mais absoluta seriedade, do ponto de vista da rentabilidade. Ou seja, se pretende praticar a amorticidade tarifária, mas com garantia de continuidade de serviço público.

Ora, a garantia da continuidade do serviço público prevê o saneamento da empresa, prevê que a empresa seja auto-sustentável, ou seja, que se tenha rentabilidade no investimento. Assim como, repito, a COPEL pratica hoje a tarifa de energia elétrica mais barata do Brasil e

apresentou o resultado, no último ano, de 1,2 bilhões. Isto significa uma boa gestão, significa simplesmente uma boa gestão e é o que se pretende colocar neste projeto.

O SR. PRESIDENTE (**Durval Amaral**)

Na seqüência, para indagar, o Deputado Valdir Rossoni.

O SR. EDGAR BUENO

Com referência ao acervo técnico, ela tem exigência de acervo técnico no edital?

O SR. PAULO FURIATTI

Na verdade, todas as exigências, tanto a COPEL Empreendimentos como parceiros privados têm que ter as exigências mínimas, se não há a menor possibilidade de participarem.

### ***Deputado Valdir Rossoni***

O SR. VALDIR ROSSONI

Na verdade, Sr. Presidente, Srs. membros do Governo, Srs. Parlamentares.

Me parece que estamos vivendo aqui um novo momento e é importante dizer, o Deputado Edgar referiu-se a mim, acho que nenhum cidadão em sã consciência é contra pagar menos. Se nós pudermos pagar menos energia nós pagamos menos, quem tem carreta na estrada levando mercadorias, às vezes para o porto de Paranaguá, às vezes para Itajaí, porque Paranaguá não oferece as condições para nós, quem está pagando pedágio sabe o quanto é doído. Prova disto, e aí quero fazer a defesa do Furiatti, se V. Exa. cometeu o erro lá atrás, quando aprovou o pedágio na sua cidade, quero dizer que nós cometemos o erro em aprovar a Lei do Pedágio - errar é humano, persistir no erro é burrice - então, nós não queremos persistir no erro. Mas, já demos demonstração aqui de ir de encontro à vontade do Governador em baixar o pedágio.

Agora, estamos neste momento participando de uma nova farsa. Isto tem que ficar claro, porque amanhã, me desculpem, nada contra V. Exas., mas preciso deixar claro porque teve um determinado momento em que o Governador determinou a desapropriação das concessionárias - um blefe. Teve um segundo momento em que o Governador encaminhou a esta Casa, achando que esta Casa iria se posicionar contra no emcampamento das concessionárias - esta Casa aprovou. E novamente esta Casa vai aprovar esta lei, mas quero aqui dizer e deixar claro, e me permita, Furiatti, pelo longo tempo que nos conhecemos e pelo respeito que tenho por V. Exa., mas V. Exa. afirmou aqui que esta lei foi estudada profundamente - não é verdade - esta lei foi feita num "tique" do Governador que encontrou uma solução, uma justificativa para ele, novamente, criar um espaço político. O que vai acontecer? E dou provas aqui - quando, corrigiu muito bem aqui o Líder do Governo, iríamos questionar - a participação é majoritária ou minoritária? Ora, houve um descuido, olha

o descuido que houve na propositura da lei, Deputado Romanelli. Poderia ser na lei, e agora será corrigido pelo Relator, que poderia ser minoritária ou majoritária. Este é um descuido de quem não estudou a lei.

Uma pergunta que quero fazer aqui a V. Exas.: quando foi lançado o edital de concessão dessas rodovias, em que data?

O SR. PAULO FURIATTI

Dezoito de julho.

O SR. VALDIR ROSSONI

Dezoito de julho, dezoito de agosto. Então, quer dizer, veja o que estamos fazendo, se tivéssemos um planejamento - há um ano e meio o Governo está preparando o edital - voltaram atrás, agora entrou o processo novamente. Quer dizer, se tivesse tido planejamento e aí que vem o meu questionamento, se tivesse tido planejamento o Governo poderia ter previsto orçamentariamente o ano passado - sabia que isto iria acontecer neste ano - previsão orçamentária.

Segundo, quero colocar aqui uma questão: é claro, sabem o que vai acontecer? Estamos trabalhando, como disse o Edgar, com concessionárias de pedágio que têm altos lucros. Vocês acham que as concessionárias de pedágio não vão entrar com ação de inconstitucionalidade desta lei? Porque o seguinte, quando o Governo manda para esta Casa a criação de uma empresa de economia mista, e aí eu gostaria das considerações de V. Exa., porque ficará registrado nesta Casa, não é uma questão de ser a favor ou contra, é de alertar o que estamos aprovando. O que acontece? O Governo tinha que ter mandado a esta Casa uma lei específica, específica. Ela não pode ser genérica. O que acontece? Com esta lei genérica, o que vai acontecer? Nós aprovamos até segunda-feira, há um compromisso de esforço desta Casa, vamos dar mais uma demonstração ao Governo de que queremos colaborar com a baixa do pedágio.

Agora, o que não podemos é dizer: não, tudo isto é verdade. Não é. Tudo isto é uma fantasia, porque na verdade, da forma como foi apresentada esta lei, o esboço desta lei, com as questões que podem ser levantadas, eu precisaria aqui, pelo menos, de uma hora de questionamentos. Não tenho dúvida que será alegado por uma empresa que tenha interesse de participar da licitação. Eles vão alegar a inconstitucionalidade desta lei e eles vão conseguir uma liminar e o Governo do Paraná não vai participar, não vai participar dessa licitação, não vai se habilitar.

Quero deixar esta ressalva porque para que o Governo entenda e para que V. Exas. que representam o Governo entendam de que nós vamos sim aprovar a lei, vamos sim questionar a lei, vamos sim, aqui, debater isto aqui, mas fica marcado o resultado. O resultado é o mesmo da desapropriação, o mesmo da lei do emcampamento e vai ser o resultado agora. Na verdade, estamos buscando uma justificativa por uma promessa impensada



e de demonstração de não conhecer a lei, porque quem faz uma promessa para o povo tem que conhecer a lei. Quando foi prometido acabar com o pedágio tinha que ter, pelo menos, lido a lei, e a lei ele sabia que era tão amarrada que está aí o problema que estamos vivendo.

Mas quero fazer aqui uma pergunta - veja, entre tantas - ouvi aqui do Tizzot, com todo o bom propósito que é próprio do Tizzot, dizendo que serão cedidos servidores do estado para essa empresa de economia mista. Isto é objeto de lei, Tizzot - não é assim não, vou ceder - não vai ceder. Não, o Governo não é propriedade de um cidadão. O Governo é nosso. O Governo do Paraná é de todos nós. Tudo tem que ser regulamentado por lei específica. E por esta razão, pergunto a V. Exa.: V. Exa. não acha que esta lei genérica vai cair no vazio logo ali na frente? E se por um acaso discordarem do meu posicionamento, gostaria que me dessem argumentos porque quero guardar isto para verificar se estou equivocado, num futuro bem próximo, que será a partir do próximo mês.

Obrigado.

#### O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Inicialmente o Deputado Rossoni certamente gostaria que o Dr. Anacleto respondesse a questão da lei específica, como jurista que é, e do risco de uma ADIN, se pode suspender, claro que ele conhece profundamente quais são as entidades que têm representatividade para apresentar uma ação direta de inconstitucionalidade, mas se a procuradoria chegou a ventilar essas duas questões. E na sequência o Dr. Tizzot.

#### O SR. JOSÉ ANACLETO

Deputado, antes de mais nada gostaria de dizer que também concordo com o senhor. Tenho poucas dúvidas de que nós não seremos questionados. Seremos. Não só em relação a lei. E diria - não em relação a este teor de lei - diria que o questionamento virá e eventualmente virá sobre qualquer teor de qualquer lei que disponha sobre esta matéria. Não é a questão de haver uma norma específica num artigo perdido num parágrafo. Não é isso, qualquer lei, qualquer que fosse o teor dela poderia ser objeto de questionamento, não há dúvida nenhuma.

Confesso que estudei a fundo essa questão dentro dos meus limites, que são muitos, mas acho que temos condição sim de sustentar a constitucionalidade desta lei, porque ela não é genérica, a sociedade de economia mista não é criada por lei, ela é criada pelos atos que são do sistema normativo. No caso de uma S/A, ela é criada na especificidade prevista na lei das S/A. O que a Assembleia Legislativa faz é autorizar o Poder Executivo a adotar os procedimentos jurídicos para a criação da lei. Daí que não precisamos de uma lei específica para tratar desta questão, porque precisamos apenas de uma autorização para que a empresa seja criada na forma de outras leis específicas e que a Constituição prevê. Então, neste sentido me sinto tranquilo.

Do ponto de vista dos servidores, lembro que esta Casa em 1998 - e esse foi o parâmetro que adotamos para essa formulação - aprovou a Lei nº 12398, que é a lei da ParanaPrevidência, que dispõe em 2 artigos exatamente da mesma forma que dispõe essa lei agora, que o Poder Executivo poderá ceder servidor até que a futura empresa, no caso o serviço social autônomo, pudesse compor os seus quadros através de um processo de concurso público.

Portanto, e esta vejam, o ParanaPrevidência foi objeto de 2 ou 3 ADINs, sobre inúmeros pontos e inúmeros aspectos. Essa disposição funcional que está prevista na Lei nº 12398, foi sustentada e foi admitida como constitucional. Não houve questionamento sobre a constitucionalidade dessa cessão funcional naquele precedente que guardando as proporções é mais ou menos a mesma situação que estamos vivenciando agora. Então, diria, corremos o risco, não há dúvida nenhuma que corremos. E corremos outros maiores ainda, impugnações, ações versando sobre outros aspectos. Não há dúvida nenhuma. Mas do ponto de vista da lei, dentro daquilo que vejo, entendo que esta lei é constitucional e é perfeitamente possível de ser suspensa uma medida liminar que autorize o estado a participar. Esta é a minha visão.

#### O SR. VALDIR ROSSONI

Também estou prevendo o futuro e dentro do meu pouco conhecimento jurídico a previsão, que é natural que o oponente desta situação tome as medidas se sentindo prejudicado. Isso é natural. Agora, o que me preocupa é isso, na questão do pedágio nós viemos cometendo erros e erros. Erro de aprovar, erro de encampar, erro de invadir, erro de não sei o quê. E quem vai pagar o passivo que está ficando, e no futuro, o que vai acontecer? Vão cobrar do estado do Paraná. Mas quando V. Exa. fala da ParanaPrevidência, como quando foi criada a ParanaPrevidência, discordo desta vez, porque a ParanaPrevidência é bem diferente do que uma parceria com a iniciativa privada. E aí que vem o início dos questionamentos da ação de inconstitucionalidade desta lei. Vamos cair por terra. Vamos fazer um esforço, vamos aperfeiçoar esta lei, vamos procurar dar a nossa contribuição. Não tenho dúvida. Um ponto que o Deputado falou, que foi estudado profundamente. Não foi. Isso aqui foi feito e tenho certeza que V. Exa. tem muita competência para - se o Governador tivesse dado o tempo necessário, desde o ano passado dizendo vamos estudar uma forma de participarmos... Porque sei qual é o objetivo do Governador, é emparedar as concessionárias para que elas baixem o pedágio. O objetivo é excelente.

Agora, o que me preocupa é que estamos aqui num amadorismo fora do comum. E vamos tratar desta questão com profissionais, com profissionais do Direito, gente que trabalha na iniciativa privada e que gosta de dinheiro como nunca. Todos gostamos de dinheiro.

Mas eles estão mais do que preparados. Se nós estamos achando aqui brechas na lei, imagina os advogados das concessionárias e das empresas que vão participar. Em outro momento teria a leitura do artigo 27, que seria importante fazermos aqui, mas teremos oportunidade no plenário. Teria aqui os questionamentos. Mas quero dizer que esta Casa sai engrandecida hoje, porque venho lutando há muito tempo para que o Governo faça isso que está fazendo hoje. Fico agradecido pela benevolência de V. Exas., satisfeito, e tomara que a partir de hoje seja uma prática, uma prática comum. Isso aqui enriquece. Nunca vi tantos Parlamentares na CCJ, como hoje. O que é isso? É um assunto importante. E nós temos assuntos muito importantes para serem debatidos.

Então, é natural, vou encaminhar os questionamentos até para não usar mais o tempo, encaminharei os demais questionamentos ao Líder do Governo, porque ele foi tomado de uma súbita bondade a partir de ontem e encaminho a ele um requerimento para que ele encaminhe as respostas até segunda-feira.

Obrigado.

## ***Deputado Luiz Claudio Romanelli***

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI

Sr. Presidente, não vou me alongar, aqui. Mas, primeiro quero registrar a concordância com o Deputado Valdir Rossoni, gostar de dinheiro como os donos de empreiteiras e de concessionárias certamente não tem ninguém que goste tanto de dinheiro.

Segundo, quero dizer publicamente, aqui, que votei contra o pedágio, quando naqueles momentos que quase que se consensua determinado tema, aqui votei contra. Aliás eu, o Deputado Ricardo Chab e o Deputado Colombo votamos contra o pedágio.

As ações do BRADESCO, ontem, caíram 3% e nem por isso o BRADESCO está com alguma dificuldade, creio eu, na Bolsa de Valores. Sobre expertise, o estado do Paraná tem expertise para construir e recuperar, administrar rodovias. Basta ver que em 4 anos recuperamos 5.000 km de rodovias e com o preço lá embaixo. E mais, duplicamos Cascavel-Toledo. Expertise o Paraná tem, temos engenharia para isso, o estado tem aporte tecnológico para poder fazer qualquer exploração de rodovia. E é claro, nós nos sentimos agredidos de vermos as rodovias do Paraná sendo administradas por aquele conluio que foi feito, aqui, quando as empreiteiras dividiram os lotes e cada uma ficou com uma fatia do bolo. Que bolo saboroso que elas tem experimentado!

Acho que é fundamental a participação pública. O Governador Requião só definiu-se de fato do ponto de vista de política administrativa de participar, quando conversou com o Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva. Foi na conversa com o Presidente Lula que o Governador Requião teve o sinal verde. O Lula disse: "Não Requião, se o estado pode participar, deve participar e o jogo é transparente." Foi a partir daí que o Governador Requião, de fato, resolveu tocar em frente esse desafio.

Em relação ainda à questão da receita. Acho que foi muito importante. A receita mínima é de 18 bilhões para um investimento de 9. Ou seja, pedágio é um grande negócio, é fantástico, e não temos que ter receio de enfrentar. Até porque foi muito bem dito, aqui, pelo representante da COPEL, e a COPEL é um exemplo disso, porque felizmente conseguimos resistir e manter a COPEL com empresa pública. E aí está o exemplo, recentemente participando, representando a Assembléia com o Presidente Rubens e o Governador Requião, sendo homenageado na Bolsa de Nova Iorque pelo desempenho da COPEL. Vimos lá o respeito que os investidores internacionais têm pela COPEL e pelo estado do Paraná. Diga-se de passagem, pela boa governança que o estado do Paraná tem, dito pela Vice-Presidente da Bolsa de Nova Iorque.

Mas quero dizer o seguinte, tenho uma pergunta também, certamente os estudos que V. Sas. estão empreendendo vão respeitar. O Paraná tem, não vamos divulgar, mas há um equilíbrio econômico financeiro. Até onde nós podemos chegar com o nosso preço no leilão? Só quero fazer essa pergunta aqui, porque deve ser um limite prudencial ao quanto é a menor tarifa que nós podemos chegar, que vai garantir o equilíbrio de toda essa operação. Só pergunto se é isso. Claro que ninguém vai me dizer o quanto que é, mas tenho que fazer essa pergunta aqui.

Quero parabenizar às exposições técnicas, bem centradas, e que certamente só respaldam esse desafio.

Deputado Rossoni, o que V. Exa. chama de bondade, eu chamo de democracia. Somos a democracia representativa, também temos que ter a democracia participativa. Participação popular, controle social, temos que avançar.

O Presidente desta Comissão de Constituição e Justiça, Durval Amaral, é testemunha de como nunca realizamos aqui Audiências Públicas trazendo pessoas para discutir as leis mais importantes que temos votado nesta Casa. Esta é uma prática que quero dizer a V. Exa. quero continuar para que possamos não repetir os erros das outras pessoas e nem os nossos. É importante esse processo de discussão para trazer à luz, iluminar os caminhos que o Paraná tem que seguir.

Parabéns a todos os expositores aqui desta tarde e, também, a todos os Parlamentares que participaram deste debate.

## ***Deputado Edson Strapasson***

O SR. EDSON STRAPASSON

Primeiramente, Sr. Presidente e Srs. Deputados, temos aí a dizer que vemos com muito bons olhos a iniciativa e a coragem do Governo Requião em enfrentar esse drama do pedágio.

Evidente que ficamos frustrados, porque a pressão sobre o Governo Federal era no sentido de estabelecer um novo modelo de pedágio, que cobrasse, efetivamente, Deputado Romanelli, o custo de manutenção e não investimentos.

Vemos aí que esse modelo de pedágio continua prevendo altos investimentos, o que significa mais uma vez o repasse aos contribuintes, dos custos de investimentos estruturais que o Governo, mesmo cobrando mais de 35% do PIB, acabou não fazendo.

A minha pergunta é no sentido da questão tarifária e custo. O pedágio do Paraná, o grande problema foi na composição de custos e posteriormente no controle da aplicação de serviços.

Esse modelo de edital, no que difere do modelo do estado do Paraná, no tocante à habilitação, à questão de composição de preços e, principalmente, temos que considerar, porque como o Deputado Romanelli colocou, os maiores beneficiários, infelizmente, não tivemos uma ação desta no passado, no Paraná, os maiores beneficiários serão os estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo, dentro desse corredor norte e sul, 116 e 101.

Portanto, esse modelo contempla um novo modelo como falou o Presidente Lula, ou realmente ele segue o mesmo do Fernando Henrique Cardoso?

#### O SR. ROGÉRIO TIZZOT

Há uma diferença fundamental. O pedágio, aqui, em 1997, foi implantado como critério de tarifa fixa. Ou seja, o Governo estabeleceu uma tarifa e ofereceu aos licitantes 2.500 quilômetros de estradas e rodovias estaduais que fariam parte das propostas. Ou seja, o licitante que oferecesse o maior número de quilômetros a ser conservado pela concessionária ganharia aquele lote correspondente.

Como um dado a mais desses 2.700 quilômetros, apenas 300 foram oferecidos. Daí que mencionei na apresentação que não houve praticamente competição, porque o número ofertado foi 11% em relação ao número de quilômetros oferecidos para as concessionárias.

Outro ponto que também diferencia é a questão do valor da taxa interna de retorno. Naqueles contratos que hoje ainda estão vigentes, a taxa interna de retorno é na ordem de 20%, 21%, 22% conforme a concessionária. Nesta proposta do Governo Federal está 8,95 a taxa interna de retorno. Houve uma redução significativa, que reflete diretamente na tarifa.

O Deputado perguntou sobre composição de custos.

#### O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Não há mais tempo, V. Sa. responde pessoalmente ao Deputado, depois.

### *Deputado Luiz Malucelli*

#### O SR. LUIZ MALUCELLI

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhores visitantes.

Queria parabenizar o Líder da Oposição e ao Deputado Elio Rusch, que na tarde de ontem, com insistência, fizeram com que este ato acontecesse. Quero parabenizar, também, ao Deputado Romanelli, que entendeu que era

importante este debate. Por isso, como Parlamentar, quero cumprimentar estes Deputados, porque este debate expõe à luz o povo do Paraná e a imprensa que está nos acompanhando, um assunto importante para o estado do Paraná, aonde nós estamos debatendo um custo muito alto para todos os transportadores do Paraná, e às pessoas físicas que trafegam em nossas estradas. De São José dos Pinhais a Morretes pagamos R\$ 22. Isto é um assalto. De São José dos Pinhais a Morretes, para ir e voltar, R\$ 22!

Parabenizo, então. A idéia é boa.

Até sei a resposta, mas queria, para elucidar, Dr. José Anacleto, para elucidar à imprensa e ao povo do Paraná, se tivermos um novo Jaime Lerner daqui 2 anos, ou um Governador privatista, aonde nós conseguiríamos amarrar, que nós não vamos, mais uma vez...

Digamos que dê certo a idéia, que a idéia seja aprovada; que o Governo seja vitorioso, numa ação da COPEL com os empreiteiros ou com os sócios que estão arrumando; daqui 3 anos e meio estaria esta Casa, de novo, discutindo a venda desta nova empresa?

#### O SR. JOSÉ ANACLETO

As ações constituem patrimônio público, para ser alienado tem que ter autorização legislativa prévia. Qualquer governante, qualquer partido, evidentemente, pode numa análise política encaminhar mensagem de lei, solicitando autorização para a venda destas ações, como de qualquer patrimônio público. Competirá aos Srs. Deputados a decisão acerca da venda ou não.

#### O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Quero agradecer a maneira com que cada um dos Srs. Deputados se manifestou nesta tarde, agradecer a fidalguia com que todos nós tratamos nossos convidados. Deixa-me extremamente honrado a oportunidade de presidir esta Sessão tão importante da Comissão de Constituição e Justiça. Iniciamos com o Deputado Romanelli, na seqüência o Deputado Valdir Rossoni e praticamente concluímos, na ordem inversa, com o Deputado Rossoni e o Deputado Romanelli. E a maneira franca com que cada um dos senhores que nos honram com suas presenças, nesta tarde e responderam, da sua forma às indagações dos Srs. Deputados.

Quero encarecer - até seria desnecessário - ao Deputado Artagão, para que prepare seu parecer, possivelmente com substitutivo, pelo que pude entender, para o dia de amanhã. Já alertando que no dia de amanhã não será permitida a concessão de vista, haja vista que todos os Srs. Deputados já receberam, nesta Sessão, a cópia do anteprojeto de lei. E o Deputado Artagão, efetivamente, precisa fazer um comunicado, após o que estará encerrada a presente Sessão. Agradecendo, obviamente, a presença da imprensa, que soube compreender este debate e o quanto é importante para a Assembléia Legislativa este entendimento da Liderança do Governo com a Liderança da Oposição de discutir aqui na CCJ este projeto tão importante para todos nós, paranaenses.

Deputado Artagão Júnior

O SR. ARTAGÃO JÚNIOR

Sr. Presidente, minha colocação é rápida. Fui designado, pela manhã, como Relator deste projeto e em reunião com nossa assessoria jurídica já detectamos algumas necessidades de modificação, como esta da participação minoritária, que a própria lei da COPEL proíbe, da associação com pessoas físicas. Também o artigo 6º, a de que esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, que já está vencido.

Mas, gostaria de fazer, de forma bem objetiva, para que possamos complementar o esboço do nosso parecer, para amanhã, ao Dr. José Anacleto. Com relação à questão da ParanaPrevidência, quando passou do IPE para a ParanaPrevidência, existiu evidentemente a lei que constituiu, que autorizou a cessão dos funcionários. Nos restou clara a questão do *fumus boni iuris*, a aparência do bom direito é clara. Não existe dúvida sobre a possibilidade real. E é isto o que nos aparenta, até este momento.

No entanto, a cessão dos funcionários, a autorização, naquela oportunidade, aconteceu com prazo de tempo específico, determinado, que foi de 1 ano. Na sua visão é necessária ou não esta especificação? Entendo que sim e tenho uma tendência, junto com nossa assessoria, de especificar este prazo.

Na sua visão, como representante da Procuradoria, é necessária uma especificação de tempo?

Encerramento da Sessão:

O SR. PRESIDENTE (Durval Amaral)

Pediria ao Dr. Anacleto que respondesse pessoalmente a V. Exa., porque nosso tempo está esgotado.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente Sessão.

Levanta-se a Sessão.

