



# ANAIIS DA ASSEMBLEIA

PODER LEGISLATIVO

Nº ESPECIAL VII

CURITIBA, SEGUNDA-FEIRA, EM 22 DE AGOSTO DE 2005

ANO XXX

## Mesa Executiva

**HERMAS BRANDÃO**

Presidente - PSDB

**PEDRO IVO ILKIV**

1º Vice-Presidente - PT

**AUGUSTINHO ZUCCHI**

2º Vice-Presidente - PDT

**ARLETE CARAMÊS**

3º Vice-Presidente - PPS

**NEREU MOURA**

1º Secretário - PMDB

**GERALDO CARTÁRIO**

2º Secretário - PP

**ELIO RUSCH**

3º Secretário - PFL

**RENI PEREIRA**

4º Secretário - PSB

**PASTOR EDSON PRACZYK**

5º Secretário - PL

**ABIB MIGUEL**

Diretor Geral

## Lideranças

Líder do Governo .....	Dobrandino da Silva
Líder da Oposição .....	Valdir Rossoni
PTB.....	Carlos Simões
PFL.....	Plauto Miró Guimarães
PSDB.....	Ademar Traiano
PMDB.....	Antonio Anibelli
PP .....	Cida Borghetti
PT.....	Tadeu Veneri
PDT .....	Barbosa Neto
PL.....	Mauro Moraes
PPS.....	Waldir Leite

## Representação Partidária

**PMDB** - 11: Ademir Bier - Alexandre Curi - Antonio Anibelli - Artagão Júnior - Cleiton Kielse - Delegado Bradock - Dobrandino da Silva - Elza Correia - José Maria Ferreira - Nereu Moura - Rafael Greca; **PT** - 09: André Vargas - Ângelo Vanhoni - Elton Carlos Welter - Hermes Fonseca - Luciana Rafagnin - Natálio Stica - Padre Paulo Campos - Pedro Ivo Ilkiv - Tadeu Veneri; **PSDB** - 09: Ademar Traiano - Francisco Bühner - Hermas Brandão - Luiz Accorsi - Luiz Fernandes da Silva Litro - Luiz Nishimori - Miltinho Pupio - Nelson Garcia - Valdir Rossoni; **PPS** - 05: Ailton Araújo; Arlete Caramês - Marcos Isfer - Ratinho Júnior - Waldir Leite; **PFL** - 04: Durval Amaral - Elio Rusch - Nelson Justus - Plauto Miró Guimarães; **PDT** - 04: Augustinho Zucchi - Barbosa Neto - Neivo Beraldin - Renato Gaúcho; **PP** - 04: Cida Borghetti - Duílio Genari - Cesar Seleme - Geraldo Cartário; **Sem Partido** - 03: Luiz Carlos Martins - Jocelito Canto - Mauro Moraes; **PL** - 02: Chico Noroeste - Pastor Edson Praczyk; **PSB** - 02: José Domingos Scarpellini - Reni Pereira; **PTB** - 01: Carlos Simões.

## ESPECIAL VII

### SUMÁRIO

Mesa Executiva .....	02
Presenças .....	02
Abertura da Audiência Pública.....	03
Composição da Mesa.....	03
Roteiro da Audiência: .....	03
Autor da Proposta:	
Dep. Fed. Ricardo Barros .....	03
Oradores:	
Dr. Sérgio Botto de Lacerda	
Procurador Geral do Estado .....	05
Sr. Carlos Alberto de Nóbrega	
Presidente da ANTAq .....	06
Sr. Eduardo Requião	
Superintendente da APPA.....	09
Dep. Fed. Eduardo Sciarra	
Rep. da Com. de Agr. da Câm. Fed.	11
Interpelações:	
Dep. André Vargas	
Pres. da Com. de Obras.....	13
Dep. Fed. Dra. Clair.....	14
Dep. Augustinho Zucchi .....	14
Dep. Valdir Rossoni .....	16
Dep. Plauto Miró Guimarães .....	20
Dep. Rafael Greca.....	22
Dep. Ângelo Vanhoni.....	24
Dep. Elio Rusch .....	25
Dep. Waldir Leite.....	30
Dep. Artagão Júnior.....	36
Dep. José Maria Ferreira.....	40
Dep. Luiz Antonio Fayet	
Rep. do CNA.....	41
Sr. José Pacca Filho	
Pref. Mun. de Paranaguá.....	42
Dr. Carlos Roberto Frisoli.....	45
Encerramento da Audiência Pública ...	46

## SESSÃO ESPECIAL Nº VI

### 3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 15ª LEGISLATURA ATA DA SESSÃO ESPECIAL DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO Porto DE PARANAGUÁ REALIZADA EM 22 DE AGOSTO DE 2005

(segunda-feira)

#### Mesa Executiva:

Presidência do Sr. Deputado Hermas Brandão, secretariada pela Sra. Deputada Cida Borghetti e pelo Sr. Deputado Alexandre Curi.

#### Presenças:

Às quatorze horas e trinta minutos é registrada a presença dos seguintes Srs. Deputados: Hermas Brandão, Pedro Ivo Ilkiv, Augustinho Zucchi, Arlete Caramês, Nereu Moura, Geraldo Cartário, Elio Rusch, Reni Pereira, Pastor Edson Praczyk, Ademar Traiano, Ademir Bier, Ailton Araújo, Alexandre Curi, André Vargas, Antonio Anibelli, Ângelo Vanhoni, Artagão Júnior, Barbosa Neto, Carlos Simões, Cesar Seleme, Cida Borghetti, Chico Noroeste, Cleiton Kielse, Delegado Bradock, Dobrandino da Silva, Duílio Genari, Durval Amaral, Elton Carlos Welter, Elza Correia, Francisco Bühner, Hermes Fonseca, Jocelito Canto, José Domingos Scarpellini, José Maria Ferreira, Luciana Rafagnin, Luiz Accorsi, Luiz Carlos Martins, Luiz Fernandes da Silva Litro, Luiz Nishimori, Marcos Isfer, Mauro Moraes, Miltinho Pupio, Natálio Stica, Neivo Beraldin, Nelson Justus, Nelson Garcia, Padre Paulo Campos, Plauto Miró Guimarães, Rafael Greca, Ratinho Júnior, Renato Gaúcho, Tadeu Veneri, Valdir Rossoni e Waldir Leite.

#### Abertura da Audiência Pública:

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Sob a proteção de Deus, declaro aberta esta

Audiência Pública, que foi aprovada por unanimidade pelos Srs. Parlamentares.

- Queremos dar as boas vindas ao setor agropecuário, que nos dá a honra de estar nesta Casa!

Pedimos a compreensão para que tenhamos um bom andamento nesta audiência pública - que as galerias não se manifestem durante os pronunciamentos e as consultas, porque queremos tirar desta audiência, sem dúvida nenhuma, o que é mais importante para nosso Estado. E quero também, como Parlamentar e Presidente desta Casa, deixar registrado a minha forma de agir e declarar também, publicamente, que sou contra a privatização do Porto de Paranaguá.

### **Composição da Mesa:**

Exmo. Sr. Eduardo Requião, Superintendente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina; Exmo. Sr. Ricardo Barros, Deputado Federal; Exmo. Sr. Luiz Carlos Caíto Quintana, Secretário Chefe da Casa Civil; Exmo. Sr. André Vargas, Deputado Estadual e Presidente da Comissão de Obras da Assembléia Legislativa; Exmo. Sr. Sérgio Botto de Lacerda, Procurador Geral do Estado; Exmo. Sr. Dr. Carlos Alberto Vanderlei da Nóbrega, Diretor Nacional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAq; Exmo. Sr. Deputado Federal Eduardo Sciarra, representante da Comissão de Agricultura da Câmara Federal; Exma. Sra. Cida Borghetti, 1ª Secretária da Assembléia Legislativa do Estado do Paraná; Exmo. Sr. Deputado Alexandre Curi, 2º Secretário da Casa.

### **Roteiro da Audiência:**

Daremos, inicialmente, pela ordem, quinze minutos ao Deputado Ricardo Barros, que foi o autor da proposta na Câmara Federal. Posteriormente, quinze minutos ao Procurador Geral do Estado, Dr. Sérgio Botto e, posteriormente, ao Dr. Carlos Alberto Vanderlei da Nóbrega. E, finalmente, ao nosso Superintendente do Porto, Eduardo Requião. Após, estarão abertas as inscrições para as perguntas aos componentes da Mesa, pelos Srs. Parlamentares, pelos representantes de entidades, pelo Sr. Prefeito Municipal de Paranaguá, que nos dá a honra de sua presença, enfim, a todos que estão participando desta Audiência Pública.

Inicialmente, com a palavra o Deputado Ricardo Barros, por quinze minutos. Durante os quinze minutos de cada um dos anunciados, não poderá ter apartes. E faço até uma solicitação a todos os participantes desta audiência pública, para que possamos nesta Sessão Pública, só discutirmos os aspectos técnicos, e deixarmos o aspecto político, porque não interessa, realmente, discutir problemas políticos nesta audiência.

### **Autor da Proposta:**

Com a palavra, o Deputado Ricardo Barros.

### **Deputado Federal Ricardo Barros (PP)**

O SR. RICARDO BARROS

Sr. Presidente, é uma honra poder estar na tribuna desta Assembléia para tratar do assunto do Decreto Legislativo que suspende por noventa dias a delegação de competência para administrar o Porto, que é da União Federal, para o Estado do Paraná.

Quero iniciar fazendo coro com V. Exa. também sou contra a privatização do Porto de Paranaguá. O Porto é federal; todos os Portos brasileiros o são. Alguns, estão administrados por estados, como é o caso do Paraná, outros por municípios. Mas, não há que se discutir nem privatização, nem federalização, porque são questões aonde em uma temos consenso: todos somos contra a privatização; em outra, não há o que se discutir porque o Porto já é federal.

Nós vamos fazer uma apresentação rápida e técnica, e peço, então, a atenção dos senhores, porque não vou medir a minha opinião. O Decreto Legislativo que apresentamos à Câmara dos Deputados já foi aprovado e está no Senado Federal, onde teremos uma nova audiência pública, como esta, no dia 30 deste mês. Ele está baseado em relatórios técnicos da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários, cujo presidente está aqui, dos Tribunais de Contas da União e do Estado, e da CPI desta Assembléia Legislativa, nos Portos do Paraná.

A nossa motivação Sr. Presidente, para estar aqui, está na base produtiva do Paraná, que quer um frete mais barato no Porto, para que mais dinheiro fique no bolso do produtor. O preço de um produto é composto pelo valor do produto mais o frete. Portanto, quanto maior o frete, menos o produtor recebe. No ano passado o prejuízo foi de um bilhão e meio de reais na economia do Paraná, dinheiro que faltou para o comércio, para a indústria e para a geração de empregos no nosso Estado.

Os Portos de Paranaguá e Antonina, evidente, o segundo maior Porto do Brasil, um Porto que atende a oito estados e ao Paraguai, (que hoje não utiliza mais porque está usando o Porto de Rosário, a Argentina; e o Porto de Rio Grande, mas que deverá voltar a usar o Porto de Paranaguá, porque há um acordo internacional que garante essa utilização), é um Porto que ao final de 2001/2002, várias solicitações à Bancada Federal teve do administrador do Porto, Osires Guimarães, que foi várias vezes à Bancada, pediu recursos. Viabilizamos o ajuste financeiro do Porto. Uma longa negociação que se findou em abril, se não me engano, de 2002, onde criamos fundos, recursos, da União que são repassados automaticamente ao Porto, sem a necessidade de transitar pelo orçamento da União e sofrer os contingenciamentos que outras verbas sofrem. Foi conquistado esses ajustes finan-

ceiros. O Porto, financeiramente, é o mais bem ajustado do Brasil, atração de grandes investimentos e prêmios de eficiência das organizações é como o Porto estava em 2002.

O histórico da atuação da Bancada do Paraná. Primeiro, a capitalização do Porto. Essa arrecadação automática de recursos é importante.

Está aí o quadro dos fundos que foram criados: fundo de investimento do corredor de exportação, fundo de investimento no cais e investimento em dragagem, balizamento a sinalização, todos são receitas vinculadas à União e mais a tarifa portuária. Tudo isso está à disposição do Porto e gera mais ou menos de trinta a quarenta milhões de reais por ano para que o Porto possa fazer investimentos nessas áreas que aí estão. Portanto, realmente, ele tem dinheiro, tem em torno de duzentos milhões em caixa, hoje, mas tem porque houve esse trabalho conjunto com a Bancada Federal.

As consequências da mudança dessa operação, tivemos na mudança da administração do Porto. Ele começou a realizar obras, serviços, havia muitos projetos de empresas privadas prontos para serem investidos. E alguns foram feitos, muitos outros estão lá aguardando a autorização. Alguns milhões de dólares de investimentos aguardando autorização, alguns milhões de dólares de investimentos no Porto.

Depois tivemos na nova administração algumas dificuldades de relacionamento, especialmente com as instituições, o Conselho de autoridade portuária e todas as instituições, FAEP, OCEPAR, AEB, ABIOVE, a praticagem, a Câmara de Vereadores e 43 entidades representativas do comércio exterior no Brasil que assinaram um pedido naquele momento de intervenção no Porto solicitando uma alteração na diretriz dessa administração.

Nós tivemos crises com órgãos de fiscalização, a ANVISA tem centenas de autuações no Porto, a Receita Federal também tem, inclusive multou o Porto de Paranaguá. A marinha, por mais de setenta vezes estabeleceu restrição à navegação, a última delas dias atrás, onde o Canal da Galheta foi totalmente impedido de operar e o canal de Antonina está desde setembro de 2004 com a sua navegação noturna comprometida, proibida por falta de manutenção na sinalização.

Tempo de espera nos Portos, isto é fonte da APPA - Santos, o Porto da Cargill, 2,8 dias, em corredor de Santos, 2,26, em São Francisco, 2,6 dias, em Paranaguá 11 dias. Portanto, cinco dias a mais de espera, cinco vezes a mais a espera em Paranaguá para embarque dos navios.

O prêmio para a soja, referência março, quando falei que o Paraná perdeu um bilhão e meio de reais o ano passado, estou falando disto, prêmio soja e que é o custo que se estabelece para os fretes no Porto de Paranaguá, Portos em 2001 era zero, zero dezessete, 2003, zero dois, 2004 menos um ponto quatro. Este prêmio negativo é que tirou o valor do dinheiro que vai para o produtor e transferiu para o custo do frete. É alguma coisa em torno de oito reais por saca de soja foi perdido ano-passado.

Os preços, Paranaguá 2004, fonte Secex, 278 dólares a tonelada em Paranaguá, em Santos 285 dólares a tonelada. Logo, se o Porto é mais eficiente paga melhor o produto que lá é entregue. Só que como nós estamos aqui, se queremos levar o produto a Santos pagamos também mais caro para chegar lá para poder receber mais pela produção.

Então, estamos tratando aqui de números, de dados oficiais e que é isto que nós estamos defendendo, defendendo a qualidade, a produtividade e a eficiência do Porto de Paranaguá.

As quantidades exportadas, Santos cresceu 39%, de 2003 para 2004, São Francisco do Sul cresceu 326%, Paranaguá caiu 8% e os outros Portos cresceram em média 126%, porque isto em função da restrição do embarque de transgênicos. Então, o nosso Porto foi o que teve diminuição no embarque de grãos, estou falando de grãos, não estou falando de valor de exportação, estou falando de volume de exportação, temos outro quadro a seguir.

Aí está o outro quadro, soja em grão, farelo de soja, milho, este primeiro semestre o Porto exportou 2 milhões e 800 mil toneladas a menos do que no primeiro semestre do ano passado, 36% a menos de exportação de grãos neste primeiro semestre em relação ao primeiro semestre do ano passado, também fonte do SECEX.

Recursos para dragagem - a questão da dragagem é muito complexa, necessidade de aprofundamento do canal para que as embarcações possam transitar livremente - nós conseguimos recursos para dragagem e para outras obras - a Bancada do Paraná, quero deixar isto muito claro aqui, conseguiu 190 milhões de reais a fundo perdido do Governo Federal para ser investido no Porto de Paranaguá. O DENIT apresentou esta decisão de investir no Porto porque a Bancada viu que há quinze anos o Porto não recebia recursos federais. Conseguimos um convênio para remodelagem do cais, construção do cais oeste, dragagem e aprofundamento dos berços, 50 bilhões para dragagem.

Esta obra, a licitação dela não foi concluída - portanto, ficamos sem saber que desconto seria dado, mas o Governador, quando da vinda do Ministro Anderson Adauto, disse que esta obra estava superfaturada, que ele faria por muito menos obra e pediu cancelamento do convênio desses 190 milhões, a fundo perdido, para o Paraná. Simplesmente dispensou os 190 milhões a fundo perdido e pediu um convênio de 148 milhões, onde ele entraria os 190 milhões a fundo perdido e pediu um convênio de 148 milhões, onde ele entraria com 29 milhões, no outro não entrava com nada e o Governo Federal com 118 milhões, como está ali! 148 milhões e meio, a partir de 150 milhões, é preciso audiência pública para decidir o investimento; até 150 milhões, não, então o convênio é de 148 milhões e meio para evitar o debate com a comunidade sobre o que seria feito com o dinheiro. Aliás não foi só com a comunidade que se evitou o debate, foi com

o próprio DNIT e com a ANTAq que são os donos, os gestores do porto.

Sexta-feira, na reunião da diretoria do DNIT este convênio foi denunciado. Portanto, o Governo Federal cancela esse convênio, porque foram feitas duas licitações sem aprovação do projeto, lá na ANTAq e no DNIT, que são os responsáveis pelo Porto. O poro é da União! É como se eu fosse inquilino, quisesse reformar o imóvel sem combinar com o dono. O dono não permite, então, não haverá recursos federais neste momento, para o porto.

Há também uma carta dos engenheiros do Porto, dizendo que esse projeto que foi aprovado, não estava adequado.

Este é o cais oeste que viabilizamos recursos federais, a fundo perdido, para sua realização. Vejam que tem aí uma área de manobra de 150.000 metros quadrados, dez hectares para os nossos produtores rurais para mais ou menos sete alqueires de área para movimentação de carga; é um cais tipo dinamarquês. Este cais é todo travado; tem um aterro por trás dele, é uma cortina, um aterro para que se faça esta área de manobra. O projeto que a APPA licitou ou pretende licitar é um pier, vamos dizer, uma plataforma de concreto sobre pilotis.

Este é um documento da APPA onde mostra o cais oeste, o cais vazado, em cima, que é uma proposta que nós tínhamos conseguido, a fundo perdido, abaixo. Portanto não é a mesma obra e não é justo qualquer tipo de comparação sobre o preço de uma obra e da outra. Vamos deixar isso claro! Não vamos discutir esse negócio de superfaturamento; eu não sei, não sou do DNIT, a obra é do Governo Federal, não temos nada com isso, conseguimos o recurso. Agora, se vamos discutir se uma obra está superfaturada ou não, para justificar rasgar 190 milhões e devolver para o Governo Federal, dispensar 190 milhões para o Estado do Paraná por um eventual superfaturamento e depois dizer que uma obra é mais barata que a outra... mas é claro, não tem nada a ver uma obra com a outra!

A questão da dragagem é um contrato muito complicado. Foi suspenso, foi reativado. De qualquer forma esse contrato era dolarizado, depois, foi desdolarizado, só que o dólar estava 3.40 e agora está a 2.30. Então, houve aí um certo prejuízo.

Existem muitos problemas com a dragagem, mas o principal é que o relator da ANTAq agora em 2005, informa que a APPA não informa à Capitania dos Portos a respeito dos calados. Então, há uma preocupação e há falta do contrato da batimetria porque a dragagem é o quê? O aprofundamento do fundo do canal. É preciso ter uma medição de que profundidade está neste canal. A APPA paga à empresa pela informação que ela mesma dá: "olha, baixei vinte centímetros". Ela paga mas não tem uma empresa, um contrato para ir medir se realmente os vinte centímetros foram dragados.

A ANTAq fez um relatório com vários itens onde fala do meio ambiente, de todas as questões do Porto que

não foram cumpridas e é isso que estamos defendendo aqui.

O Presidente da ANTAq pediu em 5 de abril de 2005, intervenção administrativa do Porto. O Ministro tem condições de fazer isso. O Tribunal de Contas da União confirmou todas as denúncias. Todas essas deliberações do CAP foram tomadas e não foram cumpridas pela autoridade portuária. Fiz essa apresentação lá no conselho de autoridade portuária e todos os presentes concordaram que todos esses serviços, regulamento operacional, regulamento de pré-qualificação, tudo isso não foi cumprido. A conclusão está aí, são fatos graves. E o que estamos propondo é a implantação das medidas. O que queremos? É a implantação das medidas solicitadas pelos órgãos técnicos, realização de auditorias. E se isso não for possível, a aprovação no Senado do nosso decreto legislativo.

Esta é a nossa solicitação, para que o Porto tenha eficiência e dê mais condições ao setor produtivo do Paraná de ter lucro e competitividade.

Obrigado, Sr. Presidente.

### ***Palestrantes:***

**O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)**

Solicito às galerias que tenham calma.

Solicito aos seguranças que se dirijam até lá, para acalmar os ânimos.

Os palestrantes que fazem parte da Mesa poderão, se quiserem, usar o microfone aqui da Mesa.

A seguir, Dr. Sérgio Botto.

### ***Dr. Sérgio Botto de Lacerda - Procurador Geral do Estado***

**SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA**

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados.

V. Exa. me concedeu quinze minutos para que eu fizesse uma breve manifestação, mas desde já comunico que farei uma breve exposição técnica sobre esse decreto legislativo de autoria do Deputado Ricardo Barros, e o restante do tempo, peço que seja acrescido ao tempo do Superintendente Eduardo Requião.

Na verdade, o que se pretende discutir aqui, não me parece que possa ser a gestão dos Portos de Paranguá e Antonina, porque legitimamente nela está investido o Superintendente assim designado pelo Governador Roberto Requião, eleito pelo sistema constitucional.

Falando justamente nesta linguagem técnica, já se tenha certeza absoluta que o decreto legislativo, apesar de aprovado preliminarmente na Câmara dos Deputados, numa Sessão Extraordinária em que lamentavelmente não se fez a contagem ou a verificação de quórum, está eivado de inconstitucionalidades. Esse decreto, na verdade, é um misto de intervenção, cujo ato é atribuível apenas ao Ministro dos Transportes na forma do próprio convênio, e nessa hipótese,

ato privativo daquela autoridade deverá observar preceitos lá consignados. Não fosse isso, o decreto, num outro momento, tem a pretensão de sustar o convênio de delegação, invocando os artigos 49 e 71 da Constituição Federal, que não se moldam em hipótese alguma à realidade em que ele se pretende ancorar. Os relatórios da ANTAq, o primeiro já superado há muito tempo, foi o que serviu de pseudo-fundamento para que a Comissão de Agricultura da Câmara Federal endereçasse a sua conclusão ao Tribunal de Contas da União que, desconhecendo a existência de relatórios subsequentes - se não me engano foram três os relatórios produzidos - apenas tomou conhecimento daquele documento, determinando o arquivamento do processo e que fossem científicas as autoridades, não só Deputados Federais, como o Ministério, o Governo do Paraná e o Superintendente dos Portos de Antonina e Paranaguá.

Nada deliberou o Tribunal de Contas da União, ao contrário do que se pretende dizer aqui, assim como os relatórios em que se baseia esse decreto legislativo, são absolutamente superados e não se pode, sob o aparente manto de se estar legislando, usurpar as atribuições, não só do Ministro dos Transportes, como também do Superintendente dos Portos de Paranaguá e Antonina.

Sr. Presidente, encerro por aqui. Peço que o restante o meu tempo seja acrescido ao do Superintendente que terá dados para expor, no sentido de que, não só os relatórios como as manifestações que foram aqui apresentadas, são absolutamente inconsistentes e superadas e coloco-me à disposição para, na segunda etapa, eventualmente podem prestar algum outro tipo de esclarecimento.

**O SR. ELIO RUSCH (PFL) (Pela Ordem)**

Estamos aqui na Assembléia Legislativa, debatendo os assuntos mais importantes que envolvem a economia do nosso Estado.

Com todo respeito que tenho às ilustres autoridades que compõem a Mesa, mas não pode ser concedido o tempo que um orador não usa, para o outro, porque estamos no Parlamento! São quinze minutos para cada um! Só isso!

**O SR. PRESIDENTE (Nereu Moura)**

O Presidente do Porto tem o prazo de quinze minutos, prorrogáveis por mais quinze, conforme o Regimento Interno da Casa.

**O SR. ELIO RUSCH (PFL) (Pela Ordem)**

O Deputado Ricardo Barros teve quinze minutos; o Presidente lhe concedeu apenas um minuto.

Então, acho que tem que ser igual para todos!

**O SR. PRESIDENTE (Nereu Moura)**

A palavra está com o Presidente do Porto.

**O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB) (Pela Ordem)**

Gostaria de saber se está dada a palavra a ele, mas sem o direito da prorrogação por quinze minutos.

**O SR. PRESIDENTE (Nereu Moura)**

Conforme ele havia ajustado, quando começou esta Sessão.

**O SR. RAFAEL GRECA (PMDB) (Pela Ordem)**

Indago a V. Exa. se não deveríamos ouvir por primeiro o Presidente da ANTAq, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, porque, pelo que anunciou o Deputado Brandão, S. Exa. falaria antes do Superintendente do Porto de Paranaguá e Antonina.

**O SR. PRESIDENTE (Nereu Moura)**

Perfeitamente.

Então, antes concedemos a palavra ao Presidente da ANTAq, Carlos Alberto de Nóbrega, Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, por quinze minutos.

### ***Sr. Carlos Alberto de Nóbrega - Presidente da ANTAq***

**O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA**

Obrigado, Sr. Presidente.

Boa tarde, senhoras e senhores.

A ANTAq é uma agência reguladora, fiscalizadora do sistema portuário e do sistema de navegação brasileiros.

O meu posicionamento é eminentemente técnico. Não vou me pronunciar sobre o decreto aprovado na Câmara dos Deputados em Brasília, porque a ANTAq pauta a sua atuação nos documentos existentes, nas leis, nos convênios, nos decretos existentes. A minha análise se pauta na Lei dos Portos, na lei de competência da ANTAq, no Convênio nº 37, que é o Convênio de Delegação entre a União e o Estado do Paraná para delegação do Porto de Paranaguá e nas competências que a ANTAq tem de fiscalização e de providências para corrigir possíveis irregularidades.

De antemão, quero dizer que não estou falando aqui em privatização do Porto, mesmo porque o Convênio 37 tem um artigo claro que diz que uma das coisas básicas do Convênio de Delegação é a manutenção da autoridade portuária pública. Então, quando se fala em privatização, é privatização da operação do Porto, e isso é uma diretriz para todo o sistema portuário do Brasil, do Governo Federal e todos os Portos são federais. Uma diretriz que consta no Convênio de Delegação, e todos esses artigos que constam como obrigações do delegatário, o Governo do Estado do Paraná tem que cumprir!

Vou tentar ser o mais breve possível nesta exposição. Começamos o processo de fiscalização de Paranaguá em fevereiro de 2004, e na fiscalização, fomos instados

pelo problema da movimentação de soja geneticamente modificada. Vim a esta Casa em abril de 2004 conversar sobre isso, quando apresentei o primeiro relatório de fiscalização da ANTAq. Depois do primeiro relatório, existiram mais quatro, em 2004, e mais dois relatórios este ano. Neste ano, o relatório feito em fevereiro, para atender ao TCU, como vou explicar aqui, e um relatório feito agora, em julho, e tenho uma primeira minuta e farei algumas observações.

Ao longo desses cinco relatórios, enviamos e recebemos vários ofícios da APPA, que é a entidade delegatária, interveniente na delegação do Estado e no primeiro relatório nós analisamos todos os pontos existentes no Convênio de Delegação e saltou como irregularidades, a movimentação da soja geneticamente modificada, a conservação do Porto, o controle de epidemias, ratos e pombos, a recuperação do berço 213 e algumas coisas ligadas ao esquecimento e depois o Porto prestou, sobre questões de INSS e ISS. Estou pulando alguma coisa para ser mais rápido.

Durante todo esse período o Porto de Paranaguá retomou o contrato de dragagem, comunicou no relatório de 9 de setembro, aliás, antes, desculpem, que estava fazendo a contratação de empresa especializada para manutenção do balizamento, que era uma das queixas existentes e insistia que a movimentação da soja transgênica ou da soja geneticamente modificada não podia ser feita pelo Porto, que não dispunha de elementos para segregar essa soja.

Em 9 de novembro de 2004 fizemos o quinto e último relatório de 2004, onde estabelecemos um prazo à Administração do Porto para atendimento a exigências com relação ao embarque de soja geneticamente modificada. A ANTAq constatou que é possível a segregação da soja no Porto. Pedimos ao Porto um plano operacional para o embarque da soja, porque tivemos a notícia de que o contrato de manutenção da sinalização náutica não tinha sido realizado. Pedimos informações e providências urgentes para ser feito. Pedimos ao Programa de Arrendamento de áreas do Porto. Pedimos a reestruturação administrativa e organização da APPA. Informações sobre censos ambientais de operação e contratos de manutenção para instalações de bens e portuários.

No dia 11 de novembro a APPA, através do Ofício nº 403, comunica à ANTAq, que, apesar da edição de três medidas provisórias, ainda não existia a lei que regula a questão do plantio de soja geneticamente modificada, Lei de Biosegurança. Apesar da edição de três MP's, isso palavra da APPA: "O plantio e a comercialização da soja geneticamente modificada em atividade ilegal no Brasil". Coisa que nós não concordamos. A APPA informou que dentro de 30 dias, procederá à correção de todos os pontos apontados como irregularidade.

No dia 22 de dezembro, a ANTAq, retirou o pedido de informações, sobre providências tomadas pela APPA, para correção de irregularidades. -

No Ofício nº 016/2005, de 13 de janeiro, a APPA comunicou o seguinte: "que o processo de identificação e rotulação do produto geneticamente modificado é possível, mas que a movimentação no corredor de exportação significaria a contaminação dos demais produtos, por incapacidade de garantia de limpeza total do sistema, havendo também a contaminação nas esteiras. A movimentação da soja geneticamente modificada em terminais próximos, implicaria na contaminação, em virtude de partículas em suspensão, no ar, do porto".

Ele comunicou diversos protocolos de pedidos, no IBAMA, quanto no IAP do Paraná, de pedidos de licença de autorização ambiental. Isso, depois do quinto relatório de fiscalização do ANTAq e informou o início do processo licitatório para a questão da manutenção da sinalização náutica! Isso, no dia 13 de janeiro. Esse ofício chegou à ANTAq no dia 31, onde ele havia informado, que em setembro ele já teria iniciado o processo de licitação, para fazer a manutenção das bóias. Isso porque as bóias já vêm tendo problemas. O Capitão dos Portos, diminuiu o calado de um canal de acesso ao Porto de Antonina e terminal da Ponta do Félix. O Capitão dos Portos proibiu a navegação noturna nesse canal também, quer dizer, nós tínhamos todos os indicadores que estava havendo a manutenção do sistema de balizamento do porto.

A APPA informou, em janeiro, que em 20 dias ela estaria assinando o contrato e que o processo licitatório tinha sido iniciado. Quer dizer que a APPA, nesse ponto, reconheceu implicitamente que a sinalização náutica não estava sendo mantida adequadamente até o momento, porque ela fala no ofício, na contratação de empresa especializada para trabalhar com a especificidade da sinalização náutica.

No problema de arrendamento, ele menciona uma planilha de ponta, enquanto localização; informa que a reestruturação administrativa está em andamento, mas não apresentou nenhum documento sobre isso. Informa, sobre a dragagem e a batimetria; apresenta os pontos de batimetria, que em função da batimetria, estão sendo dragados. Informa o contrato da Bandeirantes, da empresa contratada se encerraria em julho de 2005.

Nesse tempo, é bom lembrar aos senhores um outro ponto que nós vimos insistindo sobre a sobrevivência da APPA, que era o relacionamento com o CAP, que foi objeto de três ofícios: em 10 de setembro de 2004, e em 17 de março de 2005, pedindo que a APPA publique as decisões do CAP, como manda a Lei nº 8.630, que diz que a APPA, a administração do Porto em geral, tem que prestar apoio administrativo e técnico ao Conselho da Autoridade Portuária.

Inclusive, no último Ofício nº 154, a Administração do Porto de Paranaguá e Antonina, não sei com que intuito, pediu também opinião do Ministério dos Transportes. A Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes se manifestou na mesma linha da manifestação do ANTAq que era a da publicação das decisões do CAP.



Eu, através desse ofício, anexeí cópia - o Sr. Superintendente, certamente, já devia ter conhecimento -, do parecer da Nota da Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes encaminhando a posição da Consultoria sobre a questão "Publicação das decisões do CAP".

Em 17 de janeiro de 2005, recebemos um Ofício nº 15, pedindo informações sobre o cumprimento, pelo Estado do Paraná, de recomendações constantes nos relatórios da ANTAq. Nós fizemos em fevereiro, por estar trabalhando junto com o TCU, realização do primeiro acompanhamento de gestão de Convênio de Delegação 37, já o primeiro relatório de fiscalização este ano. Encaminhamos esse relatório à APPA. Logo depois, enviamos o ofício ao Sr. Ministro dos Transportes, no qual informamos no Ofício nº 182 os vários problemas que ainda existiam desde o primeiro relatório de fiscalização que a ANATAq fez, em fevereiro de 2004 e persistiram em fevereiro de 2005. Todos específicos: dragagem - embora o Porto tenha baseado a dragagem em levantamentos batimétricos, não executou levantamentos batimétricos de controle da dragagem. Recorremos à Marinha, à Capitania dos Portos e à Praticagem do Porto de Paranaguá, para constatar problemas de barrancamento e assessoramento do canal de acesso do Porto de Paranaguá, que não estava sendo mantido com a largura de projeto.

Eu não vou ler aos senhores, mas posso ler depois alguns detalhes desse relatório, se os senhores estiverem interessados, mas fica claro que a manutenção do balizamento não estava sendo feita, balizamento noturno, balizamento do canal de acesso; que a dragagem executada apresentava problemas; que a sinalização náutica não estava sendo mantida; que a APPA continuava desrespeitando a legislação federal de urgência da matéria de biossegurança, não admitindo o embarque de produtos transgênicos no Porto de Paranaguá.

Neste ponto quero deixar claro a mesma coisa que comentei na primeira vez que vim aqui: não importa a minha opinião pessoal sobre se o produto geneticamente modificado é bom ou não. O que importa, e isso é dever nosso, da ANTAq, como diretoria, cumprir a legislação, cumprir a lei. E a lei é clara dizendo que o produto geneticamente modificado tem que ser identificado, tratado à parte, embarcado e movimentado. Os técnicos da ANTAq informaram que o Porto tem condições de fazer isso.

As relações com o CAP continuam conflituosas e sem publicação, e depois disso o TCU publicou um acórdão do dia 23 de junho deste ano, em que ele determinava à ANTAq adotar medidas saneadoras com relação às seguintes irregularidades imputáveis à gestão da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, inclusive, se for o caso, aplicando sanções cabíveis.

Vou ler aos senhores as principais determinações do TCU.

Reticência da APPA em dar cumprimento à legislação federal, negando-se a dar providências operacionais para o embarque de soja geneticamente modificada.

Inexecução a contento, de serviço de batimetria e dragagem. Descumprimento da cláusula terceira do Convênio 37, relativa à prestação de serviços portuários pela APPA. Não apresentação do Programa de Arrendamento. Negativa de prestação de apoio administrativo à autoridade portuária. São as principais. Além disso, a ANTAq que continue acompanhando a restauração administrativa da APPA. Acompanhar o processo de licitação de prestação de serviço de batimetria, adotando as medidas legais e contratuais pertinentes para que tais serviços não sejam descontinuados. Acompanhar o plano de investimentos e fiscalizar embarque da safra de soja, além de outras providências.

Nós fizemos uma outra verificação, já em cumprimento às determinações do TCU, e uma nova equipe da ANTAq foi ao Porto de Paranaguá em julho deste ano. Uma minuta do relatório, vou ler rapidamente aos senhores: "A APPA permanece transgredindo a Lei nº 10711, ao recusar-se a entrar soja geneticamente modificada".

A questão de meio ambiente, a questão da eliminação de pragas urbanas, eu tenho uma foto, no telhado de um armazém da APPA, eu contei 26 ratos! A foto foi feita pela fiscalização da ANTAq.

A questão de irregularidades de sinalização náutica permanece. Tivemos agora a questão da Portaria 31, da Marinha, onde o Porto alegou que tomou as providências necessárias. Mas não foi bem assim. O edital previa que a empresa contratada tivesse embarcação com capacidade de realizar uma fânea de cinco toneladas; a empresa apresentou uma embarcação com capacidade só de duas toneladas. Quando houve o problema da questão das bóias, da danificação das bóias, ela simplesmente não conseguiu fazer nada, e a Marinha, a Capitania dos Portos precisou requisitar um rebocador, requisitar o apoio dos bombeiros, e com pessoal próprio e o apoio da praticagem, restaurou ao sistema de balisamento do canal de acesso de Paranaguá. Permanece inalterada a questão do programa de arrendamento de áreas. A APPA não apresentou um programa de reestruturação administrativa organizacional também não foi apresentado, a questão da dragagem de manutenção, não foi efetuada a contento, a própria APPA constatou realização de batimetria, porque a APPA, ao final dos trabalhos, fez uma batimetria, quando ela deveria tê-la feito ao longo dos serviços, para acompanhar os serviços. Ela alega que contratualmente só tinha uma batimetria prevista, mas ela, como gestora, deveria ter realizado batimetrias além do que está no contrato, tanto que isso foi recomendação do TCU. E a própria APPA reconhece que a dragagem não foi efetuada a contento, apresentando na barra do Canal de Galheta, onde a profundidade deveria ser de quinze metros, assessoramento a cem quilômetros do lado sul do canal, além de outros problemas.

Autoridade Marítima, Capitania dos Portos. Permanece reclamando que não recebe informações de autoridades portuárias, da APPA, a respeito das operações de



navios, obrigação de informação prevista na Lei nº 8630, artigo 33.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Eu pediria a V. Exa., não desrespeitando o horário estabelecido. Posteriormente, no debate, teremos condições de trazer mais esses assuntos.

Para concluir, por gentileza.

O SR. CARLOS ALBERTO DA NÓBREGA

Nós estamos concluindo esse relatório. Vamos enviá-lo à APPA, para ela se pronunciar; nós certificando o navio do relatório da APPA ao TCU, ao Ministério dos Transportes, ao Governo do Estado do Paraná, à Casa Civil.

E, após isso, se permanecerem as irregularidades, atendendo à determinação do TCU, a ANTAQ tomará as providências cabíveis no caso.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Com a palavra o Superintendente do Porto, Eduardo Requião.

### ***Sr. Eduardo Requião - Superintendente da APPA***

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Presidente desta Casa, Hermas Brandão; Srs. Deputados, Exmo. Sr. Carlos Alberto da Nóbrega, digníssimo Presidente da ANATq, Deputados representantes dos segmentos das operações portuárias.

Diante desse quadro que coloca o Sr. Carlos Alberto, que coloca o Deputado Ricardo Barros, conhecido e reconhecido Deputado que batalha há anos e anos pelo Porto de Paranaguá, junto com o Deputado Alex Canzini, junto com o Deputado José Borba, que ao longo dos últimos anos, como Líder do Governo passado, por diversas e diversas vezes participou dos debates no Porto de Paranaguá, conhecendo profundamente a sua realidade.

Fico impressionado quando escuto, do Sr. Carlos Alberto, as mazelas do Porto de Paranaguá. Só gostaria de acrescentar outras que não acrescentou Carlos Alberto: O Porto não estava ruim, como ele apresenta; estava muito pior! Temos aqui, presentes, por exemplo, representantes do Tribunal de Contas, que anunciam a continuidade da batimetria; denunciam e pedem a suspensão do contrato de dragagem, porque neste, reza que a contratação batimétrica só deve ser feita quando houver dúvida e a continuidade da manutenção dessa batimetria não é necessária. Portanto, gastos desnecessários.

Lembro outras condições colocadas com relação à hora extra (sessenta mil horas-extras que pagava o Porto de Paranaguá) em que solicitava o Tribunal de Contas e o Ministério Público do Trabalho, para que realizássemos lá a reforma administrativa. Lembro que o aqui presente Conselheiro Frisoli, atuante homem na prática e no

entendimento da dragagem do Porto de Paranaguá, por diversas vezes solicitou à empresa Bandeirantes que realizasse a dragagem de forma diferenciada à realização, porque longe estava o ponto de desejo e havia necessidade de licenças ambientais para que ela pudesse vazar os seus produtos mais próximos e com isso o caixa pequeno do Porto de Paranaguá fazer a alimentação e o pagamento da dragagem.

Com relação às bóias, dizia o Conselheiro Frisoli: “Vamos tentar mudar essas bóias enquanto é tempo, porque devemos devolvê-las para a Marinha, e se continuar demorando vamos ter que entregar bóias novas, porque essas bóias enferrujadas vão afundar!” Compraram as bóias, se fez uma licitação e a empresa ofereceu, das 65 bóias necessárias, 65 menos dezessete para colocação no Canal de Galheta. Constava desse contrato que a empresa treinaria os fiscais e os técnicos que dariam manutenção à bóia. Acordo feito, não se sabe como, treinaram, simplesmente, os cargos comissionados.

Quando eu assumi o Porto de Paranaguá, lá não tinha um único funcionário capaz de fazer aquela manutenção. A empresa se dizia a única capaz (parte das bóias, porque o canal de Antonina já estava naquele período com as suas dezessete bóias vencidas e não foram substituídas). Exigi que a empresa fizesse o treinamento do pessoal. Vieram técnicos dos Estados Unidos, da Tecnimport, se não me engano, e treinamos os que estão lá fazendo a manutenção da bóia e outros. A pressão continuou, as dificuldades continuaram, até que nos vimos na necessidade iminente da contratação de uma outra empresa para fazer a manutenção das bóias.

Fui ler os relatórios, porque o que digo aos Srs. e às Sras, estão nas Atas do CAP. Fui ler os relatórios em que o Dr. Frisoli questiona as bóias, em que Adriano, profundo conhecedor e prático de Paranaguá faz um comentário dizendo: “Por que bóias?” “Sr. Carlos Alberto da Nóbrega, por que bóias, se temos falta de cabeça, se temos falta de defesos? Precisamos organizar um grupo dentro do CAP para estabelecer prioridades, porque a bóia observada por satélite não é a prioridade do Porto de Paranaguá.” Atas do CAP.

Os ratos eram tantos que o Dr. Osíres, depois de tanto pelear para resolver os problemas, desabafa, dizendo: “Não é possível! Temos que acabar com essa imundície!” Diz o Dr. Osíres, nas Atas de 2001 e 2002. Outro comentário importante de agosto, ainda do Dr. Osíres, diz sobre a presença de pombos, ratos e sobre a sujeira na área do porto: “É uma situação que precisa de um basta. Todavia, pela abrangência, é assunto que não pode ser tratado pela APPA isoladamente, e sim de forma integrada. Estiveram lá Alceu Chaves, Aírton Galinari, Roberto Frisoli, Luiz Ivan Vasconcelos e Maria do Socorro, que levanta a possibilidade de regulamentar em normas e procedimentos ações para a manutenção do controle de zoonoses e pedidos ao IBAMA para que nos licencie boa parte dos pombos.

A Administração passada não conseguiu chegar lá!

Com relação à tão falada dragagem, foi contrato realizado no Governo Lerner, auditado pelo Tribunal de Contas do Estado: contrato de cinco anos, com uma manutenção de cinco anos e fiscalizado pelo Sr. Frisoli, que está aqui presente. Seis meses após o contrato, surgiu o primeiro termo aditivo por falta de condições do Porto em arcar com os seus compromissos. O que fizeram então? Reduziram as margens, diminuíram o calado, tiraram Antonina do mapa portuário do Brasil. Antonina, que estava esperando um calado de dez, estava com sete e o contrato feito com a Bandeirantes, colocou que ela só entraria em Antonina quando o calado estivesse abaixo de seis, impossibilitando, desta forma, o crescimento de um importante Porto público do Paraná! Reduziram as cortinas, reduziram as bacias, reduziram a baía, reduziram a área de despesas, reduziram os valores, reduziram a capacidade operacional do Porto e tentaram imputar a uma administração séria e competente como a nossa, responsabilidade que não nos cabe!

(Tumulto)

#### O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Solicito aos nossos convidados que se mantenham calados durante o pronunciamento.

Faço esse apelo para que possamos dar um bom andamento a esta Sessão pública.

#### O SR. EDUARDO REQUIÃO

Disse a verdade o Sr. Carlos Alberto, a quem respeito, como Presidente da ANTAQ e gostaria de ter dele e dos representantes do CAP o mesmo respeito à autoridade portuária que represento.

Disse ele aos senhores aqui e agora: a nossa primeira fiscalização é de 04; a nossa primeira queixa é de 03, mas os problemas do Porto de Paranaguá são de 50 anos! Fez-se um levantamento do passado e se imputa ao presente a responsabilidade, por questões absolutamente políticas!

Não podia aceitar, no Porto de Paranaguá, a transformação que desejávamos porque as Atas são claras quando dizem que o Porto seria privatizado. O Sr. Osíres fala do Porto privatizado. Nós levamos para Paranaguá o modelo de um Porto público com a participação da iniciativa privada. Estamos mostrando à nossa Nação que esse Porto público é eficiente, que tem recursos, que já aplicou 153 milhões de reais nas obras de infra-estrutura e que o Porto saiu de um patamar de receita cambial de quatro bilhões e cem milhões de dólares, para oito bilhões e 412 milhões de dólares! Se isso é um prejuízo, ilustre Deputado, eu não sei o que é lucro e superávit!

As cargas aumentam em Paranaguá. Tivemos dificuldades com a transgenia. E digo a esta platéia que eu respeito: digo a esses representantes da agricultura que estão aqui que eu respeito: quando assumi o Porto, lendo as Atas, existia lá um parecer publicado na imprensa do Estado do Paraná, do Sr. Baggio, representante das Cooperativas do Sul do País, que a BUNG teria que exportar

500 mil toneladas de soja pura e que nós tínhamos que segregar essa soja, porque o Brasil não poderia perder o mercado de soja tradicional.

Pediram ao Porto de Paranaguá que segregasse, que melhorasse a qualidade, que melhorasse a qualidade da soja. E em reunião do CAP, as questões colocadas por Adriano Vidal, por Roberto Frisoli, pelo Alceu Chaves, todas as reuniões estão catalogadas aqui, pediram que se fizesse um movimento à imprensa, solicitando a presença dos Deputados que tanto defenderam, no Governo do Estado do Paraná, o Porto do passado, que fizesse um movimento Pró-Paranaguá, porque a carga que estava geneticamente modificada e dificultando as exportações no Brasil - está escrito - são cargas argentinas e o TOPOFE estava prejudicando a imagem do nosso País, no exterior.

Nesse período, senhores, em que o Baggio faz essa solicitação, período em que o Governo do Estado do Paraná está discutindo a questão da transgenia, tem uma fala também do Frisoli, depois de estar junto com o Ministro dos Transportes e com o Secretário da Agricultura, dizendo que era um absurdo contaminar Paranaguá com soja transgênica, porque está escrito aqui: "Só seis fazendas produzem transgênico no Paraná". Os senhores ficam estupefatos, como eu também, mas palavras de Roberto Frisoli, que pode se explicar na frente.

Gostaria de dizer também que o Conselheiro Airtton Galinari diz que na sua avaliação, já em 2002, a infestação de pombos é muito grande e espera uma autorização do IBAMA para o seu extermínio. É importante que nessa época que o Conselheiro Vidal repete, mais uma vez, que o Porto tem outras prioridades portuárias, que o Porto tem cabeços inoperantes, não tem defesos e, principalmente, pasmem os senhores, existem buracos na faixa do cais e que os navios com tecnologia de ponta não podem utilizar o cais sob pena de se comprometer e a APPA - diz ele ironicamente - investe em bóias com posicionamento de satélite. Ata do CAP do mês 07/2002.

A questão da batimetria, mais uma vez lembrada nessa reunião de 2002, que batimetria o ano todo tinha sido contestada pelo Tribunal de Contas.

Escutem bem, senhores! Sobre a soja transgênica, diz o Conselheiro Fayet: "manifesto aqui minha preocupação com o cultivo da soja transgênica no País, reportando seu pensamento existente no âmbito rural brasileiro, que vê nessa prática perigo para a economia brasileira". Na opinião do Conselheiro Fayet, se o Governo brasileiro eventualmente autorizar o cultivo de soja transgênica, o Porto precisará ter regras prontas, que preservem a soja tradicional e apontou como solução inicial a segregação entre as duas sojas. O Porto de Paranaguá tendeu a realizar a diferença e a separação da soja, não contaminando as esteiras e permitindo um terminal independente.

Não fui eu quem mudei, senhores! Essas Atas são do CAP! Nós não podemos nos deixar levar pelos ventos!

Se o Porto estivesse fazendo outros investimentos, nós estaríamos transgredindo as colocações colocadas no passado! Essas palavras do Fayet, do Osíres estão nas Atas.

A questão das zoonoses chega a um ponto tal que o Dr. Osíres pede apoio à Universidade Federal do Paraná, porque é tanto rato que os que trabalham em Paranaguá correm o risco de pegar zoonoses, eu, depois que assumi o Porto de Paranaguá, fiquei por três meses com meu filho Tiago, que está aqui, estudando todos esses relatórios. Através de meu outro irmão Wallace, fiz um levantamento na Biblioteca Pública e lá retirei todas as informações sobre o Porto de Paranaguá e, pasmem os senhores, tivemos, em seis meses, dois acidentes, por falta de limpeza no porto!

#### (Manifestação das galerias)

#### O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Quero esclarecer aos nossos visitantes que se houver manifestações, vamos suspender a Sessão.

Nós estamos fazendo esse apelo, nobre Deputado Anibelli, para que as galerias mantenham o respeito a esta Casa.

#### O SR. EDUARDO REQUIÃO

A questão das zoonoses que tinha que ser um programa administrado por todos, o probo Dr. Osíres convidou a Universidade do Paraná para reuniões no CAP. Chegaram à conclusão que a APPA não podia, sozinha, resolver esse problema. Convoca-se a Prefeitura Municipal de Paranaguá, Prefeito Roque, que participa e coloca à disposição do trabalho das zoonoses as Secretarias Municipais para que possa existir um combate mais efetivo.

Na mesma reunião em que o Alceu Chaves, então Vereador em Paranaguá, faz uma solicitação para que todas as vias de acesso ao Porto de Paranaguá sejam estadualizadas, porque a Prefeitura não tinha recursos para pavimentá-las.

Nós temos, em uma reunião do CAP, uma solicitação também do Prefeito Roque, que também consta das Atas, também estão presentes os senhores conselheiros. Que se estabeleça uma tarifa para pagar a manutenção dessas vias ou que se estadualize. Solicita-se pela primeira vez que se estadualize aquelas vias de acesso, porque o Porto como estava não tinha condições de funcionar.

A explosão - isso está nos jornais: "Explode o terminal de líquido por falta de condições e manutenção elétrica no quilômetro cinco. Duas explosões em seis meses, com diversas pessoas feridas". E aqui, há pouco tempo, respondendo uma interpretação indevida ou de forma indevida, eu pedi à Assembléia Legislativa que me ajudasse na transformação do Porto de Paranaguá para que nós pudéssemos ter um Porto eficiente. Fui convocado de uma forma que considerou indevida. Disse-me o Presi-

dente, Exmo. Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, que a minha resposta tinha sido indevida. Vim ao seu gabinete e disse-lhe que pedia desculpas, porque eu estava pedindo o apoio da Assembléia e que na primeira oportunidade - se interpretaram as minhas palavras da forma como interpretaram - eu estaria pedindo desculpas. Faço-o agora e incluo nas minhas desculpas o resultado do pedido.

Na explosão do Vicuña pedi o apoio à Assembléia Legislativa e os Deputados se posicionaram, foram a Paranaguá, criaram uma comissão especial. E nós estamos conseguindo chegar a bom termo, em Paranaguá, graças ao apoio da Assembléia.

#### O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Antes de iniciarmos os debates, abriremos para as perguntas, vamos conceder a palavra por dez minutos ao representante da Comissão de Agricultura da Câmara Federal, Deputado Federal, Eduardo Sciarra.

Eu peço a gentileza de respeitarmos o tempo estabelecido.

### ***Deputado Federal Eduardo Sciarra (PFL) - Representante da Comissão da Agricultura da Câmara Federal***

#### O SR. EDUARDO SCIARRA (PFL)

Muito obrigado, Exmo. Sr. Deputado Hermas Brandão; demais componentes da Mesa; Sras. e Srs. Deputados; Líderes de entidades de classe aqui presentes, trabalhadores e patronais; produtores do Paraná, que se fazem presentes.

Falo aqui em nome da Comissão da Agricultura da Câmara, que tem se mostrado bastante preocupada com a situação do Porto de Paranaguá, que é o principal Porto de agronegócio brasileiro ou pelo menos sempre foi, e o que vem acontecendo nesses últimos dois anos e meio tem preocupado, sobremaneira, não só os produtores do Paraná, que estão aqui representados, mas também os produtores de oito Estados, de mais de sete Estados da Federação e também do Paraguai.

Nós ouvimos aqui o Procurador Geral do Estado, Dr. Sérgio Botto de Lacerda, se referir aos motivos, enfim, que geraram todos esses relatórios - ao longo de todo esse tempo são já superados, e gostaríamos de lembrar de alguns desses motivos para que possamos realmente identificar se eles estão superados ou não.

Mas, antes, eu queria dizer que, como o Deputado Ricardo Barros, nós também não queremos que o Porto de Paranaguá saia das mãos dos paranaenses e muito menos vem ao caso, a questão da privatização. Nós temos a lei de modernização dos Portos brasileiros que é de 1992, que diz claramente qual é a relação institucional entre a União, Estados e iniciativa privativa com relação à operação dos portos.

E ainda no dia de ontem, em matéria do jornal O Estado do Paraná, o Dr. Sérgio Botto de Lacerda dizia que, se há intenção de suspender os efeitos do convênio de delegação, isto deveria partir do Ministro dos Transportes e não de Deputados Federais que pretendem defender a privatização do Porto e a liberação dos transgênicos - privatização do Porto, eu já me referi aqui, agora, não vem ao caso -, e liberação dos transgênicos, sim, para que se cumpra a lei federal, para que se cumpra a lei maior do País, porque até estranho é que possa o Procurador Geral do Estado defender posição contrária à legislação federal.

Quero dizer também que com relação à decisão que deveria partir do Ministro dos Transportes, nós também cobramos do Ministério essa decisão - a ANTAq que é a agência reguladora, já pediu ao Ministro que faça a intervenção no Porto de Paranaguá, face ao que acontece nesta gestão temerária, ao longo desses últimos dois anos e meio - como o Ministro dos Transportes por questões políticas ainda não fez esta intervenção, o decreto legislativo é o suporte para que possa ser dado continuidade no Congresso Nacional, com efeito de suspensão do convênio de delegação por 90 dias, quer seja uma auditoria para que as irregularidades no Porto de Paranaguá possam ser superadas e as responsabilidades apuradas. O que nos importa na Comissão de Agricultura, são as perdas que os nossos produtores vêm sofrendo.

O Deputado Ricardo Barros colocou na sua explanação todas as questões com relação a essas perdas que eu não queria aqui me alongar, porque vou perder parte do tempo que gostaria de utilizar para outras questões.

Com relação aos motivos que foram ditos, já superados, nós queríamos reafirmar que de data recente, pegando de fevereiro até agosto, nós temos manifestação do DNIT, da ANTAq, Tribunal de Contas da União, Tribunal de Contas do Estado do Paraná, a própria CPI da Assembléia Legislativa, que apurou algumas irregularidades que teriam que ser sanadas, o Ministério da Defesa, através da Capitania dos Portos, a Receita Federal, o Conselho de Autoridade Portuária e diversas instituições privadas do nosso país têm demonstrado cabalmente que essas irregularidades ainda não foram sanadas e os motivos - gerados por esses relatórios - não foram superados.

Nós vemos aqui como justificativa, até um documento da própria APPA, na maioria das alegações diz - está sendo resolvido, será resolvido em breve; em breve o processo estará acontecendo - e este em breve nós estamos vivendo há mais de dois anos e meio! Nós precisamos de soluções imediatas, para que não aconteça o que aconteceu há dez dias atrás onde a Portaria 31, da Capitania dos Portos, impediu a navegação no canal que dá acesso aos Portos de Paranaguá e Antonina por doze ou quatorze horas, com prejuízos - mais uma vez - ao nosso Porto e, principalmente à nossa economia. O que nós vimos no início de 2003 quando o Governo assumiu o Porto de Paranaguá, nós tínhamos planos de investimentos aprovados pelo CAP, tínhamos fluxo de caixa posi-

tivo, com garantia de recursos para investimentos, tínhamos recursos alocados pelo Governo Federal, sem contrapartida financeira da APPA e do Estado do Paraná para investimento em infra-estrutura portuária. O Deputado Ricardo Barros mostrou que havia sido alocado recursos para esse projeto, da ordem de 190 milhões de reais, que foram dispensados, e até hoje, dois anos e meio depois, nenhuma obra importante, deste vulto, foi realizada no nosso Estado.

Nós tínhamos um fluxo crescente de importação e exportação. Ao longo deste período estabeleceu-se com a comunidade portuária e de navegação, nacional e internacional, também um grande litígio com o CAP e autoridades federais, houve uma desorganização dos sistemas operacionais, resultando numa série de problemas no nosso Porto e no corredor. Também a não realização de obras de serviços essenciais relativas à zoonose, manutenção de balizamentos, batimetria, manutenção do corredor de granéis, reparos de berço, colocação de defesas, ampliação da recepção de granéis, uma série de investimentos que precisam ser realizados, não foram e contribuíram para que o prêmio de Paranaguá se tornasse negativo!

Nós tivemos uma redução, na eficiência do volume exportado. Já foi demonstrado aqui também, 36% a menos de grãos, neste ano, nos seis primeiros meses em relação ao mesmo período no ano passado. Tivemos encarecimento do custo das operações, conforme foi demonstrado, que causaram, segundo levantamento da FAEP, 8,65 reais, por saca em 2004, num prejuízo total de cerca de um bilhão e meio de reais ao nosso produtor! Nós tivemos, para o agronegócio brasileiro - levantamento da CNA - um prejuízo de um bilhão de dólares, encarecimento dos fertilizantes importados em 2004 e nossos produtores sentiram isso no bolso! Tivemos perda de posição em relação aos competidores, perdas essas flagrantes e demonstradas facilmente por todos os indicadores. Se as filas diminuíssem aqui em Paranaguá, aumentaram, sobremaneira, em Santos e São Francisco do Sul.

Nós tivemos uma série de problemas que trazem prejuízos significativos e tivemos, além de recentemente a questão do balizamento, os problemas da sinalização, e vamos chegar agora, a partir de setembro, numa outra sinalização que é a do SISPS Port, o Sistema Internacional de Segurança Portuária de Navegação foi estabelecido pela ONU para combater ações de terrorismo aumentando a segurança em nossos portos. Paranaguá, infelizmente, também ainda não está com esse assunto resolvido, mas, segundo a posição, está em curso. Em breve deveremos ter esta posição, mas o risco é que venhamos a perder a condição. Enfim, o Paraná, neste momento, corre o risco.

Para não alongar mais, deixar mais tempo para os debates. Tivemos problemas com a Receita Federal, litígios com a Secretaria da Receita Federal, de toda ordem e ainda não resolvidos.

Queríamos dizer que as perdas econômicas do Paraná são acentuadas também pelas perdas que acontecem no Município de Paranaguá. Estamos aqui com o Prefeito de Paranaguá que tem visto, nesses primeiros meses de administração, o que perdeu a economia do Município com o esvaziamento econômico que se deu em Paranaguá e no Paraná.

É por isso que somos a favor da manutenção dos Portos de Paranaguá e Antonina sob o comando dos paranaenses, mas nós precisamos de uma auditoria já, no Porto de Paranaguá! Nós apoiamos o Decreto Legislativo do Deputado Ricardo Barros!

Muito obrigado.

## **Interpelações:**

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Nós já temos inscrição de vários Parlamentares e vamos estabelecer uma regra para que, todos que queiram se manifestar, tenham condições.

Inicialmente os Parlamentares, os representantes de entidades, nossa Deputada Federal, Deputada Dra. Clair.

Cinco minutos, depois, aquele a quem for solicitado informações terá cinco minutos para responder. Teremos uma réplica de três minutos e uma tréplica de três minutos.

Pela ordem de inscrição, Deputado André Vargas.

## **Deputado André Vargas (PT) - Presidente da Comissão de Obras da ALEP**

O SR. ANDRÉ VARGAS

Sr. Presidente, caros visitantes.

Como Presidente da Comissão de Obras e Infraestrutura, em função das polêmicas estabelecidas em relação ao Porto, fizemos alguns contatos com o Ministro Alfredo Nascimento e também acompanhamos uma audiência pública promovida pelo Senado Federal, recentemente, que discutiu os transportes no Paraná.

Era uma vídeo-conferência que a Assembléia participou e onde pudemos fazer alguns esclarecimentos iniciais. Primeiro, a posição do Ministro. Não é posição do Governo Federal federalizar o Porto ou retomar a delegação. É preocupação do Governo Federal que se resolvam os problemas apontados pela ANTAq, que é um órgão a que estão subordinados todos os portos, assim como na área do petróleo tem a NP, assim como na questão telefônica tem a ANATEL, nós temos a ANTAq na questão dos transportes aquaviários.

Portanto, essa discussão de que querem federalizar o Porto, que querem tomar o Porto dos paranaenses, não é posição do Governo Federal, não está em disputa isso do ponto de vista das instâncias governamentais.

A segunda questão, que também foi polêmica, aqui, do projeto do calado, do cais oeste que teria uma

disparidade de preços daquilo que o DNIT propôs e aquilo que o Governo ou a APPA e o Governo estão fazendo. São dois projetos distintos, portanto, têm preços distintos. Estamos acompanhando por conta de que há uma polêmica muito candente e é preciso muita racionalidade nessa hora para que avancemos no sentido de um Porto eficiente e cada vez mais eficiente e que de fato seja um Porto nosso, de todos os produtores, trabalhadores do porto.

Queria fazer esse esclarecimento, Sr. Presidente, e dizer que no dia 30, na audiência no Senado, mantida essa data, nós, pela Comissão de Obras, estaremos lá acompanhando para que todos os Deputados tenham acesso às informações que pudemos obter.

Portanto, não é posição do Governo Federal federalizar e disputar o porto.

Com relação ao projeto do cais oeste, são dois projetos distintos com preços distintos, para que não tenhamos uma imagem de que há uma disputa entre o Governo Federal e o Governo Estadual. Há, sim, a vontade de todos, para que o Porto seja cada vez melhor e mais eficiente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Com a palavra o Superintendente do Porto, Eduardo Requião para responder os questionamentos.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Na sexta-feira estivemos no Ministério da Justiça, numa reunião com todos os Portos brasileiros, e gostaria de comunicar ao nobre Deputado com relação ao ISPS-PORT, o Poder de Paranaguá está rigorosamente dentro do prazo considerado um dos Portos importantes do Brasil, que conseguirá, dentro do prazo estabelecido, entregar todas as obras, porque já entregou 70%. Estaria entregando 30% faltante.

Estava lá, Santos, Vitória, Salvador, todos com dificuldades de repasse de recursos por não terem recebido repasses de recursos federal. Estamos rigorosamente dentro do limite.

Com relação ao cais oeste o EIA-RIMA - é importante se colocar que há quinze anos atrás fui Secretário do Meio Ambiente e o Governo do Estado do Paraná pediu um EIA-RIMA para que pudéssemos fazer o cais oeste. Emergência, na época, disse o Requião. Nós fizemos e o EIA-RIMA foi negado! Nenhum Porto brasileiro, exceção do Porto de Paranaguá do Estado do Paraná, apresentou o EIA-RIMA ao IBAMA para ser avaliado! O resultado sucinto, que foi explicado aqui pelo Deputado Ricardo Barros mostra duas questões, o batalhão de Lages, do Governo passado, do Requião, fez uma extensão de cais porque se discutia, não o cais oeste, mas o corredor oeste com uma extensão de 200 metros. Eu mantive o EIA-RIMA, em demonstrativo do que era no passado e do que estávamos pretendendo, porque o Arcebispo, a Igreja Católica, solicita que se reveja a decisão

da obra cais oeste como um todo, no espaço todo, porque, se realizado, estaria dificultando o turismo religioso e a compreensão que se tem do Santuário. Nós colocamos para dar uma demonstração.

Com relação ao aplicado, nós estamos aplicando no aprofundamento, nas cortinas para o aprofundamento, obra licenciada pelo IBAMA, única obra licenciada pelo IAP. Temos autorização para isso e estamos fazendo aquilo que está no projeto do DNIT. Importante colocar que, embora todas as afirmações que nós tínhamos recursos, nós não tínhamos nem o EIA-RIMA para fazer a obra. Os recursos estavam lá mas não poderiam ser utilizados, porque o Estado não tinha providenciado o RIMA para este investimento e os recursos estavam apontados. Isso é secundário.

O importante é que as cortinas que estão sendo feitas, são as do cais oeste, feito pelo DNIT, com um acréscimo. Na sua proposta original, os berços 213 e 214, o corredor de exportação de grãos não estavam contemplados. Os engenheiros da APPA solicitaram uma discussão sobre aquela cortina. No edital consta essa modificação e nós faremos com que o Porto, como um todo, tenha o mesmo calado de 13,70 metros.

Importante que se saiba que os cais a oeste do Porto trabalham com uma profundidade de 8,70. Quando se discute a dragagem, sabem algumas pessoas que estão aqui, que não se está discutindo só a dragagem do calado. A que se discute é a do acesso, é a dragagem do berço, é a operacionalidade desse sistema. O que se coloca como referência para um entendimento maior: nós temos Pontal, a Ponta do Poço com um calado excepcional, mas a Galheta impede que navios maiores possam atracar ali. A PETROBRAS fez um estudo, chegou à conclusão que o custo seria extremamente elevado e optou por fazer mais dois berços em Paranaguá. O acordo com a TRANSPETRO-PETROBRAS, foi assinado na semana passada.

O SR. NATÁLIO STICA (PT)

Senhor Presidente, por favor, peço a minha inscrição.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Está inscrito.

Peço a compreensão dos Srs. Deputados estaduais.

Vamos conceder a palavra por cinco minutos, à Deputada Dra. Clair, que tem um compromisso ainda hoje em Brasília. Vamos abrir-lhe uma exceção.

### ***Deputada Federal Doutora Clair (PT)***

A SRA. DEPUTADA DRA. CLAIR

Exmo. Sr. Presidente, em nome de quem cumprimento todas as autoridades da Mesa, Sras. e Srs. Deputados, demais presentes.

Quero, neste Plenário, manifestar a minha posição contrária a esse Decreto Legislativo que susta por noventa dias a Delegação do Estado do-Paraná adminis-

trar o Porto de Paranaguá. Queria salientar que essa posição, firmada pelos Deputados Ricardo Barros e Sciarra, que se encontram presentes, não representa a posição da maioria da Bancada dos Deputados Federais do Estado do Paraná.

Essa matéria foi discutida uma única vez, um ano atrás, durante a greve dos caminhoneiros, quando a delegação do Estado do Paraná recebeu entidades da sociedade civil e a questão foi discutida ligeiramente quando o Deputado Ricardo Barros colocou a sua posição, e eu, naquela oportunidade, manifestei a minha posição contrária e o assunto não foi discutido posteriormente. Queria dizer que nós poderemos tomar todas as medidas necessárias para resolver os problemas do Porto de Paranaguá, sem que tenhamos um Decreto Legislativo suspendendo o Convênio-Delegação da União para o Governo do Paraná. Uma auditoria pode ser feita, independente de nós termos esse Decreto Legislativo. Audiências públicas, tanto na Câmara, no Senado, como esta, aqui na Assembléia Legislativa, poderiam ser feitas sem que houvesse em tramitação esse Decreto Legislativo.

Então, Sr. Presidente, Srs. Deputados, era só para colocar a minha posição, ressaltando também a posição de inúmeros outros Deputados Federais do Estado do Paraná.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Com a palavra o Sr. Deputado Augustinho Zucchi.

### ***Deputado Augustinho Zucchi (PDT)***

O SR. AUGUSTINHO ZUCCHI

Sr. Presidente, inicialmente eu gostaria de cumprimentá-lo, ao propor, nesta audiência pública aqui na Assembléia Legislativa, esse assunto que é tão importante para o Paraná e para o Brasil.

Inicialmente, gostaria de dizer que não queria aqui, na minha colocação, que fique entendida a discussão com relação à questão dos transgênicos, até porque na oportunidade em que isso foi discutido aqui na Assembléia, não na forma como eu entendia, apresentei um Substitutivo que estabelecia a rotulagem, a certificação dos produtos geneticamente modificados e obviamente, acho que é importante essa audiência, porque, ouvindo a Deputada que me antecedeu, ela tem uma posição e certamente os Deputados Ricardo Barros e Sciarra têm outra, mas o fundamental disso tudo é estabelecer o seguinte: às vezes o Plenário se manifesta, Dr. Eduardo, porque não consegue mais ouvir autoridades falarem que só se planta 1/2% de transgênico no Estado. Todo mundo sabe que isso não é verdade. Aliás, quem planta, está aqui. Eles conhecem.

Acho que não basta sermos contra ou a favor de uma medida que está sendo proposta na Câmara Federal. Nós, como cidadãos paranaenses, porque aqui têm Deputados que têm uma aproximação maior com o Porto, certamente porque alguns são da cidade de Paranaguá e



outros, aqui da Região Metropolitana, mas nós temos a obrigação de saber o que acontece em nosso Porto, porque é privilégio ao Estado que tem um Porto. Ele não deve ser problema; deve ser a solução àqueles que produzem, àqueles que trabalham. Acredito que para nós, temos que verificar assim: eu sou favorável ao Porto público, sem a mínima possibilidade de discussão de outra forma.

Agora, se é problema do Governo Federal ou do Governo Estadual, eu acho que os dois têm fina sintonia. Parece que o representante da ANTAq coloca que o Ministério dos Transportes tem conhecimento dessa situação e no entanto, não pode tomar uma posição, mas de outro lado, o Governo Federal tem uma prática completamente diferente com relação a outros portos.

Então, por que é que o Governo Federal, junto com o Governo Estadual, não acertam a questão da operacionalização do Porto, para que o Estado do Paraná possa ser contemplado com aquilo que é de mais importante, que é o Porto servir de instrumento de desenvolvimento, porque politicamente podemos até pensar que tem gente que é contra exportação, imaginam que a exportação não é importante para o Brasil. Daí então, esses não podem falar de Porto, porque o Porto tem a sua base prática para efetivar a exportação.

Em rápidas palavras, caro Presidente, a primeira pergunta para o representante da ANTAq, porque eles fizeram os relatórios e até o Dr. Sérgio Botto colocou ali algumas - eu não entendi direito e gostaria que depois do Dr. Sérgio Botto... ele se retirou?

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Ele está aí, já volta.

O SR. AGUSTINHO ZUCCHI (PDT)

Apenas para saber dele se ele falou da ilegalidade do Decreto Legislativo, ou da ilegalidade daquilo que foi comentado pela ANTAq nos seus relatórios?

Gostaria que o representante da ANTAq nos esclarecesse esse prêmio negativo, ou seja, o prejuízo por parte de quem exporta, em comparação com outros portos. Vamos falar aqui de Santa Catarina, por exemplo, porque teve um aumento de 326% nas exportações, em comparação a outros anos. Mas esse prêmio negativo é apenas para os grãos ou é para as demais commodities? E se V. Exa. aqui fala que fez os relatórios que repassou-os ao Ministério. Qual é a razão que o Ministério dos Transportes, junto com o nosso Porto de Paranaguá, não é capaz de achar uma alternativa, de solução, para que o nosso Porto seja viabilizado?

Gostaria de perguntar ao senhor e ao Deputado Ricardo Barros.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Para responder, Dr. Carlos Alberto.

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Obrigado Deputado, pela pergunta.

Em primeiro lugar, queria deixar claro aqui que o que se faz no Porto de Paranaguá não é diferente do que se faz em qualquer Porto do Brasil.

Hoje, para se ter uma idéia, a ANTAq processa o extrato de Pernambuco, no Supremo Tribunal Federal, com relação ao Porto de SUAPE. A ANTAq hoje, tem ações na Justiça Federal contra o Governo do Estado da Amazonas, por questões de arrendamento do Porto de Manaus, que o atual Governo do Estado do Amazonas passou para o lado da ANTAq contra a realização desses contratos de arrendamento no Porto de Manaus.

A ANTAq tem algumas questões, que sempre são pautadas no entendimento técnico e legal da situação contra alguns Portos e a favor de outros.

O Dr. Eduardo Requião, quando se pronunciou aqui, a ANTAq não tinha falado de outras coisas que o Porto de Paranaguá fez, simplesmente porque faltou tempo; eu queria me redimir da situação. O Porto de Paranaguá tem coisas boas, tem um sistema de informações, tem um sistema de gerenciamento por parte de Internet, das informações das cargas que entrou no Porto. Existem coisas interessantes no Porto de Paranaguá.

Agora, o meu dever, como fiscal do Governo, é fiscalizar e apontar irregularidades no Convênio nº 37, que é o convênio que rege a relação entre o Governo Federal e o Estado. Nesse convênio fica claro que alguns pontos muito importantes estão sendo descumpridos. Pontos que eu me referi aqui: descumprimentos da Legislação Federal, que rege a questão da biossegurança: descumprimento dos itens relativos à manutenção do balizamento; descumprimento ou má execução de serviços de dragagem; má execução de serviços de manutenção e outros que eu falei no decorrer da minha exposição. Cargas que hoje podiam estar sendo exportadas pelo Porto de Paranaguá, foram exportadas por Santos e por São Francisco!

Qual é o prejuízo que isso traz ao Porto de Paranaguá? Qual é o prejuízo que isso traz à região de Paranaguá e ao Estado do Paraná? Isso é muito fácil de responder: em qualquer Porto do mundo, p que a administração do Porto põe dentro do Porto é...

O SR. AGUSTINHO ZUCCHI (PDT)

Por favor, eu fiz a pergunta para o senhor e o senhor está comentando. Eu gostaria de saber. Cargas. Cargas com relação a grãos ou às demais commodities?

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Eu não tenho essa informação, mas com relação a grãos, seguramente.

O SR. AGUSTINHO ZUCCHI (PDT)

Perfeitamente.

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Posso mandar-lhe essa informação depois; não vim preparado. Não tenho os dados aqui.



É muito interessante, Deputado, o retorno que o Porto traz ao desenvolvimento da região. Se consultar qualquer Porto da Europa e do Brasil, verificamos que, o que o Porto gera de recursos em termos de impostos, de atividade econômica e mão-de-obra, é muito grande.

Recentemente eu tive o Prefeito de Imbituva, agradecendo a atuação da ANTAq, na reativação do Porto de Imbituva. A Receita da Prefeitura subiu 32%, só pela reativação do porto!

Assim é com o Porto de Paranaguá, com a Prefeitura de Paranaguá e com o Governo do Estado do Paraná. O Porto do Paraná era, e eu acho que ainda é, o principal exportador de grãos do país. É um Porto que tem excelência nessa exportação. O Governo Federal não pode deixar que haja problemas nessa excelência, que haja problemas no Porto de Paranaguá. Que problemas são esses? Problemas referentes ao cumprimento da lei, à manutenção de balizamento, referentes à dragagem. Só para citar três pontos importantes, porque sem dragagem, sem balizamento o navio não consegue, a Marinha não libera o acesso de navios ao Porto. Você pode ter um Porto lindo, maravilhoso e sem navio. Não é isso que nós queremos!

A posição da ANTAq é essa: nós oferecemos colaboração ao Porto de Paranaguá. Na primeira vez que eu estive aqui numa reunião com o Sr. Governador, com a presença do Dr. Eduardo Requião, disse que a missão da ANTAq é uma missão punitiva. A missão da ANTAq é missão de acertar a operação do porto.

A principal coisa que nós queremos é que o Porto funcione bem. Nós não queremos e nem pensamos que o Porto seja federalizado, nós trabalhamos em cima do Convênio de Delegação. Agora, exigimos que o Porto cumpra o convênio de delegação! Exigimos que o Porto cumpra as leis federais de regência, tanto da área portuária, quanto da área de biossegurança!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

O Deputado Augustinho Zucchi pode reformular a pergunta. O senhor fez a pergunta dirigida a quem?

O SR. AUGUSTINHO ZUCCHI (PDT)

Apenas uma informação ao Dr. Sérgio Botto, porque ele havia falado em estar eivado - foi essa a palavra usada pelo Procurador, eivado de inconstitucionalidade, que seria ilegal. Eu não entendi se era ilegal o decreto legislativo ou os relatórios efetuados pela ANTAq.

Gostaria que o senhor pudesse me responder, para que eu pudesse fazer a réplica.

O SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA

Quando eu me referi que o projeto do decreto legislativo é inconstitucional, eu não sei se os Deputados conhecem o seu texto. É um decreto com um projeto de lei com dois dispositivos absolutamente contraditórios. O primeiro, susta a eficácia do convênio de delegação sem alguma fundamentação jurídica, ancorado o artigo 1º numa regra da Constituição que somente defere ao Con-

gresso Nacional a possibilidade de expedição de decreto legislativo, quando e se o Poder Executivo houver exorbitado dos limites da delegação que recebeu do Poder Legislativo, situação que não se configura nesse caso.

A segunda regra constitucional que este decreto legislativo traz, a verdade se torna e consiste numa intervenção às avessas, uma intervenção decretada sem o devido processo legal, uma intervenção decretada sem a observância do próprio convênio de delegação e uma intervenção decretada por autoridade incompetente. Autoridade despida de atribuição administrativa pelo Congresso Nacional detêm essa atribuição que é do Ministro dos Transportes.

Esses são os pontos de inconstitucionalidade a que eu referi, quando tentei explicar aos Deputados.

O SR. AUGUSTINHO ZUCCHI (PDT) \*

Eu vou apenas ater-me a comentar que a observação que muitas vezes de que o Porto interessa a este ou aquele setor, o Porto interessa ao Estado e ao País.

Acho que nós temos que buscar alternativas de solução para o Porto de Paranaguá, e se os relatórios feitos pelos órgãos responsáveis pela fiscalização, não estão contemplados, tem que se achar uma forma de resolver o problema. Não é um discurso político, é a realidade. Nós passamos por seca, por dificuldades; sobe o dólar, baixa o dólar; aumenta o custo de produtos; depois, na hora em que poderíamos ter o nosso Porto como sendo o diferencial para a nossa produção, as coisas não acontecem, daí não dá para ficarmos nesses melindres, ou para lá ou para cá.

Até gostaria de terminar o meu tempo. Sei que aqui tem outros Deputados que participaram da CPI do Porto de Paranaguá que foi feita aqui na Assembléia, e que tem dados técnicos para questionar. Creio o seguinte: tecnicamente, quem tem que discutir é quem tem responsabilidade técnica, é a direção do Porto de Paranaguá, é órgão regulador; agora, a nós, população, setor produtivo, interessa que o Porto funcione para que possa dar aquilo que a população, especialmente quem produz, merece, porque quem produz, aguarda, Dr. Eduardo, que possa ser compensado por aquilo que de melhor temos no Paraná. Temos um Porto de exportação, que muitas vezes é tido - pelo menos até agora, tanto que estão aqui os produtores - como um entrave àqueles que produzem.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Nereu Moura**)

Com a palavra o Deputado Valdir Rossoni.

**Deputado Valdir Rossoni (PSDB)**

O SR. VALDIR ROSSONI

Sr. Presidente, Srs. Deputados Federais, representantes da ANTAq, Superintendente do Porto; Dr. Sérgio Botto, demais autoridades aqui presentes.

Inicialmente, lamento ser muito pouco o nosso tempo, porque somos Presidente da CPI e temos aqui ele-

mentos suficientes para debater um longo tempo. Gostaria de me dirigir ao setor de comunicação do Governo, dizer que não há necessidade de fazer campanha de "O Porto é Nosso". Nós, Dr. Eduardo, paranaenses, todos somos favoráveis que o Porto seja nosso, até porque temos a compreensão de que quanto mais for para cima a direção do Porto, mais incompetência vai tomando conta do porto.

Por esta razão, somos contra a federalização do Porto, porque a incompetência lá em cima é muito maior que em qualquer outra esfera. Então, não há necessidade de gastarmos dinheiro querendo menosprezar a inteligência do povo paranaense. Ninguém é contra o porto; todos somos favoráveis. O Porto é nosso. Sem propaganda.

Meu tempo é exíguo, mas primeiro quero me reportar aqui, Dr. Carlos Alberto de Nóbrega: por que é que a ANTAq é tão incisiva na hora dos relatórios e na hora que vem, frente a frente com o Dr. Eduardo Requião, até porque acho uma coisa quase incrível, mas tivemos um bom relacionamento durante a CPI do Porto, tivemos um tratamento respeitoso, apenas das nossas divergências.

Gostaria, se fosse possível, de enumerar as perguntas que faço, porque tenho apenas alguns minutos. Primeiro, o Porto de Paranaguá, Sr. Superintendente, sabia que tinha que implantar o ISPS, que é o código, respeitando o acordo internacional de segurança. Já sabia, há mais de ano. Recebemos, hoje, a documentação dizendo que essa concorrência foi concluída, agora, e ainda não foi decidida porque está *sub judice*. Então, se há um ano foi disponibilizado quatro milhões para que se fizesse a concorrência, não foi fixado o valor, mas os recursos foram colocados à disposição do porto? Esta é a minha primeira pergunta.

A segunda pergunta, Sr. Superintendente: quais foram as sanções aplicadas aos funcionários quanto ao sumiço e ao desaparecimento da soja do Porto de Paranaguá?

Sr. Superintendente, quero fazer um elogio - o único que tenho à Superintendência e à Direção do Porto - à pavimentação das ruas de acesso ao Porto. Quero cumprimentá-lo, mas quero fazer uma pergunta: por que as pedras que foram retiradas das ruas de Paranaguá foram mandadas para Antonina? Por que aquela tem um valor histórico?

Sr. Superintendente, está aqui neste relatório - muitas pessoas falam do relatório, mas não o leram - o alerta de que o Porto poderia sofrer sanções e a Capitania dos Portos poderia tomar medidas sobre a dragagem, e não foram tomadas, e agora, a Marinha tomou as providências.

A última questão, Sr. Superintendente, para encerrar: quando a atual Administração do Porto assumiu a Superintendência, cancelou o contrato com a Bandeirantes que fazia a dragagem, sob alegação de irregularidades e, logo depois, ela recontratou a mesma empresa Bandeirantes!

Gostaria de obter essas respostas.

Obrigado, Sr. Presidente!

O SR. PRESIDENTE (Nereu Moura)

Deputado Rossoni, o Superintendente não ouviu a quarta pergunta que V. Exa. fez!

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Fiz tão rápido as perguntas que posso ter me perdido aqui.

A última pergunta é a questão do contrato da Bandeirantes, que V. Exa. entendeu; a outra é, por que o Porto não tomou as providências da dragagem, porque está no relatório pedindo providências. Era iminente o problema e já era alertado o problema. Acho que esta era a quarta pergunta.

Desculpe-me, a rapidez faz com que, às vezes, não sejamos tão claros.

O SR. PRESIDENTE (Nereu Moura)

A palavra está com o Superintendente do Porto.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Vou tentar também ser breve, Deputado Rossoni. A primeira pergunta que me faz sobre o ISPS Code. Disse, há pouco, que na sexta-feira estive no Ministério da Justiça. O Porto de Paranaguá está na ponta com relação ao ISPS Code. Entregará o seu resultado até o final de setembro, tendo a certificação plena. Estavam presentes Ministérios, representantes dos grandes Portos brasileiros, incluindo o Porto de Santos, o Porto de Vitória, o Porto da Bahia, o Porto do Pará. O Porto está adequado.

Com relação aos questionamentos: o ISPS Code se divide em duas partes: obras civis e a parte de informática. A parte civil significa 77% do ISPS Code, essa parte já está certificada. O Porto já concluiu isso há alguns meses. Fizemos uma licitação exigindo que as empresas tivessem um grau mínimo de dois na sua capacidade de endividamento. Por quê? Porque estamos comprando equipamentos e a empresa precisaria estar capitalizada.

Foi questionado o índice de dois - esse índice nós exigimos, e anulei quando fiz esse questionamento - esse índice, mantive o índice porque nenhuma empresa apresentou o índice de grau 2 para endividamento. Nenhum dos postulantes tinha o índice.

Passei por uma segunda fase após consultar o Governo, se faria na emergência ou não. O Requião disse: não faça emergência em Paranaguá. Eu não fiz a emergência e coloquei no pregão do Banco do Brasil. Tive uma ação contrária de uma empresa dizendo: por se tratar de obras de engenharia, era equipamento, mas o equipamento tinha de ser aplicado, entrou na Justiça e embargou.

Fiz uma terceira licitação. Tive 135 questionamentos nessa licitação. Concluída, a empresa está trabalhando e o contrato está aqui, Sr. Deputado. Não há mais nenhum questionamento com relação ao ISPS Code.

Com relação ao sumiço da soja que o senhor pergunta: esse dado é um dado importantíssimo. Por quê? Fui alertado no dia 10 de dezembro que duas empresas tinham embarcado soja sem base. Embarcaram soja que estava no silão que não lhe pertencia. Digo para os senhores entenderem: toda a soja que entra no silão, perde a sua identidade. Ela pretende ao todo. Existe um grupo colegiado que determina qual a soja que vai ser embarcada. Se um cidadão, operador portuário, não possui a soja, ele a empresta de um outro cidadão, embarca essa soja e fica devedor no Porto. Quando ficava devedor no Porto, ele era autorizado imediatamente a descer um número "x" de caminhões para completar aquela carga. A empresa embarcou a quantidade de soja referida e não repôs. Fui fazer a verificação do porquê.

Chamei o Ogarito Linhares que era o Diretor-Técnico, o Sinval Francisco, e disse: "quero essa resposta ontem!" Eles não me deram a resposta em 48 horas. No dia 12 fui à Delegacia de Paranaguá e abri um inquérito policial para apurar responsabilidades e solicitei ao delegado que inquiresse a todos os meus Diretores, inclusive. Esse inquérito levou seis meses, e enquadrou-se duas empresas em crime de estelionato. Esse resultado foi entregue ao Ministério Público, que aquiesceu e está processando as duas empresas. Todas as medidas foram adotadas. Nunca sumiu soja em Paranaguá.

O que aconteceu foi um embarque indevido. Esse embarque indevido que acontecia em Paranaguá há mais de vinte anos, em que a soja caía ali e se criava um mercado spot no entorno da soja, fez com que nos aprofundássemos e chamássemos os técnicos para discutir a logística de embarque. E eu modifiquei o sistema logístico do Porto, exigindo que o navio fosse nominado e que a carga colocada no silo fosse a carga marcada para o navio embarcar. E linkei isso ao pátio de caminhões. Estabeleci uma logística que acabou com as filas de Paranaguá. Melhorou. A demurage de Paranaguá, que o Deputado Ricardo Barros apresenta é antiga.

**O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)**

Mais um minuto para que V. Exa. possa concluir, porque ele faz a réplica depois e V. Exa. pode, de novo, fazer a resposta.

Um minuto.

**O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)**

Sr. Presidente, gostaria que V. Exa. desse oportunidade ao Superintendente. Está faltando ainda três perguntas que eu fiz. Agora, se estamos mais preocupados com o tempo do que com a solução do problema, aí é um outro caso, mas acredito que temos que dar mais tempo ao Superintendente.

**O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)**

Temos aqui mais vinte inscritos. A regra foi estabelecida pelo Presidente Hermas Brandão, seria cinco

minutos para quem pergunta, cinco para quem responde e réplica de três minutos.

Então, o Dr. Eduardo tem a réplica. Mais um ou dois minutos pode responder.

**O SR. EDUARDO REQUIÃO**

Serei o mais breve possível. Então, com relação ao sumiço, a questão é essa. As empresas estão sendo processadas.

As pedras de Paranaguá. Quarenta por cento só das pedras das vias de acesso pertenciam ao Porto. Nunca fiquei com as pedras de Paranaguá. A empresa construtora me solicitou espaço para colocar as pedras...

**(Tumulto nas galerias)**

**O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)**

Suspendo a Sessão, até que a segurança chegue até o local.

**(Está suspensa a Sessão)**

**(Reaberta a Sessão)**

**O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)**

Gostaria de pedir silêncio às galerias para que pudéssemos continuar a Sessão.

Solicito que os nossos visitantes possam sentar-se, para que possamos continuar a Sessão.

Com a palavra o Superintendente Eduardo Requião.

**O SR. EDUARDO REQUIÃO**

Respondendo ao Deputado Rossoni sobre as pedras e a empresa Construcap. Como a nossa extensão de concretagem era de 25 quilômetros, solicita-me três pátios: um próximo ao silão, um no fundo do Porto da sede central e um na Vila da Madeira.

Só ofereci o pátio; as pedras iam sendo colocadas nesses espaços e retiradas pelo Prefeito Roque, e pelo atual Presidente da Câmara, o Vereador Rudi. Essas pessoas é que retiravam as pedras. Da pedra que estava na via central do Porto. Como estávamos reformando o Porto de Antonina, disponibilizei parte desse material pertencente à APPA, como são as pedras que estão nas praças públicas de Paranaguá, e as pedras que estão lá, estão disponibilizadas à Prefeitura, localizadas, fotografadas e colocadas lá.

Tive um litígio bravo com a empresa Bandeirantes de Dragagem. Tomei todas as providências para que o contrato fosse desdolarizado. Se houve uma oscilação no dólar, é uma questão secundária, mas a empresa Bandeirantes de Dragagem tinha, dentro do Porto, protocolizado um termo aditivo, o segundo termo aditivo, Deputado Rossoni, que sumiu do processo da empresa de dragagem. Esse termo aditivo é o termo que modifica toda a estrutura de dragagem do Porto, um termo aditivo feito entre o CAP e a empresa de dragagem.

Todas as medidas foram tomadas; eu só não posso exigir que a empresa drague o Porto de Antonina, por exemplo, a mais de seis metros, quando o termo aditivo determina seis metros. As reduções foram feitas pela administração anterior, não pela minha.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Augustinho Zucchi**)

Com a palavra o Deputado Valdir Rossoni, por três minutos.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Sr. Presidente, fiz uma pergunta ao Presidente da ANTAq.

O SR. PRESIDENTE (**Augustinho Zucchi**)

Desculpe-me, eu não tinha conhecimento.

Solicito ao Presidente da ANTAq que proceda à resposta.

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Obrigado, Sr. Presidente!

Sr. Deputado, estou aqui em uma posição paradoxal: o Superintendente do Porto pede à ANTAq que tenha respeito pela autoridade portuária; o senhor pede que eu seja enfático com a autoridade portuária, que acuse a autoridade portuária.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Ser enfático não precisa faltar com o respeito!

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Na realidade, Sr. Deputado, temos um padrão de posição e o nosso é eminentemente técnico.

Quando eu estive aqui, na segunda vez que compareci a esta Casa na Comissão que o senhor presidia e disse que a Administração do Porto tinha retomado o serviço de dragagem, aliás, foi um pedido do Ministro dos Transportes, atendendo à solicitação do Dr. Requião, e que pediu para que eu fizesse contato com a empresa de dragagem para que ela pudesse voltar a trabalhar e acertasse negociação de novo com o Porto. À medida que o Porto diz que está fazendo a licitação para balizamento, comunico isso aos senhores.

Agora, da mesma forma, Deputado, que digo hoje que o Porto não fez a licitação para a dragagem, falei, e o exemplo, desculpe, do balizamento. Falei que o balizamento aqui teve um problema agora no Canal da Galheta; problema de manutenção das bóias. Disse agora também que é absurdo que o Capitão dos Portos diminua o calado do acesso do Porto de Antonina e da Ponta do Félix, que suspenda a navegação noturna para esses portos, por deficiência de balizamento e que a dragagem apresenta trechos assoreados e desbarrancados no canal de acesso do Porto ao Canal da Galheta.

Falei que o Governo, a APPA persiste na desobediência da legislação federal com relação à questão de produtos geneticamente modificados.

Sobre a erradicação de pragas, onde a APPA diz que erradicou a questão de pombos e ratos e que não há mais nenhuma queixa de ratos nos últimos seis meses, venho aqui e apresento uma foto da última fiscalização no Porto, de julho, agora, em que em uma foto, no detalhe da foto, eu contei 26 ratos. O senhor acha que eu não estou sendo enfático o bastante?

Agora, Sr. Deputado, o que me interessa não é federalizar o Porto, não é tirar a APPA da administração do Porto, não é tirar o convênio do Paraná da administração do Porto de Paranaguá. O que me interessa é que a APPA cumpra o convênio de delegação, que a APPA respeite a legislação federal que rege a matéria, e é nisso que eu me empenho.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Sr. Presidente, inicialmente, quero ressaltar que quem administrou o Porto nos últimos anos do Governo anterior foi o Secretário Nelson Justus, junto com o Diretor Osires Guimarães, ao qual temos o maior respeito.

Segundo, quero discordar do Superintendente do Porto, dizer que o Prefeito de Antonina e o Vereador tiraram pedras de lá - quem tem que tirar pedras é o Poder Executivo de Paranaguá - não é o Vereador que tem que tirar pedra de Paranaguá, porque Vereador não manda, Vereador legisla - é para legislar, não é para ser executivo. Sr. Superintendente, permita-me discordar de V. Exa.

Quero crer que a suspensão da dragagem do Porto, com a Bandeirantes, precisa ser melhor explicada, porque ela era feita em dólar pela Superintendência anterior e pelo Secretário de Transportes anterior que está aqui presente, num valor de 28 milhões e valor total do seu contrato. Depois disto, suspenso pelo Superintendente atual, caiu o valor do dólar e a Administração atual repactuou o contrato com a mesma empresa que estava irregular com a Administração anterior, e se estava irregular não pode ser repactuado, mas o foi e aí aconteceu o seguinte: confessou-se uma dívida de dezenove milhões, fez-se um acordo judicial de seis milhões e foi pago a vista e foi pago num valor até julho de 2005 um contrato que foi suspenso, de 28 milhões, foi pago 54 milhões. O que tinha de errado no contrato anterior, que era quase a metade do valor repactuado pela atual Administração do porto?

Era esta a minha intervenção.

Agradeço a V. Exa., mas tenho que fazer esta Questão de Ordem, porque tenho esses números no relatório da CPI.

Agradeço aos senhores aqui presentes.

O SR. PRESIDENTE (**Augustinho Zucchi**)

Tréplica, com a palavra o Superintendente, por três minutos.

## O SR. EDUARDO REQUIÃO

Deputado Rossoni, quem retirou a pedra não foi o Prefeito de Antonina, o Roque, o Prefeito de Paranaguá. Na época, o Prefeito de Paranaguá estava trabalhando junto com o Rudi que era o Vereador. Os caminhões pertenciam à Prefeitura. Eu ofereci o espaço para a colocação da pedra. Eles retiraram. Acabou o ano, houve uma eleição, elegeu-se o Prefeito Baka e a pedra que ele estava retirando ficou lá, à disposição da Prefeitura. O resto é uma questão política.

Com relação à dragagem que o senhor fala, nós tínhamos um contrato em dólar. Entendemos nós, naquele momento, o dólar se elevando como estava, que o contrato tinha que ser desdolarizado e nós desdolarizamos o contrato. Quando fomos exigir que a Bandeirantes, empresa contratada, viesse a fazer a Ponta do Félix, nós descobrimos que não estava dentro do processo do Porto o segundo termo aditivo, onde se retiram responsabilidades da Bandeirantes para se adequar a uma determinada necessidade e se autoriza a Ponta do Félix a contratar uma draga independente, a Ponta do Félix como Porto independente.

A Ponta do Félix faz uma contratação, a empresa Bandeirantes protocoliza que aquele trabalho de dragagem por agitação ia contaminar Paranaguá, a Administração do Porto de Paranaguá, prova - não estou fazendo acusações ao Dr. Osiris - entendeu que aquela questão não deveria ser considerada daquela forma: autorizou a dragagem de agitação e o protocolizado se confirmou, o resíduo que saiu entrou na corrente aquática e contaminou Paranaguá.

Hoje nós temos uma draga, um contrato concluído no mês passado, e não temos como fechar esse contrato, porque o assoreamento que causou essa dragagem de Antonina, quando passou o calado para dez, cria em Paranaguá um adicional de dragagem que não está no contrato. Por que não fizemos ainda a licitação, se esta licitação está concluída? Porque o Porto de Paranaguá solicitou ao IBAMA, IAP, a licença ambiental para o local de despejo!

Isto já foi colocado no Ministério Público Estadual, Federal, a Marinha e os Deputados, que representam a Comissão Especial, eu só posso estipular um valor se eu sei aonde vai ser vazada a quantidade dragada. Se for vazado nos ciganos, eu teria cinquenta milhas e um custo - se for vazada a 2 milhas do biguá, um outro custo. Estamos solicitando ao IAP, IBAMA que concluam qual o local de vazamento, para que possamos estabelecer o valor dos quantitativos.

## O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Eu não considero a resposta respondida, porque nós temos duas administrações sérias - A anterior e a Atual.

Então, ficaria muito mais fácil nós checarmos os números, para sairmos daqui sem dúvida. Somente isto.

Agradeço, Sr. Presidente.

## O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Com a palavra o Deputado Plauto Miró Guimarães, por cinco minutos.

## Deputado Plauto Miró Guimarães (PFL)

### O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES

Sr. Presidente, Sr. Superintendente do Porto de Paranaguá, Deputados Federais, Estaduais, senhoras e senhores, demais autoridades.

Sr. Superintendente, eu escutei aqui o seu pronunciamento, mais político do que técnico, colocar que não mais de seis produtores no Estado do Paraná plantam soja transgênica. Ou está faltando informação, o senhor está mal informado, ou o senhor usou de má fé aqui, no momento que colocou essas palavras. Só aqui nesta Casa, neste momento, nós temos mais de dez, vinte produtores rurais que plantam soja transgênica. Eu sou da região de Ponta Grossa e lá na minha região, eu conheço em torno de cem produtores rurais que plantam soja transgênica, mesmo com a ação do Governo do Estado do Paraná tentando penalizar os que plantam esta soja.

Mas, vamos lá, Sr. Superintendente. Eu vou fazer as perguntas. Se o senhor puder, anote, para depois nós não termos que repetir. Nós temos, aqui no Brasil, uma legislação que autoriza o plantio da soja transgênica, o transporte, a comercialização e a exportação. Eu quero saber por que é que o senhor não autoriza a exportação pelo Porto de Paranaguá, se nós temos uma lei federal que manda os Portos brasileiros serem utilizados também com a soja transgênica?

Outra pergunta - por que é que o seu irmão, o Governador do Estado do Paraná, não cumpre a lei? Pelo que eu sei, quem não cumpre a lei está cometendo um delito! Então, nós temos uma legislação, uma lei e esta lei não é cumprida no Estado do Paraná.

Uma outra pergunta, sobre o sumiço da soja do silo. Eu sei que a Direção do Porto não gosta que fale de sumiço, mas que foi um empréstimo que foi feito às empresas UNINAVE e Nave Cereale. De quem era esta soja que sumiu, se foi reposta esta soja e quem assumiu este prejuízo? Eu sei de tudo! O senhor vai dizer que encaminhou à polícia, que fez o inquérito, que essas duas empresas foram as empresas que passaram a mão na soja e que o senhor encaminhou ao Ministério Público. Eu sei porque o senhor me respondeu, um ofício assinado pelo senhor! Que quer saber quem pagou este prejuízo? Provavelmente fomos nós todos, os paranaenses!

Sr. Superintendente, eu ouvi o senhor falar que batimetria é jogar dinheiro fora. O senhor tem contrato com a empresa Bandeirantes que é a que faz a dragagem lá no Porto de Paranaguá, de milhões de reais, e sem a batimetria o Porto está pagando por um serviço que não sabe se foi feito, porque sem a batimetria não se consegue saber o trabalho que vale, se foi feita a dragagem ou não.

Então, eu ouvi o senhor questionar a batimetria, que é jogar dinheiro fora. Será que jogar dinheiro fora não é não fazer a batimetria e pagar para empresa Bandeirantes, sem saber exatamente o que ela fez?

E quero também, para concluir aqui, Sr. Superintendente, perguntar: nós temos a informação que a APPA, desde o ano de 2003, não presta contas sobre a cota de retenção para cobrir quebras técnicas do corredor de exportação, que deve ser desenvolvida, proporcionalmente, aos exportadores. Tal procedimento não é compatível com as suas responsabilidades de delegado do Governo Federal; por isso é um tipo de calote.

Agora, a pergunta: Por que a APPA não vem cumprindo tal procedimento? Onde estão armazenadas as referidas sobras avaliadas, escutem só, em seis mil toneladas, que é igual a cem mil sacas de soja que, a preço de hoje, dá três milhões e meio de reais? Onde estão essas sobras técnicas, que até hoje não foi prestado contas para ninguém? Dias atrás eu ouvi até um órgão do Estado, uma das suas componentes, questionando o Porto de Paranaguá por que não remetia parte desses produtos para a área da ação social, como o Governador anterior, através do seu Superintendente fazia?

Se o senhor puder, nós queremos que a APPA nos envie formalmente as respostas e queremos que a ANTAQ também fiscalize essa questão, para saber se a APPA está desviando mercadorias de terceiros e desonerando uma delegação da União ou se está tudo correto.

#### O SR. EDUARDO REQUIÃO

Deputado Plauto Miró, eu dei a informação do Governo passado: "Comenta o Conselheiro Frisolli, defendendo um Porto sem transgênico. Diz ele que as informações divulgadas pela imprensa sobre a questão de soja transgênica já produziu muita matéria negativa. É sabido que no Paraná apenas seis fazendas produzem a tal soja transgênica e lamentou junto com o Conselheiro José Carlos Possi, sobre a omissão da ANEC que só se manifesta quando o problema envolve o Porto de Santos."

Sr. Deputados, eu só tirei isso das Atas que se encontram no Porto, à sua disposição.

Com relação às suas perguntas: com relação à batimetria. Fiz uma criação que o contrato de batimetria com a Empresa Bandeirantes e o controle feito pelos operadores do sistema, pelos práticos diz claramente: "A batimetria deve ser realizada na dúvida." Não sou eu quem diz que a batimetria é desnecessária; é o Tribunal de Contas do Estado do Paraná! Quando assumi, este órgão questionou uma batimetria continuada dizendo que esta deveria ser feita só pontualmente, na dúvida, como está o contrato: não é uma posição pessoal.

Com relação à retenção de 25%, colocada no Porto de Paranaguá está disponível no site do porto: [www.portosdoparaná.com.br](http://www.portosdoparaná.com.br). Essa retenção não é a raspa, não a soja que é disponibilizada para o leilão: ela pertence aos plantadores de soja e não aos operadores portuários. O que nós estamos fazendo é um levantamento para que

este produto seja disponibilizado para o plantador e não para o atravessador, que é o operador portuário. A soja está disponibilizada, está no site do Porto e a quantidade que está lá é dentro do limite de 25.25% da soja retida, plantio e transporte.

O delito que o senhor fala com relação à exportação: em princípio, o Governo do Paraná teve uma posição, uma lei, depois essa lei caiu, que o Governo do Paraná não exportaria transgênico. O Governador Requião fez um acordo com o Ministro dos Transportes e com o Presidente Lula, de que o Porto de Paranaguá não estaria exportando soja transgênica. Esse acordo foi bastante divulgado e o Porto continuou fazendo os seus estudos. Dada a quantidade de soja transgênica encontrada nos caminhões, aproximadamente 6% dos caminhões que encontram-se na classificação da CLASPAR apresentam transgenia, num percentual de 2% a 5% aproximadamente, achamos que o investimento, investimento público, um silo público independente como bem colocava o conselheiro Fayet (antes de mudar de idéia), que seria um investimento, no momento, não extremamente significativo para o Poder. O Porto se organizava para os investimentos e hoje ele tem uma única proposta de um único grupo se oferecendo para construir um terminal de transgênico e um bico de saída para o transgênico. O Porto já colocou na imprensa que, se o investimento for privado, nada tem a opor.

O que coloco e reitero é que no Porto público não pode ser misturado transgênico e não transgênico. Se a soja vai sair com o Porto independente, com um armazém privado, num bico privado, o Porto concordará. Sabem disso algumas empresas que participam desse tipo de negociação.

Com relação ao delito, ou com relação à contravenção, o que eu diria é que o resultado da transgenia, a contravenção é anterior; contraventor é o que plantava soja com a semente contrabandeada. Não cabe a mim discutir isso com V. Exa. Só estou lhe dando a informação que o Porto de Paranaguá terá uma saída para a soja transgênica com um terminal privado.

Espero ter respondido.

#### O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Só quero fazer umas ponderações em cima daquilo que o senhor colocou.

Primeiro, a lei que esta Casa aprovou, proibindo o transporte, exportação e o plantio de transgênico onde a maioria aprovou e eu votei contrário a essa lei que o seu irmão Governador encaminhou, aqui, o Deputado Zucchini votou contra, Deputado Rossoni votou contra, Deputado Elio Rusch votou contra, e outros Deputados. Essa lei caiu, porque o Partido ao qual falo parte entrou com um ADIN pedindo a sua inconstitucionalidade, e ela deixou de existir, porque era inconstitucional.

Então, é por isso que questiono: O Governador não cumpre a lei? E o senhor, com todo respeito, também não cumpre uma lei federal? Aqui, dentro do Estado do

Paraná, onde autoriza o plantio, o transporte, e essa lei não é cumprida! Quero dizer também, que os produtores rurais, são muito mais do que seis, que plantam soja transgênica no Estado do Paraná. Só nos Campos Gerais, que eu conheço, são mais de sessenta produtores, que estão exportando essa soja por Santos, pelos Portos de Santa Catarina, porque o senhor e o seu irmão não deixam a soja ser exportada pelo Porto de Paranaguá!

Se o senhor explicou, eu não acompanhei, o sumiço da soja. O que aconteceu? Quem vai pagar essa conta? Pelo que sei essas empresas que utilizaram a soja, que o Porto liberou para eles embarcarem no navio, eles não têm condições de pagar. E somos nós paranaenses que vamos pagar essa conta Sr. Superintendente?

#### O SR. EDUARDO REQUIÃO

As duas empresas devedoras estão sendo acionadas na Justiça e estão sendo responsabilizadas por isso. Importante colocar ao Deputado Plauto, que a soja não era nossa e nem pagará o Estado do Paraná, o Porto de Paranaguá ou os plantadores. Não fui eu quem autorizou. Chama-se log, todos os operadores portuários se reúnem numa sala e autorizam os embarques, são negócios do mercado independente porque o Porto já acabou com ele. Ninguém está pagando. O estoque físico do Porto é o estoque que cobre todas essas referências que o senhor bem observou. Não teremos ônus. As empresas que estão questionando, UNINAVE e NAVE Cereal são empresas privadas também de Paranaguá, que autorizaram o embarque e estão tentando o ressarcimento.

Nem uma única ação, até o momento e, já se passam dois anos, contra o Porto de Paranaguá.

#### O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)

Obrigado, Deputado Plauto. Já encerrou o seu tempo, apenas a tréplica do Sr. Superintendente.

Deputado Rafael Greca de Macedo, por cinco minutos.

### *Deputado Rafael Greca (PMDB)*

#### O SR. RAFAEL GRECA

Quero agradecer a presença de S. Exa, o Sr. Presidente da ANTAq, na nossa Assembléia, bem como a presença dos Deputados Federais e a presença do Sr. Superintendente do Porto e o Sr. Procurador Geral.

Nós paranaenses, não aceitamos a idéia de privatização do Porto. Nós paranaenses, não aceitamos a idéia de um controle, desde Brasília, do Porto que nos pertence. As Câmaras Municipais do Paraná inteiro fizeram moções de apoio ao movimento "o Porto é nosso". A última, da Associação dos Prefeitos do Vale do Ivaí, manifestação assinada por 15 Prefeitos do Vale do Ivaí e região produtora.

Parece-me que a grande polêmica é a gestão do Porto não permitir o embarque da soja transgênica. O Sr. Superintendente do Porto manifestou hoje a sua visão,

que poderá permitir o embarque da soja transgênica desde que o empresariado que trabalha com os organismos geneticamente modificados, construa um terminal para isso. O que não se quer é contaminar o silo público, onde se quer guardar espaço para a soja convencional.

Parece-me que nós avançamos, o Paraná avançou no sentido de uma medida de virtude: o Porto passaria a embarcar os dois tipos de grãos.

Agora, eu gostaria de um comentário do Sr. Superintendente - o Presidente da ANTAq não está mais na Mesa - ou do Procurador Sérgio Botto, sobre a seguinte questão:

- Por que não pode haver uma draga pública, para os três ou quatro Porto do Sul? Ainda vigora o decreto do Ministro Padilha, com o Presidente Fernando Henrique, que proíbe o uso de dragas públicas nos Portos públicos do País, que obriga a terceirização dos serviços?

Os gaúchos estão reclamando da situação do Porto do Rio Grande do Sul com os navios enroscando no fundo do canal. Parece-me solução de boa engenharia, que houvesse uma draga pública que servisse os três ou quatro Portos do Sul.

Por que não pode haver uma draga custeada pelo próprio Governo do Paraná, com os próprios recursos do porto?

Eu gostaria de ouvir esse comentário. Queria, também saber se os senhores da ANTAq, e os nossos Deputados Federais sabem que o Sr. Richard Schuartz, Diretor da Volkswagen, anunciou que o Porto de Santos vem apresentando grandes problemas com operações de logística da empresa, com a paralisação das obras de dragagem e seu alto custo operacional? Hoje, Santos estaria custando 40% mais caro do que Paranaguá!

Por isso, a Volkswagen, que não é boba, prefere Paranaguá a Santos. Como é que se comenta isso? Por que é que a Volkswagen prefere Paranaguá a Santos, se Paranaguá é eivada de erros, de defeitos, é a casa dos ratos, é o fim do mundo, como estava se dizendo até agora? Por que a Volkswagen prefere Paranaguá a Santos?

#### O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)

A pergunta foi dirigida ao Dr. Sérgio Botto?

#### O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

Dirigi a pergunta ao Superintendente do Porto e ao Sr. Dirigente da ANTAq.

#### O SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA

Presidente eu já havia convencionado com o Superintendente, até porque saiu da sala em razão disso, que responderia daqui para frente, uma ou duas perguntas.

É um paradoxo que Santos perca a carga para o Porto de Paranaguá, ele que se apresenta, na visão do Diretor-Geral da ANTAq, na visão pessoal esquecido ele de que, como autoridade pública, deve reger a sua conduta pelo princípio da impessoalidade! É paradoxal, porque não se pode adquirir uma draga porque a Portaria do



Presidente Fernando Henrique Cardoso, ou melhor, Portaria do ex-Ministro Eliseu Padilha, proíbe que Portos brasileiros construam ou adquiram dragas, a não ser aquelas especificadas nessa mesma Portaria, sobre o crivo sempre impositivo, nesse aspecto, da ANTAq. O Porto de Paranaguá em diversas oportunidades, as pessoas do seu Superintendente e do próprio Governador Roberto Requião, pretenderam adquirir uma draga própria. Poderia o Porto de Paranaguá fazer a dragagem de seus canais, dos seus berços e fazer campanha também em outros locais do nosso litoral brasileiro?

A ANTAq, que aqui esteve numa reunião com o Sr. Governador, com o Superintendente na qual eu estive presente, se insurgiu prontamente. "Draga só se adquire com a bênção da ANTAq". No mercado nacional havia dragas, uma no Porto de Baía Blanca, na Argentina, disponível para ser vendida ao Porto de Paranaguá, à APPA, mas a proibição ainda vigora em decorrência dessa portaria. Na verdade, pediu-se há três anos, aproximadamente, que seja ela revogada pelo atual Ministro e pelo Presidente da República, que nada fizeram. Pediu-se também ao Diretor-Geral da ANTAq, tão preocupado com a melhoria dos serviços dos Portos brasileiros, que lutassem no sentido de viabilizar que não só Paranaguá, mas que Portos brasileiros pudessem ter uma dragagem própria; portaria impede e nada se faz nesse sentido, a não ser assistirmos aqui às críticas a respeito desse assunto, diante, talvez, do desconhecido, desconhecida circunstância, de que essa portaria delimita uma reserva para esses serviços serem prestados apenas por duas empresas brasileiras.

Mas, Sr. Deputado, gostaria de aproveitar a oportunidade aqui, porque ouvi inúmeras vezes não só o Diretor-Geral da ANTAq, mas também alguns Deputados se queixarem que a APPA, com o Governador do Estado, não cumprem a lei federal, a lei de biossegurança.

Isso é um grande equívoco! Isso já foi dito milhares de vezes! O que faz o Paraná, sim, é justamente cumprir essa legislação que impõe a classificação, a rotulagem e a segregação de organismos geneticamente modificados. O Porto de Paranaguá, na sua parte pública, não dispõe de espaço, não dispõe de logística, capaz de propiciar essa segregação, ou seja, capaz de evitar a contaminação. E a ANTAq, ao invés de se insurgir contra isso, já que é do conhecimento pleno do seu Diretor-Geral, que esteve no Porto de Paranaguá algumas vezes, deixa, me parece, Deputados, de fiscalizar portos, outros que transportam grãos misturados!

A pergunta que eu faria, eu não sei se o Diretor-Geral da ANTAq já voltou ao recinto, qual é o mecanismo de fiscalização utilizado pela ANATq para outros portos, que sabidamente não segregam organismos geneticamente modificados, misturando-os àqueles normalmente plantados?

**O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)**

Deputado Greca, eu quero fazer uma sugestão a V. Exa: já que o Diretor da ANTAq não está aqui, que nós

passássemos a outro Parlamentar, e quando ele retornar eu passo a palavra a V. Exa.

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

Eu acho que nós não estaríamos resolvendo nada, porque, a mesma questão que vai acontecer com as indagações do Deputado Greca de Macedo, vai acontecer as mesmas questões; precisaria estar aí o representante da ANTAq, para responder o Dr. Sérgio Botto de Lacerda, vão ficar pendentes. Eu acho que então, seria prudente, ou trazer o nosso convidado para a Mesa, ou esperar que ele chegasse para retornar aos trabalhos.

**O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)**

Procede a Questão de Ordem de V. Exa.

Apenas eu solicito à assessoria da Mesa que verifique se o Presidente da ANTAq pode estar vindo aqui. Mas antes, Deputado José Maria, nós temos vinte inscritos.

**O SR. RAFAEL GRECA DE MACEDO (PMDB) (Pela Ordem)**

Eu consulto V. Exa. se não seria de bom tom nós suspendermos a Sessão até que volte o Presidente da ANTAq, porque também não é correto nós levantarmos problemas que S. Exa. não vai ouvir e não vai poder se defender.

Nós também não estamos aqui numa rinha de galos; estamos num processo de esclarecimentos e de busca do interesse comum do Paraná.

Eu acabei de perguntar ao Superintendente, ao Dr. Sérgio Botto, sobre a questão de fuga de cargas de Santos para Paranaguá. Perguntei também, por que este país tem uma desgraçada reserva de mercado para dragas particulares e não se permite a dragagem no interesse público.

Eu estou defendendo o Paraná, nós queremos o bem do Paraná...

**O SR. PRESIDENTE (Augustinho Zucchi)**

Deputado Greca, V. Exa. já fez a Questão de Ordem e a Mesa vai decidir por ela e o Deputado José Maria.

Vamos suspender a Sessão por três minutos, até o retorno do Presidente da ANTAq.

Está reaberta a Sessão.

Está aqui o Presidente da ANTAq.

Eu passo a palavra ao Presidente da ANTAq para que responda ao questionamento do Deputado Rafael Greca.

**O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)**

Por que as cargas estão fugindo de Santos para Paranaguá e o Diretor da Volkswagen, de logística, tirou a exportação de Santos para Paranaguá? E por que não pode haver dragas públicas nos três Portos do Sul? Por que vigora essa maldita portaria que impede as dragas

públicas, o interesse público e cria reserva de mercado para uma única empreiteira ou duas empreiteiras no país?

O SR. PRESIDENTE (**Augustinho Zucchi**)

Com a palavra o Diretor-Presidente da ANTAq.

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Sr. Deputado, em primeiro lugar, não há restrições, a não ser as normas, na norma, para que o Porto possa ter dragas. Isso eu comuniquei, inclusive em abril, quando estive aqui em reunião com o Sr. Governador do Estado, na presença do Sr. Eduardo Requião.

A ANTAq baixou normas que regulam o acesso ao mercado de dragas e a entidade, satisfazendo esses requisitos, pode ter dragas ou não. Exemplo: o Porto de Ibituba tem uma draga que opera; o Porto de Santos tem uma draga que arrenda para terceiros, é só manter o patrimônio da draga e vai se alienar em breve essa draga, segundo informações; e o Porto de Rio Grande também tem uma draga que arrenda a terceiros. O que isso tem demonstrado é que eles movimentarem, operarem a draga, é antieconômico para o Porto e é melhor terceirizar; arrendar para terceiros.

O que eu falei na época para o Governador, é que isso era uma opção, isso era um problema para o Governo decidir o que quer. Falei tudo isso para ele, expliquei. Agora, para que a APPA ou qualquer empresa do Governo do Estado do Paraná seja autorizada a trabalhar, a fazer serviço de dragagem portuária e de hidrovias, ela tem que obedecer a Portaria 052 da ANTAq.

As condições de acesso ao mercado estão estabelecidas na norma, estão no site da ANTAq. Cumprindo essas condições, a ANTAq dá autorização, mesmo porque é uma expectativa de direito, não temos poder e nem devemos olhar para a cara de uma pessoa e dizer você pode ou não pode entrar no mercado de dragagem. Cumprindo as condições, pode-se entrar ou não (se não cumprir) no mercado de dragagem.

Hoje, temos dezesseis empresas autorizadas a fazer dragagem no Brasil. Não há motivo para que não tenhamos dezessete, dezoito, dezenove, vinte empresas. O mercado é aberto. Agora, é uma decisão econômica da APPA ou do Governo do Estado do Paraná, que tem que ser repensada. Essas palavras eu falei ao Governador, e o Dr. Eduardo Requião estava presente na reunião que tive, em abril, no Palácio do Governo.

Outra questão é com relação à carga de Santos para Paranaguá. Deputado Greca, é uma questão de mercado. Hoje, Santos está fazendo a dragagem dos terminais que vão possibilitar o aumento de calado, e a Volkswagen vem reclamando que as obras de dragagem não estão tendo a velocidade necessária. O que ela faz? Procura um Porto onde tem essas condições, e vem para Paranaguá! Se Santos voltar a ter essa dragagem, Santos vai disputar com Paranaguá a prestação desse serviço, mas é uma questão estritamente comercial.

O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

A sua agência não se incomoda com essa lentidão de Santos e com o sistema de dragagem de Santos estar sendo tão prolixo e difícil de se processar? Por que as mesmas observações que se fazem à nossa APPA não se fazem com relação ao Porto de Santos? Não é o Porto de Santos importante para o País?

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

O senhor está enganado, Deputado. Nós fazemos a mesma ou até piores observações.

Estamos questionando Santos com relação...

O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

Só que São Paulo não tem um decreto legislativo querendo tirar o Porto de São Paulo!

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

O decreto legislativo não foi iniciativa e nem pensamento da ANTAq. Para resolver qualquer problema do sistema portuário, cabe ao Executivo Federal. Essa é a nossa posição. O decreto legislativo não foi e nem será iniciativa da ANTAq.

Com relação a Santos, nós estamos questionando Santos dos vários contratos que ele tem (contratos de área); estamos inquirindo também, por que está havendo demora na dragagem, se bem que Santos já respondeu que é por problemas ambientais. O relatório da última dragagem, que deveria ter uma monitoração de mariscos importados de Santa Catarina para verificar o grau de deposição de elementos químicos, concluiu que o índice estava acima do desejado e por isso o organismo estadual de meio ambiente suspendeu a dragagem para se fazer uma nova licitação. E essa é a razão pela qual a dragagem de Santos foi paralisada, mas espero que seja retomada.

O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

Sr. Presidente, só para concluir. "Paranaenses: desgraçada a terra a que não se dá o próprio valor. Desgraçada terra aquela que não aceita as suas próprias virtudes." Eu quero conclamar a opinião pública do Paraná a perceber que a autoridade vinda de Brasília tem uma medida para Santos e uma outra para Paranaguá, e quero conclamar os paranaenses, inclusive os que me viam agora há pouco, a defenderem o Paraná! A grandeza do Paraná!

Era isso!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Deputado Ângelo Vanhoni.

**Deputado Ângelo Vanhoni (PT)**

O SR. ÂNGELO VANHONI

Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, Deputado Hermas Brandão; Superintendente do Porto de Paranaguá, Eduardo Requião; nosso querido Procurador

Geral do Estado, Sérgio Botto; representante da ANTAq, Deputado Federal Ricardo Barros; Prefeito de Paranaguá, Baka Filho; autoridades, diretores do porto; boa-tarde. Sejam bem-vindos os representantes das entidades produtivas e em especial os nossos visitantes desde funcionários do Porto como também pequenos agricultores, ou agricultores, do Estado do Paraná.

Confesso que não vou fazer nenhuma pergunta, mas quero fazer um depoimento pessoal.

O que assisto até agora é algo meio surrealista. Não dá para acreditar no que se escutou até agora. Em primeiro lugar, a comunidade de alguma forma cobrando que o Porto de Paranaguá tenha a batimetria, tenha dragagem de calado e tenha obras de saneamento para limpeza de pátios.

Acho que isso não deveria, em momento nenhum, ser debatido aqui. Isso é uma obrigação do Porto de Paranaguá! A obrigação do Porto de Paranaguá e do Governo do Estado, é cuidar do calado! É cuidar para que o navio possa atracar com tranquilidade nos cais do Porto, e para que as operações de cargas e descarga de tudo o que é produzido por nós paranaenses, pelos brasileiros, possa ser embarcado para render dividendos para nós! Que gera emprego!

Tinha imaginado que o debate hoje aqui seria de outras questões. Agora, também quero dizer ao representante da ANTAq, que eu votei a favor, e nós aqui do Paraná temos uma posição contrária àquilo que foi feito durante um período no nosso Estado e talvez tenha sido feito em outros Estados do Brasil.

Nós somos contra a privatização do Porto de Paranaguá. Nós aqui do Paraná somos a favor do Porto público.

E quero dizer, - a não ser que esteja enganado - quem mais entende dos problemas da soja do Paraná, do trigo, do milho, ou da exportação dos suínos, da nossa pecuária, da carga geral no Porto de Paranaguá, com exceção dos portuários que trabalham no embarque e desembarque, estivadores trabalhadores avulsos, técnicos e a Marinha, são os produtores que têm os terminais lá no Porto de Paranaguá.

E é em consideração aos produtores do Paraná, àqueles que trabalham, que constroem a riqueza do nosso Estado, que é exportar, acho que o Porto não deve ser federalizado e deve ficar na mão do Estado do Paraná.

Por isso, não concordo com a tese da federalização, Ricardo Barros. Não concordo com a intervenção no Porto de Paranaguá. O debate não deveria ter sido esse. A maior empresa do Paraná, o segundo PIB de exportação do Brasil em receita tributária de tudo o que nós temos de superávit comercial, vem do Porto de Paranaguá.

Se isso é verdade, o nosso debate aqui deveria estar sendo outro e não se tem 27 ou 28 ratos em cima de um armazém, ou se tem mais pombos ou menos pombos na cidade de Paranaguá - mesmo que isso seja importante do ponto de vista do saneamento! Mas, nós devíamos estar discutindo aqui, Sérgio Botto, que daqui a cinco anos a

produção de soja no Paraná vai estar dez vezes mais, daqui a cinco anos a produção de milho e de trigo vai estar maior, a produção de carga para ser exportada para o resto do Brasil vai estar cada vez maior.

#### (Corte do som)

Nós devíamos estar discutindo aqui o que o Governo Federal, o Governo do Estado, o Município de Paranaguá e a iniciativa privada, podem fazer para que o Porto de Paranaguá seja maior, traga emprego e renda para os paranaenses, mas, sobretudo, para os paranenses que moram em Paranaguá!

Quero deixar aqui a minha insatisfação com este debate. Primeiro, é obrigação da Administração do Porto providenciar dragagem. Se não deu licitação, compra a máquina! O Governador Requião já disse que queria comprar a máquina, porque falou que em dois anos paga. Batimetria, se não tem superfaturamento, vamos fazer batimetria! Vamos fazer aquilo que é preciso para que um navio, com o menor tempo possível, atraque e desatracue! É isso que nós queremos para o porto!

E agora, que não venham os outros com outro tipo de debate, porque vejo que esse debate, única e exclusivamente, tem uma posição. Nós estamos politizando-o, e não deveríamos estar! Vejo que alguns têm uma posição contrária à do Superintendente Eduardo Requião. Vamos apontar os problemas que tem no Porto, vamos tirar daqui uma Comissão para agilizar aquilo que for necessário para agilizar! E eu nunca vi disso!

Está aqui o setor produtivo, querendo exportar mais! Está aqui o Porto de Paranaguá dizendo que vai abrir até a possibilidade de um silo próprio para exportar soja transgênica e nós estamos nos digladiando! O que está precisando aqui é diálogo, é sentarmos à mesa, nos desarmarmos e construirmos uma perspectiva! Nós estamos brincando com o futuro do Paraná, com o futuro de empresas, com os milhares de paranguaras que não têm emprego!

Ora, meus irmãos, Deputados Estaduais, autoridades do Governo e da iniciativa privada, não podemos continuar debatendo o futuro do Porto de Paranaguá nesta batida! É preciso elevar a discussão! Queremos o futuro e não queremos uma discussão que nos afaste, cada vez mais, uns dos outros.

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Com a palavra, o Deputado Elio Rusch.

#### **Deputado Elio Rusch (PFL)**

O SR. ELIO RUSCH

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, prezadas entidades aqui representadas nesta audiência pública, prezados agricultores do setor produtivo do Paraná.

Disse antes, Sr. Presidente, Deputado Hermas Brandão, que talvez esta seja uma das reuniões mais

importantes que a Assembléia Legislativa realiza, nesta legislatura.

Primeiro, deixar bem claro que foi dito e apenas para reprisar principalmente o Deputado Ângelo Vanhoni e outros que fizeram referência: ninguém quer federalizar o Porto. O Porto, por excelência, já é federal. Ninguém quer privatizar o Porto de Paranaguá. Aliás, essa propaganda enganosa que o Governo quer vender para a população do Paraná não é verdade. Procura inverter os fatos. Não é isso o que está se discutindo em Brasília em relação ao projeto de lei apresentado pelo Deputado Ricardo Barros, que susta por noventa dias, apenas, a concessão para que a Superintendência cumpra o que diz a lei. Deputado Vanhoni, não se cria Comissão! Cumpre-se o que a lei determina e está resolvido o problema!

Segundo, Deputado Rafael Greca, por que é que a Volks veio para o Paraná? Boa pergunta! Sabe por quê?

Pergunte ao seu superintendente o que o atual fez. Nada! Tudo o que foi feito pela administração passada, - criticada aqui pelo atual Superintendente - pelo governo passado e pelo atual ex-Superintendente Osires Guimarães. Contrato feito com a Audi e a Renault de possibilitar ao Porto de Paranaguá construir esse terminal. Isso tem que ser dito! Vamos falar das coisas ruins, mas vamos falar das coisas boas também!

Terceiro, o Superintendente não está aí. Lamentavelmente, mas eu espero que esteja me ouvindo. Aqui tem agricultores. Para que o agricultor possa produzir, primeiro ele tem que preparar a sua terra, plantar e colher. Aí ele vai ter o lucro. O que nós queremos com o Porto de Paranaguá? Nós queremos, sim, que o Porto seja um instrumento econômico para o Estado do Paraná, que efetivamente funcione. E o que nós estamos questionando hoje, aqui, na audiência pública? Apenas uma coisa: que se cumpra a legislação! Aí, eu faço duas perguntas, uma, ao Superintendente do Porto, e outra ao Presidente da ANTAQ.

Ora, o Governo do Estado, meus caros agricultores do Paraná, na semana passada, decretou intervenção na FERROESTE. Por quê? Porque a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), levantou que a FERROESTE não estava cumprindo com aquilo que diz a lei, o Governo do Estado decretou a intervenção! Agora, aqui no Porto de Paranaguá é diferente? O que é isso?

(Aplausos)

Dois pesos e duas medidas! Quando interessa ao Governo do Estado, aplica-se a legislação? Quando o Governo do Estado tem que cumprir a lei, faz-se uma propaganda enganosa? São duas perguntas que eu gostaria que fossem respondidas.

Pergunto também ao nosso Superintendente do Porto - ora, se nós temos que colher, nós temos que plantar. O Porto de Paranaguá tem que ser eficiente. Os números que nós temos mostraram efetivamente que o Porto de Paranaguá mais perdeu em relação aos outros Portos -

como é que o senhor vê os investimentos que fugiram do Paraná e que foram para São Francisco, que foram para Santos?

As empresas exportadoras fizeram investimento e esse investimento é definitivo nesses portos, não voltarão mais esses investimentos! No mínimo, nós vamos dividir com os outros Portos a exportação daquilo que nós falamos! E por fim, eu pergunto ao Deputado Sciarra, que responda o senhor que é membro da Comissão da Agricultura, quanto de soja transgênica o Paraná deverá plantar agora nessa safra, na próxima safra?

Depois, na réplica, eu continuo, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

O Superintendente vai responder à sua pergunta.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

O Porto de Paranaguá, quando assumi, gerava uma receita cambial de quatro bilhões e cem milhões de dólares. O Porto de Paranaguá, 24 meses depois, gera uma receita cambial de oito bilhões, 423 milhões de dólares. É importante colocar que o Porto de Paranaguá continua batendo recorde de exportação na carga geral, no produto, no milho, nos números que são alterados para ter um efeito político. O Porto de Paranaguá exportou três milhões de toneladas de milho quando o milho estava sendo plantado. Se o milho não é plantado, o Porto não exporta. O Porto é um Porto de logística. O Sr. Carlos Alberto explicou modestamente essas questões dos portos. Por que exportamos por aqui o euro fox. Exportamos porque temos a melhor logística, exportam por aqui as cargas e o algodão do Sul da Bahia e de Goiás! A soja, que estava sendo plantada no Mato Grosso, sai, depois dos investimentos da PREVI, pelo Porto de Santos!

A soja que está sendo plantada ao Norte, na Bahia e no Piauí, está saindo por Belém do Pará! Essas são questões logísticas e que o Porto precisa aprofundar para que os Srs. Deputados entendam um pouco mais de Porto, consigam aprofundar um pouco mais esse entendimento, que quando se discute Porto, se discute rotas, e que quando o Porto de Santos às vezes apresenta um prêmio menor, não significa que os agricultores estejam recebendo. Significa que o operador portuário poderia ter um custo maior, e conseqüentemente, a colocação da soja. A demurage entra neste valor. O plantio e a compra da soja é feito antecipadamente.

Os Portos trabalham dentro de uma logística extremamente interessante. São as rotas que precisam ser discutidas. Eu estou exportando algodão da Bahia, não é porque a Bahia é ineficiente nem porque seu calado neste momento está abaixo - é que não existe volume de carga, Deputado para ir buscar esta carga da Bahia, Cresce o TCP, cresce a carga geral, cresce o líquido que nós ficamos parados tanto tempo com o acidente do Vicuña e com o acidente da PETROBRAS. O Porto de Paranaguá cresce na sua receita cambial.

Agora, vamos buscar um número para dizer que o Porto de Paranaguá está a menor porque o Paraná e o Porto de Paranaguá não exportaram o milho que não foi produzido? Isto é de uma perversidade enorme, Sr. Deputado! O Porto de Paranaguá hoje, e está aqui o Sr. Carlos Alberto que pode oferecer esses dados aos senhores - é o Porto mais eficiente do Brasil! Nós temos 2.600 metros de berço, exportamos no volume mais da metade do Porto de Santos, com quatorze quilômetros, nós somos 43% mais eficiente que o melhor Porto brasileiro!

Temos a menor demurg, temos a maior capacidade de embarque, e veja que quando se discute o embarque nós estamos discutindo o calado, estamos discutindo o tamanho do navio, estamos discutindo profundidade, estamos discutindo berço. O Porto tem capacidade para exportar três vezes mais a quantidade que exporta, três vezes mais, Deputados.

Estes dados são os dados da realidade! Os números estão aí, a planilha está aí, oito bilhões, 423 milhões de dólares, é mais que quatro bilhões e cem!

#### O SR. CARLOS ALBERTO DA NÓBREGA

Deputado, eu vou responder à sua pergunta e aproveito e englobo nela a resposta também aos comentários feitos pelos Deputados Greca e Elio Rusch.

A ação da ANTAq é uma ação de correção no presente, para prevenção no futuro. Nós estamos discutindo aqui as condições que a Administração do Porto deve ter para que, no futuro, o Estado do Paraná, o Porto de Paranaguá possa exportar bem e melhor a soja, a soja produto, milho, contêineres, o que for.

Então, nós exigimos que o Porto cumpra as obrigações que estão contidas no convênio de delegação, porque estas são as condições básicas para que o Porto opere bem. Se nós não tivemos as condições cumpridas agora, os reflexos vão ser bastante grandes no futuro e vai prejudicar o escoamento da safra por Paranaguá.

Paranaguá é um Porto, como diz o Superintendente, bastante bom, mas não é de agora - é um Porto que já vem há décadas sendo o principal Porto de exportação de grãos, de exportação de soja no País. Nós queremos que esta condição permaneça.

Quanto à questão falada pelo Deputado Greca, de dois pesos e duas medidas tomadas pela ANTAq, eu queria esclarecer que a posição que nós estamos tendo com Paranaguá, não é uma posição extrema. Nós estamos aqui discutindo relatórios, discutindo com a APPA, com o Governo do Estado a adoção de providências para sanar irregularidades, muito diferente do nosso posicionamento com o Porto de Manaus, onde nós abrimos um processo administrativo contencioso em cima da sociedade de poços e hidrovias do Estado do Amazonas e muito diferente do que nós estamos fazendo com o Estado de Pernambuco em relação ao Porto de SOAP, onde nós temos um processo contra o Estado, no Supremo Tribunal Federal.

Então, o que nós estamos fazendo com Paranaguá, não é o exacerbamento das condições de fiscalização da

ANTAq. Muito pelo contrário, nós respeitamos o Porto de Paranaguá, nós respeitamos fundamentalmente o Estado do Paraná, nós respeitamos os usuários do Porto de Paranaguá, porque sabemos que qualquer problema de operação portuária em Paranaguá vai refletir em quem exporta, em quem produz, vai se refletir em geração de emprego, em divisas para o Estado do Paraná, comércio exterior brasileiro. Agronegócio é um dos principais pontos do comércio exterior brasileiro, e é por isso, Sr. Deputado, que nós insistimos que se corrijam as irregularidades agora, para que o Paraná, o Porto do Estado do Paraná, o Porto de Paranaguá não sofra, no futuro, problemas na sua operação, que comprometam o desenvolvimento do Paraná.

#### O SR. EDUARDO SCIARRA (PFL)

Sr. Deputado Elio Rusch, com relação à pergunta sobre a produção de transgênicos no Paraná, a estimativa para a próxima safra é de 15% da produção do Paraná ser de origem geneticamente modificada. Esses dados são colhidos junto aos sindicatos rurais, junto às cooperativas do Paraná e esse número é bastante expressivo, bem mais que seis produtores, como se costuma dizer, e este volume é significativo na movimentação da carga no Paraná.

E eu queria dizer mais, que a situação dos terminais que foi falado aqui pelo Superintendente, do terminal exclusivo para operar transgênicos, não há necessidade nenhuma. Nós temos em Paranaguá diversos terminais que têm condições de fazer isto hoje. Não tem o menor sentido se construir um novo terminal para exportar soja transgênica. Nós temos condições de, no silo, no silão, no silo público, fazer a movimentação de soja convencional e temos outros terminais privados que podem perfeitamente operar, hoje, sem criar nenhuma necessidade de estrutura anterior. Nós não podemos é ficar adiando solução! Nós temos que ter solução, já! E a solução já, é criar as condições mínimas necessárias para exportar essa soja transgênica por Paranaguá.

Queria dizer também - até porque faz parte do espírito das perguntas formuladas pelo Deputado Elio Rusch e os outros Deputados que se manifestaram anteriormente, as restrições à dragagem são restrições feitas pela praticagem, há muito tempo, em Paranaguá, e as correções não têm sido feitas, da mesma forma que as restrições da Capitania dos Portos são permanentes - de 2003 a 2005, setenta restrições a navegações foram feitas pela Capitania. Isso está tudo oficiado. Nós temos isso formalmente.

Portanto, Deputado Vanhoni, nós estamos discutindo aqui, sim, coisas importantes, fundamentais e que dizem respeito à segurança da navegação no Porto de Paranaguá e diz respeito ao cumprimento da lei que é a possibilidade de exportação por Paranaguá. A questão da exportação de veículos, acho saudável; foi um trabalho feito, começado no governo anterior, que o Deputado Rafael Greca fez parte e que nós criamos as condições de

produzir veículos, e pela logística, exportá-los e também, dá para dizer que os ratos não gostam de carro; eles gostam mais de soja.

#### O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Presidente, lógico, todos nós sabemos que oito é mais que quatro, mas, a que se deve esse número oito, oito bilhões e não quatro? Ao setor do agronegócio ou ao setor automotivo? Nós estamos questionando muito a questão da exportação do agronegócio, nossos produtos agrícolas.

Ora, houve incremento, cresceu a exportação no Porto de Paranaguá? Não sou especialista em Porto, mas um pouco eu entendo. Números de matemática eu entendo. Não sou economista de cadeia, mas entendo um pouco da economia. Agora, não é concebível que nós queiramos nos atribuir os louros da exportação, em prejuízo da classe produtora.

Ora, os números que eu tenho, que eu apresentei, não são números inventados! São números fornecidos a nós por entidades de representação que gozam de todo o respeito, que dizem que o Paraná perdeu na exportação de soja, de grãos e de farelo, enquanto que São Francisco cresceu 300 e poucos por cento.

Ora, as empresas que estão se estabelecendo hoje nos outros Portos que já estavam exportando em Paranaguá, que saíram daqui, saíram, por quê? Por casualidade ou pela Administração do Porto de Paranaguá? São estes números que nós não podemos esquecer e temos que lembrar aqui na Assembléia quando fiz meu pronunciamento e não tive resposta, nem do Superintendente e nem do Presidente da ANTAQ.

Pergunto então agora, na minha réplica, se é possível, e que o Deputado Ricardo Barros não responda, a ANTAQ faz com que as concessões do transporte rodoviário sejam respeitadas. O Governo do Estado, Superintendente Eduardo Requião, o Governo Roberto Requião, decretou a intervenção na FERROPAR, na FERROESTE porque não se cumpre a legislação. Aqui está o Presidente da ANTAQ. Eu fiz a pergunta ao senhor também, a V. Exa. e à sua entidade, e tem quase cinquenta entidades pedindo intervenção no Porto, por 90 dias. Estão solicitando, única e exclusivamente, que o Governo do Estado cumpra o que diz a lei, e é a pergunta que fiz aos senhores, e gostaria da resposta: Por que o Governo do Estado cumpre o que determina a lei para fazer uma intervenção na FERROESTE, em Cascavel, e não cumpre o que diz a legislação para que ele, como tem a concessão do Porto, a cumpra? Esta foi a pergunta que eu fiz.

Concluo só dizendo o seguinte: não esqueçamos que o crescimento cambial e o crescimento da exportação do Porto de Paranaguá deve-se, em grande parte, ao setor automotivo no Estado do Paraná, que não tem nada a ver com a agricultura. A agricultura perdeu, perdeu em deságio e perdeu no prêmio, oito reais por saca de soja que nossos agricultores já receberam. Isso tem que ser dito e frisado, sempre!

Muito obrigado.

#### O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Sr. Deputado, desculpe eu não respondi efetivamente à sua questão. A ANTAQ no caso dos Portos delegados, tem seus poderes, tem muito poder de fiscalização mas o poder de intervenção para sanar as irregularidades são muito pequenos. Pela Lei 10.233, modificada pela Medida Provisória, a ANTAQ só pode, no caso de delegação, fiscalizar os convênios e submeter ao Ministério dos Transportes as penalidades previstas no convênio. O convênio de delegação só tem uma penalidade prevista, que é a intervenção ou, o que não é penalidade, a denúncia do convênio.

Nós nos manifestamos junto ao Ministério dos Transportes completamente contrários à denúncia do convênio, o que significaria a retomada, pelo Ministério dos Transportes, do Porto de Paranaguá. Nós entendemos que o Porto de Paranaguá deve permanecer com o Estado do Paraná. Agora, nós solicitamos ao Ministério, no início deste ano, que considerasse a possibilidade de intervenção por 90 dias, se as irregularidades que foram apontadas não fossem sanadas, o que ocorreu, não foram sanadas.

Nós não temos o poder, e como bem aqui falou o Procurador do Estado: compete somente ao Ministro dos Transportes decretar a intervenção do Porto. Esta intervenção, se decretada, não significa, em absoluto, a retomada do Porto pelo Governo Federal; significa uma equipe entrar no Porto, proceder à tomada de contas e sanear, reordená-lo, para que cumpra a legislação federal, para que depois volte o Porto ao Estado do Paraná.

De qualquer modo, Deputado, o TCU recomendou e nós estamos fazendo agora uma minuta para entregar ao Ministério, ainda neste semestre, uma reformulação do convênio de delegação, não só do Porto de Paranaguá mas de todos os Portos do Brasil, dando mais condições à ANTAQ de estabelecer um diálogo mais sério, mais forte com os Portos delegados para que possam, mediante instrumentos de multas, instrumentos de coibição de infração, obter resultados mais rápidos e precisos.

Hoje, Sr. Deputado, a ação de intervenção ou de denúncia do convênio que a ANTAQ se manifestou completamente contra, dentro do Ministério dos Transportes, com a denúncia de convênio, não é uma ação de iniciativa da ANTAQ e sim, uma ação de iniciativa do Ministério dos Transportes. Pode até ser por recomendação da ANTAQ mas é uma iniciativa do Ministério dos Transportes. E o TCU determinou ao Ministério e à ANTAQ que reveja essa questão das infrações, para que a ANTAQ tenha mais presença na fiscalização portuária.

E é o que estamos trabalhando hoje no momento.

#### O SR. EDUARDO REQUIÃO

Gostaria de dizer que fica difícil termos a lisura necessária, quando V. Exa. diz que o Porto foi interrompido por setenta vezes e que ele tem esse documento.



Vou explicar aos senhores o que é isso: temos, por mês, aproximadamente doze pequenos serviços a serem realizados nas bóias; temos 65 bóias. As dezessete bóias de Antonina foram lá colocadas por Pedro Álvares Cabral, são antiqüíssimas, estão enferrujadas, não funcionam, e queimam as lâmpadas com muita facilidade.

Então, Deputado, durante o ano de 2003 tivemos alguns chamamentos da Marinha para que fizéssemos substituições de lâmpadas e pequenas correções, que estávamos fazendo. Não tivemos nenhuma interrupção da Marinha, a não ser observações com relação à navegabilidade noturna, mas nenhuma, interrupção.

Tivemos só uma interrupção pós acidente, de dezesseis ou dezoito horas, da draga Bandeirantes com uma bóia, que dificultou o acesso a Antonina. Isso durante dezesseis ou dezoito horas.

Agora, recentemente, depois desse acidente climático que tivemos em Santa Catarina, nós ficamos dezesseis horas com o Porto suspenso pela Marinha, sem condições de navegabilidade. Santa Catarina, por exemplo, ficou quatro dias.

Tivemos alguns problemas. E esses problemas existem; ninguém esperava aquele acidente, ninguém esperava que tivesse que ter a necessidade de uma draga naquele contrato para fazer um tipo de serviço que nunca existiu, mas o serviço foi feito e em dezesseis horas foi restabelecido o tráfego. O que se coloca é que, enquanto estava interrompido o tráfego - e essa documentação está disponibilizada a V. Exa., - alguns navios saíram sem ordem e acabaram batendo em outras duas bóias o que gerou um problema maior em Paranaguá.

Então, os números não correspondem à realidade.

Outra coisa interessante é que quando digo que o Porto precisou de prudência, que nós precisávamos de caixa, que o nosso trabalho não foi um trabalho amador, foi um trabalho respaldado pelo Professor Lecer, que disse, após todos os estudos econômicos do Porto, que nós deveríamos começar as obras depois que tivéssemos cem milhões de reais em caixa, que nós precisávamos ser prudentes para que as transformações do Porto não se resumissem a pequenos contratos que nós estávamos denunciando e acabando com eles, que nós tínhamos que ter um planejamento global. Fizemos esse trabalho, encontramos uma eficiência excepcional e somos criticados pela nossa eficiência!

O que se percebe, nitidamente, aqui, a partir dessas colocações todas, é que a necessidade do Porto de Paranaguá é a substituição do Superintendente, não a substituição da gestão do porto! É a minha substituição, porque estamos realizando aquilo que nos setenta anos ninguém conseguiu realizar!

Deputado Rusch, só para concluir, fala-se do silo da necessidade do silo. Estamos construindo um novo silo de 107 mil toneladas de grãos, no valor de 38,9 milhões contratado pelo Consórcio Tibagi Medelin. Construção do terminal para fertilizante em área da APPA. Solicitação de mais de vinte anos. Construção de

terminal específico para álcool industrial e carga geral da Vila Madeira. Fase 2, em processo licitatório, Projeto Cais Oeste, a colocação das estacas para as cortinas e para o embrechamento necessário, porque o Porto estava vazando. Pavimentação de toda área primária do Porto de Paranaguá, a execução já concluída de 25 quilômetros das vias de acesso. Execução, repito, da pavimentação da área primária do Porto, num valor de treze milhões. Recuperação do Colégio Brasília Masado, em Antonina, para a criação do Curso de Gestão Portuária. Remodelação do pátio de triagem. Execução do Projeto Expect Spert - CODE, até os últimos dias de setembro. Aquisição e instalação de balanças rodoviárias de acesso ao Porto em todas as suas portarias. Ampliação da capacidade de potência de iluminação do pátio de triagem da área primária, em 250 holofotes em cada um, permitindo ao Porto funcionar 24 horas. Manutenção dos sinais náuticos de responsabilidade da APPA, empresa contratada, TECNINPOR, após discussão do contrato. Modernização da sede administrativa do Porto. Aquisição dos veículos e dos veículos de segurança, no valor de 704 mil reais. Serviço geral e manutenção dos readers. Quatro milhões de investimentos no silão que não recebia obras há mais de oito anos! Evolução dos investimentos privados questionados, pelos Deputados aqui presentes. Evolução dos investimentos privados que dizem que não foram feitos. Foi feito:

- em 2003, R\$ 81.145.929,84 de investimento privado; - em 2004, R\$ 55.908.263,00; - em 2005, R\$ 151.342.801,00, num total de R\$ 288.396.964.

Eu acho que isso explica o que estamos fazendo no Porto de Paranaguá. Não acontece nada de setenta interrupções, os dados são oficiais, basta acessar o site do Porto de Paranaguá! Vamos ver se teve interrupção ou não teve! Agora, considerar impedimento o apagamento de uma lâmpada, que historicamente o Porto faz doze intervenções mensais, nas bóias de Paranaguá!

É importante acrescentar mais uma coisa, com relação às questões da entrada e da dragagem. Historicamente o Porto de Paranaguá, quando encontrava problemas com as bóias, cortava a poita. O senhor sabe o que é isso Deputado? A bóia é amarrada por uma corrente, lá em baixo tem um peso de algumas toneladas. Como há dificuldade da retirada das poitas, quando o assoreamento é muito grande, eles cortam a cabeça da poita e colocam a bóia em outro lugar. Puxam a bóia. O Canal da Galheta, que era um canal em linha reta e dava uma navegabilidade absoluta ao Porto de Paranaguá, já voltou e estabeleceu uma curva. Está se chamando em Paranaguá a possibilidade de se eliminar o cemitério das poitas.

Para retirar poitas, que irresponsavelmente ficaram no Porto de Paranaguá nos últimos trinta anos, vai ser um trabalho extremamente dispendioso. Não há draga que drague com a poita no fundo do final da Galheta! São coisas que precisam ser colocadas. Fez-se ou não uma modificação na dragagem, não é uma coisa simples, nós temos que saber por que se fez e por que não se fez.



Por que eu não mexi na dragagem? Porque o contrato de dragagem feito Governo anterior, determinava que as áreas a serem dragadas eram aquelas colocadas no segundo termo aditivo; eu não tinha como modificar isso. É a lei, Deputado, o senhor conhece isso tão bem quanto eu. Eu não posso fazer modificações na dragagem, se o contrato é aquele!

Com relação aos pagamentos também colocados pelo Deputado Ricardo Barros. O Porto tinha uma dívida impagável de INSS e teria que pagar aquela dívida em 96 meses. Consta nas Atas do Porto que, se isso tivesse acontecido, teria quebrado o Porto de Paranaguá.

O Deputado Ricardo Barros e o Deputado Alex Canziani, conseguiram transformar essa dívida de 96 parcelas, em 240 parcelas, rigorosamente pagas em dia.

Levantou-se uma questão que nós estaríamos em dívida. Não estávamos em dívida! A contabilidade do Porto, é um relógio! A cobrança do Porto e o Departamento de cobrança do Porto, hoje é feito pelo Banco do Brasil. Nós temos uma total transparência. Todos os recursos pagos pelo Porto de Paranaguá são publicados em jornal de circulação e à disposição nos sites de Paranaguá, que já obteve setenta mil acessos.

#### O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB) (Questão de Ordem)

Foram tão rígidos no início das perguntas dos senhores parlamentares, que cinco minutos cortava-se o som! O Superintendente está falando há 23 minutos! Então, não vamos ter oportunidade.

Eu defendo a tese que o Superintendente deva falar o tempo que for necessário. Agora, nós não podemos ser tratados diferentes. Eu, como Parlamentar, tenho muitas perguntas a serem feitas e me foi cortada a palavra!

#### O SR. BARBOSA NETO (PDT) (Questão de Ordem)

Era justamente esse o questionamento que eu havia feito, porque o Deputado Elio Rusch subiu na tribuna a treze minutos para às seis, agora são seis e treze! São vinte e seis minutos que ele teve direito de questionar o Superintendente do porto!

#### O SR. EDUARDO SCIARRA (PFL)

Sr. Presidente eu queria me referir às colocações que eu fiz, e posteriormente fui contraditado pelo Superintendente Eduardo Requião, com relação à segurança de navegação, balizamento e sinalização.

A Administração não tem garantido correto posicionamento das bóias de balizamento dos canais de navegação, gerando graves riscos acidentais.

Também não tem efetuado reparos e manutenção da iluminação das bóias, embora tenha recursos suficientes para a finalidade, provenientes da FUMAR.

Por tais razões a Capitania determinou setenta restrições à navegação em 2003 e 2005. Ofício do Vice-Presidente da República, Ministro da Defesa, Sr. José de Alencar Gomes da Silva, endereçada ao Presidente da

Câmara Federal a pedido da Comissão de Agricultura, cita nominalmente essas setenta restrições.

Queria dizer também com relação ao ocorrido há questão de dez dias atrás, realmente a APPA colocou esse comunicado, essa nota oficial: "ciclone e abaloamento provoca o acidente em Paranaguá". E a Capitania dos Portos restabeleceu a verdade ao colocar na nota em que demonstra claramente que houve sim, por parte da empresa responsável pelo serviço, práticas inadequadas e por isso que houve essa manifestação expressa colocando novamente a razão com relação ao acontecido na sexta-feira da semana anterior.

#### O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Com a palavra o Deputado Waldir Leite.

### *Deputado Waldir Leite (PPS)*

#### O SR. WALDIR LEITE

Sr. Presidente, autoridades já nominadas, todas as pessoas que nos visitam, nossos amigos agricultores, nossas amigas sofredoras de Paranaguá.

Vimos aqui alguns discursos sem tendência favorável ou desfavorável à administração do porto.

Mas realmente não é essa discussão que nos agrada. Discutir o rato, discutir o calado, o ISS que não é pago. Não queríamos, de forma alguma, estar discutindo isso. Nosso Porto nunca precisou discutir isso. Infelizmente chegamos a este momento, onde as pessoas têm mais desemprego, não só em Paranaguá, mas em todo o Estado do Paraná, porque o agricultor, recebendo o seu fertilizante mais caro, deixa de plantar também.

Então, o Estado inteiro, além de Paranaguá, é prejudicado com os problemas que ocorrem no Porto. E não vamos nos furtar de comentar todos esses problemas, essa discussão aqui foi para isso, vai ter outra discussão no Senado Federal. Já chegamos a essa vergonhosa situação de intervenção na Câmara Federal, o que nunca ocorreu com o Estado do Paraná, nem com o Porto de Paranaguá. Vimos aqui agora diversos comentários a respeito do Porto, os quais eu não concordo, mas respeito. Mas, queria fazer alguns questionamentos: primeiro para o Deputado Ricardo Barros, queria até que anotasse, para que não esquecesse. Na sua apresentação, o senhor falou de várias resoluções do CAP que não foram cumpridas pela APPA. Depois, gostaria que o senhor me falasse quais são as resoluções que não foram cumpridas. Do Sr. Nóbrega gostaria de saber se todos esses investimentos que foram comentados pelo Superintendente do Porto, se teve a liberação, o conhecimento da ANTAq, se não me engano, é uma das funções da ANTAq e através da fiscalização desse convênio de Delegação do Estado do Paraná.

Depois, quero saber o seguinte: aconteceu no dia 12, o Porto ficou parado por doze horas, a navegação foi proibida pela Marinha. Sabemos que existem recursos, sabemos que existem os problemas, sabemos que há

necessidade da contratação. A minha primeira pergunta ao Sr. Superintendente é a seguinte: por que a demora na contratação dos serviços, já que existem bastante recursos no Porto, e quando, no último acidente do dia 12, quem foi que executou os serviços do reposicionamento das bóias na entrada do canal da Galheta? Seria a primeira pergunta. E depois, quem foi que reposicionou as bóias, já que numa nota oficial o senhor fala que foi o Porto, e a Capitania dos Portos dá uma outra versão a isso.

Quero deixar bem claro que estou discutindo o Porto de Paranaguá de 2003 para cá. Para mim não interessa o que foi feito de 2002 para trás, até porque nessa época eu não era Deputado, não tínhamos os problemas que temos hoje. Outra coisa, sabemos que com essa política de proibição de transgênicos, mais ideológica do que legal, e agora não temos nenhuma dúvida disso. Paranaguá e o Paraná perderam bastante, vimos a agricultura, através da FAEP, declarar que perdeu um bilhão e meio só no ano de 2004 se eu não me engano, e diversos outros prejuízos, diversos investimentos que foram desviados do Paraná e de Paranaguá para outros portos; e agora quero saber o seguinte: existe da Superintendência intenção de negociar com uma empresa privada para que seja embarcado por Paranaguá os transgênicos? E se até agora não existia nenhum terminal que pudesse fazer essa operação? Gostaria de saber também, existe toda uma política do Governo estadual falando que tem um movimento para privatizar os portos.

Quero deixar bem claro que eu sou contra a federalização, e sou a favor que o convênio continue nas mãos do Paraná. Isso é bem claro. De forma alguma queremos deixar de ter um Porto público. Agora, que Porto público é esse que oferece 25% do seu silo para uma associação sem licitação nenhuma, que é a ASSEPAR? Que Porto público é esse que já tem todas as operações privatizadas? Esse Porto público eu quero que continue, mas sem dar 25% de espaço para ninguém sem licitação. Esta é outra pergunta.

Depois, gostaria de saber - até escutei que houve uma portaria do Ministério dos Transportes na época do Sr. Elizeu Padilha - é uma pena que naquele tempo nenhum Deputado Federal do Paraná fez nenhum comentário, nenhum levantamento sobre essa portaria. E por último escutei o Sr. Superintendente falar da quebra técnica de 2003 e 2004 que está à disposição dos agricultores. Tenho contato e diálogo com vários operadores que falam que essa quebra técnica nunca esteve à disposição de ninguém. E a pergunta básica é a seguinte: se para embarcar o operador é responsável pela soja, e ele representa o dono da soja, por que na hora da devolução não é devolvido à mesma pessoa que teve a responsabilidade do embarque? São essas as perguntas. Gostaria de ter a resposta do Sr. Superintendente

O SR. CARLOS ALBERTO DA NÓBREGA

Respondendo bem objetivamente: a APPA não pediu nenhuma liberação da ANTAQ para investimentos,

conforme determina a Lei nº 10.233, no seu artigo 27. Ela diz que os investimentos têm que ter autorização para esses investimentos.

Com relação às dragas, acho que já foi falado aqui, tanto a portaria do Ministro quanto a norma da ANTAQ citada, ela estabelece condições para que uma entidade possa ter draga; cumprindo aquelas condições para que uma entidade possa ter draga; cumprindo aquelas condições ela pode. É uma questão gerencial administrativa do Porto saber se vale a pena ter draga ou não, mas tem que cumprir todas as determinações, todas as regras contidas na norma. É uma decisão do Estado, em que comentei inclusive com o Governador e com o Dr. Eduardo Requião, quando esteve aqui.

O SR. WALDIR LEITE (PPS)

Então, esses investimentos, de imediato, ficam suspensos? Ficam cancelados? Ou como será o tratamento dado a esses eventuais teóricos investimentos?

O SR. PRESIDENTE (Ângelo Vanhoni)

Deputado, gostaria que V. Exa. fizesse a réplica depois que os três respondessem aos questionamentos.

O senhor pode fazer a réplica em bloco depois. Perfeito?

Então, com a palavra, por cinco minutos, o Deputado Federal Ricardo Barros.

O SR. RICARDO BARROS (PP)

Deputado Waldir Leite, o senhor pergunta quais as determinações não cumpridas do Conselho da Autoridade Portuária pela APPA. Estive lá no Conselho, fiz uma apresentação dessa relação de ações e todos que estavam presentes no Conselho - a APPA se retirou da reunião, não quis debater - e todos presentes concordaram com essa lista.

A implantação do regime operacional vinte e quatro horas: vou dizer tudo que foi feito, que o Conselho da Autoridade Portuária decidiu e quero lembrar que esse conselho tem o poder público, os operadores, os trabalhadores, todos estão lá representados. Implantação do regime operacional vinte e quatro horas; implantação do regulamento operacional; implantação do regulamento pré-qualificação; apresentação formal dos projetos de investimento compatibilizados tecnicamente com as sugestões dos engenheiros da APPA, que discordaram da solução que está sendo licitada; dragagem no cais, berços e bacias de evolução; nova licitação de dragagem - o contrato de encerrou em julho; contratação de serviço de batimetria; contratação e manutenção do balizamento; regularização do combate às zoonoses; implantação do ISPS Code, que o Superintendente apresentou hoje o contrato e ficou resolvido, semana passada, apenas.

Sem a aprovação do CAP, foi feita a privatização de 25% da capacidade da armazenagem do silo público, mediante acordo operacional sem licitação. Fora isso, presenciamos na reunião da APPA, um debate sobre o

calado da bacia de evolução, onde a APPA defendia que o calado ficasse em treze metros e todos os demais defenderam que ficassem em quatorze metros, tanto que venceu a proposta dos quatorze metros. O que demonstra que, efetivamente, há dos operadores do Porto e dos trabalhadores uma vontade de que ele tenha melhores condições de competitividade, porque poderá ter navios de maior porte.

Os navios modernos são muito maiores, hoje, exige maior calado para sua operação e, evidentemente, se o Porto não se adequar a essa modernidade, Deputado Waldir Leite, teremos a perda de competitividade do Porto de Paranaguá em relação a outros.

Então, da parte da sua pergunta, essa foram as ações que apresentamos no Conselho da Autoridade Portuária e que representaram, da parte dos membros do conselho que estavam lá, uma concordância de que isso não havia sido regularizado. Refiro-me a isso, porque apresentamos não só essas exigências como aquelas também que a ANTAQ havia solicitado e a questão dos transgênicos, que é um dos itens do relatório. É um relatório muito extenso que foi distribuído a todos pela federalização da agricultura.

Esse relatório trata do não cumprimento da legislação federal sobre os transgênicos; da não execução a contento do serviço de batimetria e dragagem; da não comprovação da celebração dos contratos de manutenção de bens patrimoniais da União; da não apresentação do programa de arrendamento; insuficiência de medidas para proteção do meio ambiente; negativa da prestação de apoio administrativo ao CAP, conforme determina a lei e outras medidas, inclusive com a Secretaria da Receita Federal e há outros litígios que precisam ser resolvidos.

O nosso objetivo, vou repetir na conclusão da minha apresentação, é que sejam cumpridas essas determinações. Dr. Eduardo Requião diz que nós queremos afastá-lo, a pessoa dele. Não é isso! Queremos uma administração da APPA que cumpra as determinações do Conselho de Autoridade Portuária, da ANTAQ, do TCU, do tribunal de Contas e da CPI que foi feita nesta Assembleia Legislativa. Essas coisas estão em andamento, já são dois anos e meio desse mandato e tudo está em andamento. Então, a nossa preocupação é que o nosso Porto não perca a competitividade.

Quero fazer também uma ressalva quanto à colocação da Dra. Clair. A matéria dessa intervenção, desse decreto, foi votado no Plenário da Câmara dos Deputados, era o trigésimo sexto item de uma pauta publicada na véspera por acordo de líderes. Nenhum líder pediu para retirar essa matéria. Nem o Líder do Governo, nem do PMDB, nenhum líder pediu. Ela foi votada em 36º item. Portanto, a Sessão decorreu por horas e todos conheciam a pauta até que ela fosse votada. Não há que se dizer que nós votamos isso sem a devida publicidade.

O SR. PRESIDENTE (Ângelo Vanhoni)

Com a palavra o Superintendente do Porto de Paranaguá, Eduardo Requião.

O SR. JOSÉ MARIA FERREIRA (PMDB)

Pela Ordem, Sr. Presidente.

(Assentimento)

A minha inscrição?

O SR. PRESIDENTE (Ângelo Vanhoni)

A sua inscrição está aqui. O senhor é o próximo orador inscrito.

O SR. ARTAGÃO JÚNIOR (PMDB)

Sr. Presidente, Pela Ordem.

(Assentimento)

Acho que na sequência estou eu. Houve um equívoco, riscaram o meu nome, mas na sequência de inscrição estou eu.

O SR. PRESIDENTE (Ângelo Vanhoni)

É verdade. V. Exa. está à frente do Deputado José Maria Ferreira.

Desculpe, vou acrescentar o tempo de V. Exa.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Vou procurar desta vez ser breve. Antes do entendimento da brevidade, alguém disse: você cometeu um delito.

Dizer isso é fácil. Defender-se depois é difícil. Tenho que ter o tempo para me defender das acusações que me fazem. Por que a demora? Porque a empresa TECNIMPORT, que ganhou a licitação e colocou as bóias que trazem dificuldades no entendimento da Marinha ao Porto de Antonina. Comprometia-se no contrato a dar treinamento aos funcionários da APPA para depois fazer a manutenção. Foram indicados funcionários assessores da administração passada que fizeram algumas viagens internacionais para conhecer essas bóias e depois receberam um pseudotreinamento. Nem um único funcionário do Porto recebeu treinamento.

Questionei essa empresa TECNIMPORT porque ela se dizia única e exclusiva. E por prudência a demora.

Acho que a minha posição tem sido essa no Porto e o senhor tem acompanhado; simples como a pomba é a minha administração, prudente como a serpente, como está escrito nas Sagradas Escrituras.

Quem faz no momento? Fizemos depois desse treinamento feito pela APPA a funcionários de Paranaguá, responsáveis pelo Corpo de Bombeiros e da APPA, um treinamento para manutenção dessas bóias. Entramos em um processo licitatório pregão Banco do Brasil. A empresa que ganhou, a empresa TECNIMPORT, porque as outras empresas não apresentavam condições e conhecimento tecnológico para fazer aquele tipo de trabalho. Mantem-se a TECNIMPORT e o questionamento que a Marinha faz nesse momento é da TECNIMPORT

empresa prestadora de serviço à Marinha do Brasil, com seiscentas bóias instaladas.

Com relação à intenção de negociar o transgênico. É uma posição administrativa. Também por prudência, também pensando no futuro das produções agrícolas do Paraná. Acharmos que seria prudente aguardar para investimentos no Porto com relação à soja transgênica. Hoje, uma empresa que não cito o nome, já entrando em contato com o Porto, teve a aprovação para a colocação de um silo em espaço privado não em espaço público. A empresa já detém um terreno. Em espaço privado a colocação de um duto e não de uma esteira, mas de um duto e uma saída em "ship-loader" para embarque de soja transgênica, sem que isso interfira nos silos e no complexo de exportação do Porto de Paranaguá.

Com relação à ASSEPAR: A ela é a Associação dos Pequenos Produtores do Paraná. O silo tinha uma distribuição, 80% para operadores sem teto, 20% para operadores com teto. Quem são os operadores com teto? São os donos dos armazéns. Ninguém jamais fez licitação para utilização desse silo. A soja chegava e era colocada lá. A ASSEPAR procura o Vice-Governador Orlando Pessuti, o Governador do Estado e pede o espaço para que possa trabalhar com preços a menor do que os preços praticados por Paranaguá. Naquele momento em que faz o pedido, cobrava-se em Paranaguá US\$ 8,50 a tonelada para exportação e o custo APPA US\$ 1,16.

Chamei algumas empresas e operadores portuários e pedi que se estabelecesse o menor preço possível a partir de suas operações. Alguns operadores portuários, três ou quatro, dispuseram-se a trabalhar com a taxa de US\$ 4,50 a que a ASSEPAR pudesse trabalhar, ao mesmo tempo que protocolizaram na APPA um pedido para um silo independente que eles querem concorrer e que será licitado.

Então, ficou 25% para os pequenos e médios produtores do Paraná, que não tinham espaço - esse é um trabalho de atendimento à ASSEPAR. Um percentual de 50% para os sem teto, que são os operadores que têm o silo como referência. E o restante, para os grandes exportadores colocarem lá o seu excedente. Jamais se fez licitação para espaço; o espaço é disponibilizado em cima das necessidades.

Com relação aos recursos, existe o PDZ...

(Corte no Som)

E o nosso trabalho, os trabalhos que estamos fazendo os nossos investimentos, como o Porto é um Porto delegado, é subordinado à Secretaria dos Transportes e ao Governador do Estado. Nada é feito, até um determinado valor, sem a assinatura e aquiescência do Secretário de Estado ou sem a aprovação do Governo.

Então, a responsabilidade que entendemos pela delegação é do Governador e não da ANTAq. Acho que não me parece lógico que o Governo do Estado do Paraná solicite à ANTAq a possibilidade de fazer investimentos, onde o ordenador de despesa e o responsável perante a lei

sou eu, como superintendente. A autorização é do Governador, do Secretário e do Porto, até limite poucos significativos.

Acho que respondi a todas as perguntas.

O SR. WALDIR LEITE (PPS)

A última é com relação à retenção técnica. Como o pequeno agricultor vai poder se apossar do que é dele, se no embarque é delegado um operador? E qual é a Portaria que fala sobre isso?

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Esse residual foi devolvido no final de 2003 aos proprietários da carga. Não há nenhum compromisso a que se devolva. Isso não é a limpeza do silo que, eventualmente, é dada a leilão e o recurso entregue à PROVOPAR. Esse percentual de retenção \*é a garantia das operações que se dão no silo. O que estou dizendo é que esse percentual está retido lá no silo à disposição da APPA. Não está à disposição, porque não pretendo, em princípio, repassar isso aos operadores portuários. O que pretendo é agregar essa quantidade, esse volume de produto aos volumes de varredura que é disponibilizada para o PROVOPAR para fazer um leilão único para que esse resultado possa ser aplicado na PROVOPAR e aplicado nas comunidades carentes de Paranaguá como uma resposta das empresas e dos produtores naquilo que entendemos como seu compromisso social.

Caso isso não seja aprovado, que a minha decisão não seja uma decisão compartilhada por outros segmentos, temos condições de oferecer aos produtores aquele residual. Por que os produtores?

Porque pequenos produtores mandam dez, quinze, vinte caminhões de soja e isso desaparece no volume. Ficam os operadores portuários sem levantar falsas fantasias com relação aos operadores. Esses recursos não pertence a eles, é um recurso pertencente ao produtor.

O entendimento que nós estamos tendo é esse, ele está lá armazenado para que possamos tomar, no percurso, as medidas que consideramos necessárias.

O SR. PRESIDENTE (Natálio Stica)

Deputado Leite, três minutos para a sua réplica.

O SR. WALDIR LEITE (PPS)

Bom, com relação ao Presidente da ANTAq, gostaria de saber qual vai ser o procedimento a partir de agora, a partir do momento em que o Porto não comunica os seus investimentos à ANTAq, pelo entendimento do superintendente, acho desnecessária essa comunicação, essa autorização?

Depois, quero saber do superintendente, quando que foi a primeira licitação para a contratação desses serviços emergenciais ou necessários para o balizamento e sinalização do Porto, qual foi a data da primeira licitação?

Depois, quero que o senhor só confirme para mim se hoje não existe nenhum terminal que já possa operar com transgênico completamente separado do complexo exportador que conhecemos (hoje, pelo que eu conheço o Porto, existem terminais que poderiam fazer isso sem toda essa polêmica, o que não teria trazido tanto prejuízo à cidade, à nossa economia e ao nosso povo), essa confirmação?

Por último, quero deixar claro que os 25% tiveram uma determinação contrária do CAP, pelo que o próprio Deputado Ricardo Barros falou nesse espaço que foi cedido.

E para complementar, a retenção de soja a que eu me referi, não fui eu que falei, foi o senhor mesmo quando respondeu ao Deputado Plauto que essa soja estava à disposição dos pequenos produtores. E agora quando o senhor responde para mim já não está mais, o senhor vai ver o que vai fazer com ela, sendo que em todas as administrações anteriores quando fechava esse balanço, em dezembro, era devolvido esse ponto vinte e cinco, era rateado entre os seus proprietários, fossem eles os próprios produtores ou representados pelo seu operador.

Em 2003 só foram devolvidos 50%, não foi devolvido na íntegra, tanto é que queria ser rateada uma parte, e os operadores não concordaram. Então, não foram devolvidos 50%. Em 2004 também, até agora não foi devolvido 100% da retenção. E nós daqui a pouco já vamos estar com 2005.

Então, essa é a confirmação que eu queria fazer para o senhor. E eu gostaria de saber qual é a sua opinião, qual é a sua resposta em relação a isso: a primeira licitação e as outras colocações que eu fiz para o senhor aqui de forma inequívoca, clara, sem nenhum ranço político, ou sem nenhum ranço pessoal?

Acreditamos, todos nós, que não queremos um Porto com esse ou com aquele, nós queremos um Porto que, realmente, seja o maior instrumento de fomento da agroindústria do Paraná, da economia do Paraná e do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Natalio Stica)

Três minutos para tréplica do superintendente do porto.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Respeitosamente, Deputado Leite, eu disse que estava disponibilizando, não disse que estava entregando. Isso significa que está armazenado dentro do silão esse produto, como o farelo está lá também. Com relação a questões administrativas: por que um terminal e não o outro, por que agirmos dessa forma ou daquela? É da responsabilidade da administração dos Portos decidir isso. Nós achamos que, por prudência, devíamos agir dessa forma.

Com relação aos outros administradores, tenho dito é e eu sou uma pessoa muito obsessiva e mexo

naquele Porto, como o senhor bem sabe, o dia inteiro, vinte e quatro horas por dia, e nunca vi nada que desabone o Dr. Osires Guimarães, nada. Acho que é um homem probo, que é um homem trabalhador e administrou o Porto com os seus conceitos e com o CAP bastante afinado na relação com ele. Tenho uma visão diferente da visão do Dr. Osires, obviamente que sendo diferente ajo também de forma diferente, acredito em um Porto público, que os investimentos precisam ser colocados para que haja cotejamento de preços; acredito que nós temos que discutir rotas, acredito, com todo o respeito ao Dr. Carlos Alberto da Nóbrega que está aqui, que esta Lei 8.630 tem que ser rediscutida. Acho que ela tem que ser, em algumas coisas, regulamentada e normatizada.

Acho que essa coisa precisa acontecer e que o Governo do Estado do Paraná, que o Porto de Paranaguá está se dispondo a fazer esse tipo de discussão nacional. Isso não significa que eu esteja certo, nem significa que eu esteja acusando o Dr. Carlos Alberto. Estou dizendo que como cidadão e como funcionário do Governo do Estado do Paraná como Superintendente do Porto, quero ter o direito de discutir as coisas que foram também discutidas no passado.

Os governos mudam, as propostas ideológicas mudam. A visão da ANTAQ hoje é uma visão privatista, absolutamente privatista. Não estou condenando a visão da ANTAQ, acho que o caminho é um caminho para que se agregue e se transforme, que nós podemos defender o interesse público e manter, dentro do Porto, os investimentos privados, tenho feito o possível para isso.

Só me permita, Deputado Leite, com respeito e peço o seu testemunho para duas coisas que eu vou contar: Havia uma dificuldade grande na comunidade portuária à indicação do meu nome. Eu assumi o Porto, dois dias depois recebi na minha sala o Carvalhinho e o Fayet para discutir as questões da dragagem, questões que levaram o Fayet que há mais de seis meses que a empresa não estava lá. Disse a ele do meu propósito, eu me reuniu e fiquei com o meu filho três meses fechados, lendo o que tinha de Ata sobre o Porto de Paranaguá e fiz um primeiro esboço. Tudo que eu coloquei aqui não caiu do céu, o que estou fazendo dos investimentos, o que estou fazendo no Porto de Paranaguá são discussões antigas e todas elas contempladas no plano de desenvolvimento do porto.

Conversando com o professor, Dr. Carmosino, médico do Porto, logo que cheguei ele me disse que tínhamos lá alguns problemas: excesso de álcool, bebida, droga, um pouco de AIDS e doença pulmonar. Doença pulmonar das pessoas que trabalham no silão, trabalham na poeira. Nós desenvolvemos duas referências: valorização dos portuários e o estudo técnico e as prioridades que seriam elencadas pelo porto.

Na primeira reunião que fiz chamei a comunidade parnanguara para apresentar um grupo de médicos e psicólogos orientados pelo Dr. Menir, reconhecido da Saúde da Polícia Civil do Paraná, especialista em drogas e fize-

mos lá uma belíssima exposição. Foi a primeira, no começo da administração. Manchete no dia seguinte: Superintendente do Porto apresenta amante para sociedade parnanguara. Foi assim que fui recebido.

Pede-me a CIAP que eu faça uma demonstração, concluindo, uma apresentação na CIAP: fiz um data-show e uma apresentação dessas propostas que estão aqui. No dia seguinte, manchete: Superintendente faz propostas que não pode cumprir. Cumpri todas, Deputado o senhor é de Paranaguá, acompanhou isso. A resistência política à transformação sempre foi muito grande e nós estamos conseguindo, apesar das resistências, fazer do Porto um Porto melhor para Paranaguá e o senhor tem consciência disso, Deputado, o senhor é da terra, sabe e vê o que estamos fazendo!

O SR. PRESIDENTE (Natálio Stica)

Lamento Sr. Superintendente, mas o seu tempo já está esgotado.

O SR. WALDIR LEITE (PPS)

Sr. Presidente, até como fui chamado como testemunha, o Dr. Eduardo não respondeu a duas perguntas que eu coloquei, que ele esqueceu. Vou falar quais são elas.

O SR. PRESIDENTE (Natálio Stica)

Só que aí nós vamos ter que abrir de novo para que fiquem falando o quanto quiserem.

O SR. WALDIR LEITE (PPS)

Sr. Presidente, eu fiz cinco perguntas e só foram respondidas duas!

O SR. PRESIDENTE (Natálio Stica)

Não houve tempo, a ANTAq vai falar e depois veremos o que fazer.

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Deputado, a sua resposta: a Lei 10233 no artigo 27, obriga que os Portos peçam autorização à ANTAq para realização de obras. O Botto está aqui, é Procurador do Estado, pode comprovar isso facilmente, porque a preocupação do legislador é que a agência tenha conhecimento das modificações no patrimônio do Porto. Então, isso é fundamental, isso tem que ser obedecido. Se o dinheiro é do Governo do Estado, se o dinheiro é da Prefeitura, se o dinheiro é do Porto, se o dinheiro é federal, de qualquer modo há que ter a autorização do ANTAq para isso. E por que a ANTAq ainda não se pronunciou, até agora, sobre isso?

Porque a ANTAq fica num dilema, Deputado, porque se ela fosse agir, ela poderia suspender a realização desses trabalhos e nós não queremos prejudicar o Porto de Paranaguá.

Estamos pedindo, de novo, um diálogo com o Administrador do Porto, para regularizar isso, mas

parece, Deputado - e é um dos problemas que eu já conversei com o Governador, na presença do Dr. Eduardo Requião -, que há uma ação deliberada do Porto em desconsiderar a autoridade federal. Então, um dos exemplos é esse: o Porto não dá bola para a Agência! Quis primeiro cercear a fiscalização, depois não pede autorização para realizar os investimentos, como manda a lei!

Se o senhor me permite vou ler, agora, rapidamente, uma questão com relação à Capitania dos Portos de Paranaguá, que tem por obrigação zelar pelo calado, pelas condições de navegabilidade.

Nesse episódio agora, que ocasionou a Portaria 31, a Capitania suspendeu, temporariamente, por fora do balizamento, a navegação do Canal da Galheta. No dia 12 de agosto, através do Ofício 5105 e no dia 15 de agosto, através de nota à imprensa, a APPA informou o seguinte: "os danos ao balizamento foram causados por abalroamento de embarcações e pede à Capitania que sejam apuradas responsabilidades sob autorização de seis navios zarparem. Esses navios teriam causado o problema.

A empresa contratada pela APPA, fiscalizada por técnicos portuários, restabeleceu a navegabilidade normalizando as condições de tráfego marítimo".

Ora, no dia 16 de agosto, com o Ofício 421, a Capitania dos Portos de Paranaguá informa que: "1º é improvável que há avaria nas bóias por colisão de navios. Aponta problemas de inadequação de equipamentos e de má conservação. Esclarece que os navios que partiram ou demandaram ao Porto, partiram em janelas ou praticabilidade parcial, onde havia condições de segurança para navegação no canal de acesso ao Porto de Paranaguá."

Agora ele notifica que a empresa contratada pela APPA não fez nenhuma ação concreta! Palavras da Capitania, para o reestabelecimento dos sinais o que obrigou-a a requisitar rebocador apropriado de uma outra empresa, solicitar o Corpo de Bombeiros e a praticagem para recomposição do balizamento. A Capitania ainda finaliza, dizendo que a empresa contratada pela APPA não dispunha de rebocador apropriado. O edital exigia um equipamento e o tempo do edital que exigia 72 horas para recompor as condições era um tempo excessivamente grande!

A ANTAq levantou, junto à Marinha, que a empresa dispunha de um rebocador que podia fazer faina, quer dizer, fazer levantamento de bóias até duas toneladas, quando o edital, o próprio edital da APPA, especificava equipamentos até cinco toneladas! Se a empresa tivesse posto, conforme reza o edital, uma embarcação para fazer faina de cinco toneladas, ela talvez tivesse feito a recomposição do balizamento, mas não fez! A Capitania constatou que a embarcação ficou parada no cais, o que obrigou a Capitania a fazer o serviço.

Então, o que eu reclamo, de alguma data, da APPA, é o não entrosamento, esse não respeito aos órgãos federais, seja o Ministério, seja a ANTAq, seja a Capitania, e há uma certa distorção dos fatos na medida

que ele diz que a empresa normalizou assistida por técnicos portuários e na realidade o que ocorreu foi a Capitania restabelecendo o sistema de balizamento com os Bombeiros, com a equipe da própria capitania e com a própria praticagem.

O SR. WALDIR LEITE (PPS)

Sr. Presidente, as minhas perguntas não foram respondidas!

O SR. PRESIDENTE (Natalio Stica)

Vou lhe inscrever para o final, para que possamos prosseguir, temos mais oito Deputados inscritos e cinco de Plenário.

Muito rapidamente a pergunta, muito rapidamente, objetivamente, sem discurso.

O SR. WALDIR LEITE (PPS)

Quando foi a primeira licitação para esses serviços emergenciais?

A outra pergunta que faltou. Quem é que fez o reposicionamento das bóias? Quando foi feito isso e por quem foi feito?

Sr. Presidente, sabe por que isso? Tem uma nota oficial do Porto falando que foi o Porto, e tem outra nota oficial da Marinha falando que foi a Marinha, e nós aqui queremos a verdade. Ninguém melhor que o Superintendente para nos dizer quem está falando a verdade, se é a Marinha que falou que fez o reposicionamento, ou é o Porto. Não demos ficar escondidos na mentira.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

A empresa chama-se TECNIMPORT, com o apoios dos bombeiros e da Marinha, porque o mar estava muito revoltado. Quero só dizer que os bombeiros, os oficiais dos bombeiros de Paranaguá, o Isaías que é um tenente dos bombeiros é hoje comissionado da APPA, esteve presente com os bombeiros durante todo o tempo. Quer dizer, esteve presente a APPA na sua fiscalização, o Isaías, o seu segundo, a Marinha do Brasil e outros. Tendem, sempre, a me colocar contra, porque eu às vezes gosto de uma boa peleja. Não vou me confrontar com a Marinha do Brasil. O senhor tem os documentos, eles estão disponibilizados no site da APPA e na APPA.

Leia o que escreveu a Capitania dos Portos: Quando interrompe a navegação, não existe a palavra "parcial". Depois, no dia seguinte, quando esses bombeiros mostraram e trouxeram as fotografias que as bóias tinham sido abalroadas, fiz uma solicitação ao Capitão dos Portos, perguntando quem tinha autorizado a saída dos navios. Recebi esse ofício que está nas mãos de V. Exa., dizendo que a interrupção era parcial.

Não vou polemizar se é parcial ou não. Para mim está restabelecida a navegabilidade, a empresa TECNIMPORT vai ter que atender às exigências da Marinha, e o seu compromisso com a Marinha e com o Porto é que em

curto espaço de tempo esses propósitos levantados pela Marinha tenham sido respondidos.

Não atitarei com a Marinha do Brasil, mas tenho até pedido, porque, para retirar aquelas poitas, só a Marinha tem rebocadores capazes de retirá-las do fundo do mar. Estou sugerindo a contratação da Marinha para fazer esse tipo de serviço.

O SR. PRESIDENTE (Natalio Stica)

Com a palavra, o Sr. Artagão Júnior, por cinco minutos. Quero informar aos Srs. Parlamentares que, diante do adiantado da hora, nós vamos ser rigorosos com o horário. Peço que os inscritos usem só o tempo determinado.

### ***Deputado Artagão Júnior (PMDB)***

O SR. ARTAGÃO JÚNIOR

Tenho a satisfação de fazer parte da Comissão Especial de Investigação, constituída por esta Casa de Leis, para acompanhar o acidente ocorrido com o navio Vicuña, em Paranaguá, e, ao longo desses meses de trabalho desenvolvido naquela Comissão, temos podido constatar uma série de soluções dadas em função do trabalho dos representantes desta Casa e também da intervenção objetiva da APPA, nos seus posicionamentos, nas suas colocações onde proporcionava um entendimento adequado às demandas existentes naquele momento. Foi destacado aqui que a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina mereciam um destaque especial pelo asfalto de acesso ao Porto de Paranaguá. Evidentemente que esse destaque merece ser feito, até porque é um investimento extremamente significativo.

Gostaria que o nosso Superintendente destacasse o valor investido pela APPA nesse trabalho, mas não só a infra-estrutura de acesso asfáltico, como também as filas dos caminhões que não existem mais e os investimentos feitos pela nossa APPA no que diz respeito às questões do meio ambiente e à infra-estrutura geral.

Bom, quero perguntar de forma bastante objetiva, uma vez que o tempo é curto, que os relatórios que nos foram encaminhados apresentam números recordes alcançados pela APPA e pelo nosso Porto de Paranaguá. Números, por exemplo, relativos aos valores que existem em caixa, as exportações em geral, e dando destaque às exportações dos veículos, automóveis. Inclusive no último ano de 2002, chegando na faixa de 45 mil veículos; no ano de 2003, na faixa de 55 mil; no ano de 2004, na faixa de 63 mil veículos, e este ano já tendo superado esse número com uma previsão de algo em torno de 120 a 130 mil veículos, e para a previsão para o ano que vem, de mais de duzentos mil veículos, e eu gostaria de perguntar ao Sr. Superintendente de onde vem o volume principal desses veículos a serem exportados. Parece-me que são veículos Foz e que não são fabricados no Estado do Paraná? Evidentemente, se esses veículos não são fabricados no nosso Estado e estão vindo de outro



Estado, significa que o nosso Porto apresenta uma qualidade e um diferencial, senão esses veículos não estariam vindo para cá.

Herdamos muitas coisas, dentre elas, Deputado Elio Rusch, que está se manifestando, uma cláusula contratual que estipulava a privatização do Porto de Paranaguá em alguns meses. E essa é a pergunta que eu faço também ao Superintendente, que nos explique rapidamente sobre esta herança da cláusula contratual, no que diz respeito à privatização do Porto, que nós herdamos, quando da sua administração iniciada na APPA?

E pergunto, para finalizar, ao nosso Superintendente, e quero perguntar ao nosso Deputado Ricardo Barros, se houve qualquer tipo de manifestação por parte da APPA ou do Deputado Ricardo Barros, numa tentativa de um encaminhamento de uma solução pacífica, ordeira e construtiva anteriormente ao decreto de autoria do nobre Parlamentar a fim de que nós pudéssemos construir o futuro que todos nós queremos, que não tivéssemos que entrar numa ação danosa e desgastante como essa que efetivamente estamos participando?

#### O SR. EDUARDO REQUIÃO

Os veículos exportados por Paranaguá, Euro-Foz, são fabricados em São Paulo.

Santos está tendo uma série de dificuldades e nós estamos exportando com valor de 40% menor que Santos, num acordo feito com a Volkswagen, com a Empresa Grimaldi e com a diretora empresarial do Porto, este ano. Nós estamos com esses números que V. Exa. se referiu. Com relação à obra de pavimentação, gastamos 23.5 milhões na pavimentação, mais dois milhões e seiscentos mil em concreto. Fizemos duas licitações para que não houvesse um acréscimo do IBDI, no valor dessa obra.

#### O SR. PRESIDENTE (Hermes Brandão)

A outra pergunta foi dirigida ao Deputado Ricardo Barros.

#### O SR. RICARDO BARROS (PP)

Vou responder então ao Deputado Artagão.

Deputado, nós da Bancada Federal do Paraná, convidamos o Sr. Governador Requião e o Sr. Administrador do Porto, Eduardo Requião, diversas vezes, para debater em Brasília o posicionamento do Governador, quando abriu mão dos 190 milhões que havíamos conquistado a fundo perdido para o Porto de Paranaguá. Aquelas obras que havíamos conquistado a fundo perdido para o Porto de Paranaguá. Aquelas obras que eu demonstrei aqui, do Cais Oeste, as obras de dragagem, cinquenta milhões para dragagem que poderiam dar hoje ao Porto uma excelente condição de competitividade, com calado muito maior do que o que tem hoje, e também as obras de recuperação do cais.

Essa parte da recuperação do cais é que a APPA licitou agora por trinta milhões e que não poderá executar porque foi feito sobre um convênio que foi denunciado

pelo DNIT porque a APPA não apresentou ao DNIT os projetos para modificação do patrimônio da União, que é o Porto de Paranaguá.

Além dessas tentativas diversas que nós fizemos, o Superintendente Eduardo Requião sabe que a Bancada o convidou para debater o Porto de Paranaguá, que nós lutamos muito para viabilizar recursos lá, e até quero agradecer o seu reconhecimento aqui, da ação da Bancada, não só minha e do Deputado Alex Canziani, quando conseguimos alongar a dívida com o INSS para 240 meses, para que o Porto tivesse capacidade de pagamento, quando conseguimos reajustar as tarifas, quando conseguimos criar os fundos, que são fundos voluntários, e que esses exportadores de hoje contribuem voluntariamente já pensam em entrar com uma ação pedindo para parar de pagar, não pagar mais as contribuições e ainda pedir de volta, porque o dinheiro está parado no caixa do Porto, e tantas necessidades o Porto tem. O Presidente da ANTAQ falou aqui, diversas vezes das recomendações que existem para serem feitas no Porto, o dinheiro está lá, e as ações não são realizadas.

Então, dentro desse contexto, Deputado Artagão, nós fizemos o que nós pudemos para dialogar. Agora, o meu requerimento, o meu pedido do decreto legislativo, eu o fiz por solicitação do setor produtivo do Paraná, do setor produtivo brasileiro. A Comissão Portos, congrega mais de 46 entidades, que constam do ofício da Comissão Portos; todas as Federações, todas as entidades produtivas do Brasil, pediram essa intervenção porque se sentiram prejudicadas à sua capacidade de exportar por Paranaguá.

Há também, e eu quero lembrar, um convênio com o Paraguai, de 1956, que torna o Porto de Paranaguá Porto livre para o Paraguai exportar.

Portanto, essas restrições que foram feitas agora para exportação, estão rompendo esse convênio que foi feito em 1956 e que nunca havia tido qualquer problema. A entidades, CNE, CNIC, CNI, CNT, CA, CB, e tantas outras estão aqui todas as Federações do Estado, e todas elas assinaram. Esse documento foi dirigido ao Ministro Alfredo Nascimento, em 24 de março de 2004, pedindo a intervenção nos Portos de Paranaguá e Antonina já naquele tempo. De lá para cá, infelizmente, as coisas não evoluíram, nós apresentamos o decreto, aprovamos na Comissão de Justiça, no final do ano passado, ou no começo deste ano, e depois de alguns meses aprovamos em Plenário.

Portanto, desde que eu apresentei o decreto, aprovei na Comissão de Justiça e aprovei no Plenário, jamais fui procurado pelo Porto para discutir a questão que foi apresentada. Então, lamento, mas a falta de diálogo é uma característica dessa gestão do porto; eles não querem conversar, não querem dialogar, não querem chegar a um entendimento, tanto que quando fui ao CAP, o Sr. Sérgio Botto, que estava lá representando o Governo, e toda a diretoria, se retiraram na hora que eu fui fazer essa apresentação que repeti aqui aos senhores.

## O SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA

Sr. Presidente, peço a réplica para talvez responder uma pergunta formulada pelo Deputado Artagão, não foi respondida ainda. De fato consta no convênio de delegação a cláusula obrigando a autarquia, APPA, a privatizar o corredor de exportações. Esse é o grande ponto em que se agarra o relatório da ANTAq. Vejo aqui, não só os Deputados Federais, como também o Diretor Geral da ANTAq, negar a obviedade. O ponto fundamental desse relatório, tirante a questão de ratos, de pombas e de outras bobagens, está nisso, sim, efetivamente, a ANTAq insistiu perante o Tribunal de Contas da União, perante a Câmara Federal que lhe socorreu pelos dois Deputados do Paraná, quanto ao cumprimento dessa cláusula que determina que o Porto seja privatizado, enfatizando que há inadimplência com relação a isso. Agora, o que se vê aqui é uma mudança de discurso surpreendente, não se quer mais privatizar; quer-se que as irregularidades sejam cumpridas! Quais são elas? São essas que vêm sendo repetidas aqui de uma maneira estrábica, são essas que vêm sendo colocadas aqui como sendo de difícil compreensão pelos administradores públicos do Estado, são essas que lamentavelmente a ANTAq põe - despiando-se do princípio da impessoabilidade - com uma convicção, invertendo fatos, ditando regras que não lhes compete ditar, e num passe de mágica tenta pintar aqui, o Governo do Paraná, o Superintendente do Porto, como alguém que não dialoga, alguém que não senta à mesa para resolver.

Ora, as questões que a ANTAq tinha a colocar, já o foram! O que há é a má interpretação da lei da ANTAq pelo seu próprio Diretor. Há a má interpretação da lei pelos Deputados Federais, lamentavelmente, que vêm aqui no Plenário dizer que o Porto não cumpre as determinações do CAP, que não determina absolutamente nada! O CAP sugere! O CAP tem funções consultivas! O que há, é uma forçação de barra, verdadeira, sim, no sentido de cumprir a cláusula que impõe a privatização do Porto de Paranaguá!

Vamos jogar limpo, vamos vestir a carapuça, efetivamente, porque assim está escrito no relatório da ANTAq, com todas as letras. Isso foi defendido pelos Deputados Federais, publicamente. Quando não se admite que venham aqui nesse debate, que poderia ter sido muito mais proveitoso, sim, se as autoridades que aqui compareceram tivessem de pronto dito o que lhes move, efetivamente, e o que lhes move é o que está dito mais de uma vez em todos os relatórios da ANTAq.

Este é o principal fundamento de toda essa aparente divergência. o Governo do Estado, hoje, com o apoio daqueles...

## O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Eu faria um apelo aos últimos oradores inscritos, aos participantes da Mesa, que dêssemos respostas claras e rápidas. Estamos muito num tom discursivo. Não

vamos concluir. Por sinal, essa Sessão devia ter sido encerrada já, pela hora regimental, que não foi pedido, inclusive, a sua postergação, mas democraticamente, estamos deixando o debate aberto, mas peço a compreensão dos senhores e evitando o discurso. Passemos para a prática.

Por gentileza, para V. Exa. concluir.

## O SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA

Isso está escrito, não fui eu quem inventou, só que não foi dito por ninguém aqui desta Mesa, nesta Plenária! É, sim, a cláusula de privatização do Porto de Paranaguá, que não foi cumprida e, que a ANTAq quer ver cumprida com os Deputados aqui do nosso Estado.

## O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Com a palavra, o Sr. Carlos Alberto.

## O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Sr. Procurador do Estado, lamento muito a sua intervenção neste momento.

Ouso dizer, desde quando os fatos, a ANTAq vem discutindo com o senhor? E na reunião que tivemos com o Governador, que o senhor estava presente também, deixamos bem claro ao Governador que o principal era dragagem, balizamento e atendimento à soja transgênica. Os outros pontos, nós toleramos, os outros pontos, pedimos que o Governo do Paraná, a APPA desse indicações de que estava cumprindo, de que estava em curso. Tanto que o senhor pega os relatórios da ANTAq, a ênfase maior é exatamente nesses três pontos! Três pontos, Dr. Botto, que infelizmente a administração da APPA apresenta ora uma posição, ora outra. Exemplifico: batimetria, já contratamos a batimetria e estamos em processo de licitação, em 2004. Começo de 2005, ainda não estava feito. Agora em julho, a batimetria feita, a empresa não cumpriu o próprio edital feito!

A questão da transgenia, da movimentação de produtos transgênicos, é uma exigência legal. Cabe à ANTAq exigir o cumprimento e cabe à APPA cumprir a legislação federal.

A outra coisa que fizemos e batemos. Falei até para o Governador: Governador, não adianta, o Porto sem dragagem, porque ele pode estar lindo e maravilhoso, mas não chega nenhum navio. E o senhor se lembra dessa frase.

Nós intermediamos. Desculpe, intermediar não é a palavra adequada.

Sou Presidente da ANTAq. Segundo o Ministro me contou, fiz um contato com ele. Pediu que o Ministério entrasse em contato com a empresa, que tinha um contrato de execução porque existia uma disputa, para que essa disputa fosse retirada e pudesse haver um entendimento para retomada dos serviços de dragagem. O Ministro pediu para que eu fizesse isso. Pus a APPA e a empresa em contato e me retirei, porque não cabe a mim estabelecer contratos comerciais.

Na Comissão que estava investigando, quando falei isso, tive a reação da Comissão, porque queria que eu penalizasse a APPA pelo não cumprimento da dragagem. Eu disse que se a APPA refez o contrato, é minha obrigação reconhecer isso.

Agora, Dr. Botto, a APPA, no cumprimento do contrato de dragagem...

**(Vozes paralelas)**

Se o senhor olhar com atenção os relatórios da ANTAq, peço que o senhor faça isso, a questão da privatização é um item. Agora, o que é que estamos falando sobre privatização? É a privatização do Porto, seguramente, Dr. Botto - não! É a privatização da operação portuária como existe em todos os Portos do País, como existem em Santos, Rio Grande, Vitória, Rio de Janeiro, o que for, todos, e que consta dentro do Convênio da Delegação, se a Administração do Porto de Paranaguá quer reformar o Convênio de Delegação, entre o contato com o Ministério dos Transportes e reforme o Convênio de Delegação!

Agora, cabe à ANTAq cumprir, fiscalizar e exigir o cumprimento do que está dentro do Convênio de Delegação. E o senhor, como Procurador Geral do Estado, tem obrigação de saber disso, como tem também obrigação, Sr. Procurador, de reconhecer e saber, porque isso eu falei com o Governador do Estado, que não era o ponto principal, o que a ANTAq vem cobrando é dragagem, balizamento, movimentação de soja transgênica e não cerceamento da atividade de fiscalização por parte do Governo Federal, reconhecimento e atribuições das entidades federais. E nessa ocasião o senhor se lembra, o Governador assegurou à ANTAq que ela teria todo o acesso possível à documentação, à fiscalização da APPA, e isso vem sendo cumprido! Mas, então, é só para restaurar a devida proporção da ação da ANTAq.

**O SR. RICARDO BARROS (PP)**

O Sr. Sérgio Botto, Procurador do Estado, além de belicoso, falta com a verdade. Então, é preciso deixar claro, está aqui no relatório da ANTAq. Também a cláusula 3ª do Convênio de Delegação celebrado com o Governo do Estado do Paraná com a interveniência dos Portos de Paranaguá e Antonina, consta a obrigação da APPA de retirar da prestação dos serviços portuários o que não vem sendo cumprido. Há esta cláusula. Na reunião do CAP, onde o Dr. Sérgio Botto se retirou para não dialogar conosco, houve uma solicitação da Sra. Socorro, representante dos trabalhadores, que nós, eu e o Deputado Sciarra, intermediássemos no Governo Federal uma alteração dessa cláusula que pede a retirada da Administração do Porto da operação do corredor de exportação e do silo. E nos dispusemos prontamente a fazer essa intermediação.

Portanto, não é essa a nossa intenção, o senhor não vai dizer o que viemos fazer aqui! Vamos dizer, o senhor diz o que veio fazer aqui, veio mentir, deturpar fatos, veio

criar uma indisposição no debate, e eu quero fazer aqui um justo reconhecimento do Sr. Eduardo Requião: tinha da sua pessoa a imagem de alguém difícil de dialogar, mas percebo que o senhor está mal assessorado! O senhor tem sido aqui correto, elegante, tem se disposto a responder tudo que lhe é perguntado, mesmo que repetidamente. Agora, percebo que o senhor está assessorado por alguém que quer confronto, que quer a dificuldade, que quer ser o dono da verdade.

A verdade está nos relatórios, a verdade está no descumprimento desses fatos! Então, não aceitarei a sua provocação e, para concluir, vou reiterar o agradecimento que fiz ao Sr. Eduardo Requião, por ter reconhecido que a Bancada Federal atuou em favor do Porto de Paranaguá! Este, sim, é o comportamento correto. Agradecemos também a disposição do Sr. Eduardo Requião de abrir, imediatamente, a exportação de transgênicos em Paranaguá, cumprindo a lei e o anseio da sociedade produtiva do Paraná.

Portanto, não aceitaremos a sua provocação e vamos nos ater à verdade. O senhor não venha dizer o que nós viemos fazer aqui! Não estamos defendendo a privatização, não é esse o nosso papel!

**O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)**

Peço, mais uma vez, a compreensão dos membros da Mesa, dos Srs. Parlamentares, dos representantes de classe, dos nossos amigos que nos visitam, para que tenhamos tranquilidade para concluir.

**O SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA**

Claro, Presidente.

Só peço a V. Exa. que me dê o direito de, pelo menos, lembrar ao ilustre Deputado federal Ricardo Barros, em primeiro lugar, que não foi por mim agravado, e daqui da Mesa ergueu a voz, ditando regras. O que eu falei está escrito no relatório da ANTAq e na justificativa do decreto legislativo. Apenas isso. Não podemos ignorar essa realidade.

Não venha o senhor aqui tentar, agredindo, negar aquilo que está escrito em um documento.

**O SR. RICARDO BARROS (PP)**

Não é isso que nós viemos fazer aqui! O senhor sabe disso, o senhor teve o relatório da reunião do Conselho da Autoridade Portuária e sabe que nos posicionamos lá...

**O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)**

Peço que tenhamos tranquilidade.

Deputado Artagão, um minuto para V. Exa. concluir.

**O SR. ARTAGÃO JÚNIOR (PMDB)**

Sr. Presidente, o que podemos observar aqui, é que faltou um pouco de diálogo e, muitas vezes, o pensamento acabou prevalecendo sobre o interesse do povo do Paraná.

Tive a oportunidade de ler um manifesto que estava sobre a mesa, dizendo que o Porto teria ficado parado por um dia nas suas atividades.

Agora, pergunto o seguinte: temos, a 55 quilômetros de Curitiba, uma ponte caída, de responsabilidade do DNIT...

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Nobre Deputado, estamos discutindo o Porto! Podemos marcar uma audiência pública para discutir, daqui a alguns dias, sobre ponte, senão não concluímos os trabalhos!

O SR. ARTAGÃO JÚNIOR (PMDB)

Meu pensamento: evidentemente que, há oito meses que esta obra está para ser feita e, ainda não houve uma ação positiva nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

V. Exa. faça o favor de concluir.

O SR. ARTAGÃO JÚNIOR (PMDB)

O Governo Federal tem diversas atribuições e, evidentemente que não pode submeter aos interesses de alguns e lógico que a intervenção ou a federalização vai contra os interesses da população, do povo paranaense e dos que defendem o desenvolvimento do nosso Estado.

Além do que, tivemos uma multa aplicada, há pouco tempo, na PETROBRAS, de cinco milhões, que foi destinada a Santa Catarina em um centro de excelência de atendimento ao meio ambiente e, por determinação do Governo Federal, mais uma vez prejudicando o Estado do Paraná, que necessitaria e gostaria de ter um centro de excelência para atendimento ambiental, aqui, no nosso Porto de Paranaguá.

O SR. NATÁLIO STICA (PT) (**Pela Ordem**)

Sr. Presidente.

Só para que não fique dúvidas e até porque estamos terminando, não é por determinação do Governo Federal que está sendo feita essa discussão do Porto e não é verdade que o Governo Federal destinou a verba para o centro de excelência em Santa Catarina, foram, sim, os Deputados de Santa Catarina que reivindicaram e o Governador da época não fez pelo Paraná! Faltou, sim, ação política do Paraná, algo que, agora, não faltou!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Deputado José Maria.

**Deputado José Maria Ferreira**  
(PMDB)

O SR. JOSÉ MARIA FERREIRA

Sr. Presidente, serei bem breve e objetivo.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Peço a compreensão e agradeço antecipadamente.

O SR. JOSÉ MARIA FERREIRA (PMDB)

Pode ter certeza que não usarei o meu tempo integralmente.

Ocorre o seguinte: se tivéssemos discutido, talvez, pelo início dos problemas, teríamos avançado mais, teríamos tido um objetivo alcançado com mais facilidade. Nós rodeamos, rodeamos, e acabamos tendo algumas dificuldades de desenvolvimento dessa audiência pública.

É sabido de todos que o Porto de Paranaguá é um dos maiores instrumentos da nossa economia e por ele ter essa qualificação, por ele ter esse predicado, é que precisamos dar-lhe toda atenção. Vez ou outra tem acusação ou vem até a imprensa, de que o Porto está provocando o gargalo da nossa economia.

Temos as questões aqui anunciadas, a questão de bóia, batimetria, Canal da Galheta, assoreamento. Pergunto ao Sr. Superintendente: o que é necessário, efetivamente, ou se tem gargalo, se ele é o gargalo da nossa economia ou o que é necessário fazer para que possamos tirar esse peso da nossa economia, do futuro do nosso Estado? Vai acontecer o mesmo que aconteceu - até é uma pergunta formulada pelo Deputado Rafael Greca de Macedo - ou que vem acontecendo, que é a reclamação dos operadores do Porto de Rio Grande? Com dificuldade de calado? O nosso Porto está preparado para ampliar as nossas exportações e acolher as nossas importações? Se isso tiver, quais são as dificuldades que enfrentamos, se da ordem da ANTAq, se da ordem de recursos, do IBAMA ou do nosso IAP?

Essas questões precisamos saber. Tendo elas informadas, com certeza, teremos condições de avançar e encaminhar soluções para isso.

Essas seriam as minhas questões.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Acho que o Porto avança, dobra a sua capacidade de operação, mexe no seu sistema logístico, e consequentemente mexe com os interesses de pessoas com muito poder. Acho que com as modificações que fiz com a minha equipe no Porto de Paranaguá, aproximadamente vinte milhões de dólares deixaram, de ser desviados, lá. Acabei com o spot, melhorei a logística, estou aprofundando o Porto, estou dobrando a capacidade do silo, mexi na entrada e saída do pátio de triagem, acabei com as cantinas do Porto de Paranaguá que eram casas de jogo e prostituição. Ampliei a Vila da Madeira, coloquei alguns espaços públicos para que os valores possam ser cotejados. O Porto de Paranaguá avança muito.

O Porto de Antonina avança como um Porto alimentador e Pontal será, no futuro, o Porto de águas profundas. O Porto está indo muito bem. O que não ia bem no Porto eram os negócios paralelos do Porto. O nosso Porto, hoje, com a logística, não tem fila, não tem

demurge, tem capacidade operacional de sobra, melhora em todos os segmentos de carga e eu não vejo daqui para frente nenhuma dificuldade.

A dificuldade que sempre existiu foi uma dificuldade política que encontrei em Paranaguá, como contei na minha apresentação, de uma equipe de médicos e psicólogos do Dr. Menir, aonde disseram que eu estava apresentando amante, que eu era um delirante, que não tinha conhecimento de Porto. Na apresentação da SIAP, pedida pelo Adriano Vidal, fiz uma belíssima explanação do que poderia ser o Porto do futuro.

Sou uma pessoa que tem uma vivência grande na administração, um conhecimento interessante da logística humana e das relações interpessoais. Conheço grande parte desse mundo, e acho que estamos dando uma grande contribuição ao Porto de Paranaguá. O que lhe falta é as pessoas aceitarem que as coisas se modificam e que quando se modificam para melhor, muitos perdem, mas a maioria absoluta estará sempre ganhando.

O Porto defende o interesse público; a agricultura do Estado do Paraná e do Brasil; uma proposta política e ideológica; a transparência, a reordenação e respeito, como nenhum outro administrador do Porto respeitou.

Ao CAP, ao Tribunal de Contas da União, a todos os procedimentos que recebi ao longo do tempo, todas as transformações que foram feitas e com isso bati de frente. Se cortar a hora-extra, o Sindicato é contra mim; se acabo com o desvio de função, o Sindicato se queixa ao Governador; se mexo na questão operacional, os exportadores de soja do paralelo gritam; se acabo com o spot, gritam!

Ontem à noite tive o prazer de assistir e acho que alguns dos senhores assistiram a uma reportagem da Globo sobre a prostituição infantil e a pedofilia, apresentaram o Brasil inteiro, mas não apresentaram mais o Porto de Paranaguá!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Com a palavra o Dr. Luiz Antonio Fayet, representante do Conselho Nacional da Agricultura.

**Dr. Luiz Antonio Fayet - Representante do CNA**

O SR. LUIZ ANTONIO FAYET

Sr. Presidente, Srs. Parlamentares, autoridades, senhoras e senhores.

Aqui, neste momento, tenho a honra de representar a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil e também a Associação de Comércio Exterior do Brasil, onde inclusive represento no Conselho da Autoridade Portuária.

Em nome da nossa filiada, Federação da Agricultura do Paraná, quero passar às mãos da Presidência um manifesto, onde a FAEP faz um registro à Assembléia

Legislativa, uma posição favorável a que o Porto permaneça como Porto público e em mãos do Paraná, mas que, por outro lado, não pode se conformar com o andamento das questões e pede uma investigação apurada, tendo em vista que o Porto é essencial à economia do Paraná e do Brasil. Vou passar-lhe essa questão.

A questão fundamental que quero colocar e não vou fazer pergunta para ninguém, simplesmente vou apresentar uma posição formal da Associação do Comércio Exterior do Brasil, que representa todos os importadores e todos os exportadores brasileiros. A Associação está com trinta meses de gestão e há mais de dois anos vem insistindo em que a contribuição paga nos extra-tarifários - nós temos a tarifa e, como foi apresentado no Power Point, existem três contribuições extra-tarifárias: uma, para manutenção de dragagem, sinalização e balizamento; um outro fundo para a infra-estrutura do cais e; uma outra para a infra-estrutura do silão. Essas contribuições são pagas pelos usuários e a AIB representa esses usuários. Pois bem, a AIB tem observado que esse dinheiro que resulta, mais ou menos, entre trinta e quarenta milhões de reais por ano, não vem sendo aplicado na finalidade!

Para que se tenha uma idéia, essas extra-tarifárias foram fixadas em meados de 2002. Quer dizer, a partir daí é que começou a se gerar caixa. O grande caixa se gerou em 2003 e 2004, graças ao movimento acontecido no Porto de Paranaguá. No relatório do mês passado, observamos que existia oitenta milhões em caixa de um lado e, de outro lado, falta de dragagem, falta de providências quanto aos investimentos locais, melhoria, uma série de coisas e, inclusive, quando tivemos esse incidente do fechamento do Porto, foi obrigado a que as empresas privadas se cotizassem para pagar as despesas extras, porque a empresa encarregada desses serviços não o fez.

Outra questão. Além dos extra-tarifários que são pagos pelos usuários, temos uma questão grave, que é toda a manutenção do silão, que não é pequena e é paga por um caixa complementar - não quero usar a expressão caixa 2, porque ela aqui no Brasil é muito mal vista, mas um caixa complementar é adicional aos extra-tarifários. Então, o que ocorre para os usuários do Porto de Paranaguá?

Estamos pagando caro por serviços e por investimentos que não estão acontecendo. Face a esse exposto, no mês de abril deste ano a Associação de Comércio Exterior do Brasil dirigiu ao Ministro dos Transportes um ultimato: ou do Governo toma medidas corretivas para que os dinheiros que estamos dando de contribuição, que são dois fundos de contribuição compulsória e um que é uma doação voluntária dos utilizadores do Porto, sejam aplicados na finalidade, ou vamos parar de contribuir, vamos requerer isso à Justiça e, mais, vamos querer nosso dinheiro de volta, porque não podemos ficar pagando por um serviço que não é prestado, não podemos ficar pagando para que sejam feitos investimentos que não se realizam!

Então, depois de trinta meses em que essas questões não estão sendo cumpridas ao rigor, tanto da lei, como das determinações aprovadas no Conselho de Autoridade Portuária, a Associação do Comércio Exterior do Brasil tomar essa atitude, o Porto de Paranaguá vai ficar à míngua, porque é disso que tiramos a essência para os nossos investimentos. Particularmente, gostaria de fazer um registro: só as carnes de frangos e suínos que transitam pelo Porto de Paranaguá, representam a subsistência de quarenta mil famílias!

Nesse ponto, quero, então, fazendo esse registro, cumprimentar o Sr. Presidente da Assembléia, os dignísimos Parlamentares, que foi uma grande oportunidade dada a nós, como também foi uma grande oportunidade à CPI e outra àquela gestão da Comissão de Fiscalização.

Esta matéria que estamos tratando é terrivelmente técnica, é muito especializada. É muito difícil para as pessoas que não vivem esse dia-a-dia compreenderem todo esse universo. Tenho a impressão que, vendo esses depoimentos, essa ilações, muitas vezes nós estaríamos falando de dois ou três Portos diferentes; não é o Porto que eu conheço.

E por essa razão, como coordenador da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - cuido de logística no Brasil inteiro - quero me colocar à disposição para que façamos uma modalidade diferente de debate. Coloco-me à disposição para uma acareação, ponto a ponto: dragagem... vamos a fundo; balizamento... vamos a fundo; zoonoses... vamos a fundo, ponto a ponto, coloco-me à disposição. Não tenho perguntas. Tenho os meus agradecimentos à Assembléia Legislativa e as minhas posições muito claras de que estamos na iminência de perder recursos e isso é muito ruim para o Paraná.

Por essa razão, peço que os Deputados do nosso Estado lutem para que não ocorra essa perda e podem contar com a minha participação de maneira permanente! Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

A seguir, o Prefeito de Paranaguá, Pacca, por dez minutos.

(Aplausos)

**Sr. José Pacca Filho - Prefeito de Paranaguá**

O SR. JOSÉ PACCA FILHO

Boa-noite, Presidente. Cumprimentando-o, eu cumprimento todas as autoridades que compõem a Mesa.

Quero agradecer esta oportunidade e também vou fazer aqui só dois breves relatos e uma pergunta só, ap Sr. Superintendente. O senhor pegou um Porto em 2003 que estava em plena ascensão e que vinha batendo recordes e recordes, ano a ano. Estamos em agosto de 2005 e as estatísticas demonstram um Porto em declínio de movimentação. Se estamos aqui nesta tarde, e estamos fazendo com muita responsabilidade, é porque as coisas

não estão boas. Se tudo estivesse bem, com certeza, não estaríamos aqui. E também, se estamos aqui, é para fazer com que as coisas melhorem realmente para o Porto de Paranaguá. Um Porto que já tem mais de setenta anos e que foi construído ao longo de décadas e décadas, com o suor e o trabalho de gerações e gerações de parnanguaras.

Queremos que o nosso Porto volte a ocupar o lugar de destaque no cenário portuário nacional. Para isso, é preciso que todas essas questões que foram faladas aqui nesta tarde, sejam realmente resolvidas, porque enquanto se discute nesta Casa e se repassa pelas mesmas questões que afligem o Porto há mais de dois anos, Porto da nossa cidade, de Paranaguá, está sofrendo com a redução da movimentação no Porto e com a redução da atividade econômica na cidade. Só em níveis de arrecadação e impostos, deveremos ter, neste ano, uma redução de mais de cinco milhões de arrecadação no ISS, ISS esse que foi pago em 2004 pelo atual Governo e que desde janeiro deste ano não é pago pela Administração do Porto do Município de Paranaguá!

Eu não entendo como é que pode mudar a posição ou opinião quando o imposto que é auto-lançável, que não houve qualquer modificação, simplesmente passou a ser contestado judicialmente pelo Dr. Sérgio Botto de Lacerda, Procurador Geral do Estado!

Nós tivemos um embate na reunião do CAP, democrático, onde, na discussão, o Porto perdeu. Naquele dia, não sei se o senhor está lembrado, Dr. Sérgio, o senhor ameaçou a cidade de Paranaguá de que não iria mais pagar o ISS se perdesse aquela situação! Eu anunciei no CAP e ficou gravada a sua ameaça e o senhor repetiu e ficou gravado que a cidade ia ver o que ia acontecer e o senhor é homem de palavra, realmente entrou na Justiça contra o povo de Paranaguá, subtraindo os impostos que são devidos à nossa cidade, está prejudicando Paranaguá.

A sua posição...

(Manifestação da platéia)

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Solicito aos nossos visitantes para não se manifestarem durante o pronunciamento, por gentileza. Se houver manifestação, eu encerro. Vamos embora para casa e tudo bem. A palavra está com o Prefeito.

O SR. JOSÉ PACCA FILHO

A sua posição Dr. Sérgio, é muito prejudicial, foi uma posição raivosa e estamos discutindo na Justiça. Já tivemos duas vitórias. Continuaremos autuando o Porto e vamos discutir até onde for, porque essa questão, já foi pacificada no Supremo Tribunal Federal, já foi motivo de um acordo entre o Governo do Estado e a Prefeitura, e o senhor volta com essa questão em prejuízo de Paranaguá, e desde janeiro deste ano, o Porto não recolhe! Muito bem. Esse prejuízo está registrado, estamos discutindo na Justiça e tenho certeza que a justiça será, efetivamente, feita.

Eu quero colocar aqui, Dr. Eduardo, uma pergunta só. Todas as obras em execução no Porto estão regulari-



zadas junto ao Município? Como não estão junto à ANTAq, eu faço essa pergunta ao senhor porque eu sei como elas se encontram. Eu só gostaria que o senhor respondesse essa questão.

Também queremos colocar aqui que os problemas que o Porto atravessa são de responsabilidade única e exclusivamente sua, porque o senhor é o Superintendente, e se chegaram onde chegaram, o senhor tem o ônus ou o bônus das ações boas e das ações ruins.

O que nós queremos aqui e, caso realmente seja aprovado no Senado Federal essa suspensão da Delegação por noventa dias e que o Estado venha a correr o risco de perder a Delegação, estamos colocando o Município à disposição para que receba a delegação do Porto de Paranaguá, como acontece com o Porto de Itajaí hoje, que é um Porto municipalizado e como acontece nos principais Portos europeus que são os Portos de Barcelona, de Bremen, de Rotterdam. São Portos municipalizados e muito bem administrados, também!

Então, Presidente, eu queria só que essa nossa questão fosse respondida e eu agradeço a oportunidade.

**O SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA**

Sr. Presidente, eu peço a palavra.

**(Assentimento)**

Em primeiro lugar, Sr. Presidente, é fundamental que os Deputados e todos os que estão nesta Plenária saibam a verdade relacionada a essa questão do ISS, que é bem diferente daquilo colocado pelo ilustre Prefeito José Pacca Filho.

Há uma liminar na Justiça e essa questão está decidida em antecipação de tutela, expedida pelo Juiz da 1ª Vara Cível de Paranaguá que, suspendendo Autos de Infração que foram lavrados pelo Município de Paranaguá, autorizou finalmente com que a APPA efetuasse o depósito daquilo que entende devido a título de ISS, o que já fez. Nós não estamos falando daqueles cinco milhões. Há uma divergência com relação à criação de novas tarifas que vieram depois do Acordo Judicial. A decisão do juiz é bem clara. Enfim, essa questão está posta em Juízo. Não há, de forma alguma como V. Exa. colocou, promessa ou retaliação ao Município de Paranaguá.

**O SR. JOSÉ PACCA FILHO**

O senhor lembra da ameaça? O senhor lembra da ameaça?

**O SR. SÉRGIO BOTTO DE LACERDA**

Eu me lembro da viagem que fizemos no dia seguinte à reunião do CAP, onde V. Exa. estava no avião, através de mim. Eu disse: "Vamos resolver esse assunto", porque na visão claríssima da Justiça, o município não pode tributar ISS sobre aquilo que não compõe a atividade comercial, exploração da atividade portuária. Se isso está colocado numa decisão judicial, não vou ser eu nem o senhor a criticar, porque nós estaremos criticando o juiz

que me parece, fundamentou em doze laudas a decisão. O que se discute aqui é uma diferença de tributação que vai, mensalmente, no máximo, a cinquenta mil reais.

Não se pode jogar para a opinião pública, para os Deputados, em desrespeito inclusive, a eles, que a Superintendência dos Portos sonega cinco milhões ao Município! Isso não é verdade.

**O SR. JOSÉ PACCA FILHO**

Não foi o que eu disse.

**O SR. JOSÉ BOTTO DE LACERDA**

O que se questiona aqui é apenas a diferença nesta tributação que o Município fez equivocadamente e viu isto corrigido pela Justiça e o dinheiro está depositado, à disposição do Município de Paranaguá. Basta que ele levante ou recorra dessa decisão, não concordando com ela.

Deixando claro isso, não vamos polemizar o assunto. O senhor já tentou polemizar e deu no que deu, na necessidade de a APPA se defender de Autos de Infração que foram lavrados desnecessariamente, porque ela pagava os impostos com a maior regularidade, até que, não se sabe a que título, deixou-se de lançar o imposto, e ao invés de cobrar-se esta tributação, vieram Autos de Infração.

As defesas foram apresentadas. A questão poderia ter sido resolvida no âmbito administrativo.

Novas autuações vieram e estão vindo ainda, o que fez com que, a APPA, - para que não se tornasse inadimplente perante o Município, - fosse a Juízo, como foi, e obteve antecipação de tutela, que hoje vigora.

Portanto, a APPA está rigorosamente em dia com os tributos que estão depositados em Juízo, amparada numa decisão judicial em vigor desde o dia 15 de agosto de 2005.

**O SR. PRESIDENTE (Hermes Brandão)**

V. Exa. tem três minutos para concluir.

**O SR. JOSÉ PACCA FILHO**

Só esclarecendo: os cinco milhões a que me refiro, é a redução da atividade econômica do Município, relativos a todas as empresas que deixaram de movimentar em Paranaguá. O montante devido pela APPA chega na casa em torno de um milhão e meio de reais.

Para esclarecer mais um pouco, até dezembro de 2004 a APPA pagou exatamente assim, não recolheu aos cofres do Município, janeiro, fevereiro, março, abril, que foi quando a Prefeitura notificou o Porto para que recolhesse. Sentiu-se o Porto, naquele momento, ultrajado por ter sido notificado pela Prefeitura! Outra questão, o ISS é um imposto auto-lançável. Isso foi combinado de forma verbal entre o nosso Secretário da Fazenda que era o Diretor Financeiro do Porto com o atual Diretor Administrativo. Houve um acordo de cavalheiros, sim. A APPA se negou a pagar e, vendo-se autuada, entrou na Justiça! Essas tarifas INFRAMAR, INFRAPORT e INFRANCAIS compõem, sim, as tarifas arrecadatórias da APPA, e nós estamos discutindo na Justiça e vamos estabelecer com certeza,



a verdade e a justiça, em breve, nos tribunais. Então essa questão é pacífica. Eu vejo que a ameaça que o Dr. Botto fez, ele não reconhece aqui, mas foi após essa discussão lá no CAP que ele tomou essa atitude e a Prefeitura não mudou a forma de cálculo, de forma alguma.

Então, eu volto à questão ao Dr. Eduardo, se as sobras em andamento na APPA estão regularizadas junto ao Município?

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Responderá o Diretor Administrativo.

O SR. DIRETOR ADMINISTRATIVO

Jamais seria leviano a ponto de tratar uma questão dessa gravidade, verbalmente. O que aconteceu não foi isso. Aconteceu que a Prefeitura, ao invés de manter o procedimento que vinha sendo adotado na APPA há muito anos, notificou-a para que passa-se para o auto-lançamento.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB) (Questão de Ordem)

A Mesa não está devidamente formada para dar continuidade aos trabalhos, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Nobre Deputado, para Sessões Públicas só a presença do presidente seria suficiente para conduzir os trabalhos.

O SR. DOBRANDINO DA SILVA (PMDB) (Questão de Ordem)

Em função da intervenção do Deputado Scarpellini: Não estamos aqui tratando de assunto entre o Porto e a Prefeitura de Paranaguá, de tributos.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

V. Exa. tem três minutos para responder.

O SR. DIRETOR ADMINISTRATIVO

Então, primeiro, o que houve foi alteração por parte da Prefeitura, de um procedimento há muito adotado: queria que o Porto adotasse o auto-lançamento. Ao fazê-lo, a diretoria administrativa teve que submeter ao seu jurídico essa questão. E, ao estudar essa questão, Procurador Geral do Estado entendeu que o imposto não era devido. Acho que houve, da parte de V. Exa. uma precipitação. Acho que foi isso que o Procurador Geral quis dizer quando disse isso poderia ter sido resolvido no âmbito administrativo. Ao provocar essa questão a questão foi para juízo. Agora está em juízo, é a Justiça que vai decidir. Acho que não há por que ficar rediscutindo essa questão que está em juízo. E não é verdade que isso tenha sido combinado verbalmente.

O SR. JOSÉ PACCA FILHO

Só para encerrar esse assunto e agradecer à disposição dos Deputados de ouvirem isso também, gostaria

que o Secretário da Fazenda estivesse aqui, porque ele era o diretor, chefe de departamento na época, seu chefe de departamento. Convoquei para ser nosso Secretário e até aí estava entendendo que estava tudo em casa. Enganei-me.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Essa discussão fique lá em Paranaguá.

O SR. JOSÉ PACCA FILHO

Não é acordo entre amigos, é só a palavra de dois homens.

O SR. NATÁLIO STICA (PT)

Sr. Presidente, vou fazer só uma pergunta. O Porto a APPA pode ou não pode comprar uma draga? Se não pode, por quê?

O SR. JOSÉ PACCA FILHO

O Dr. Eduardo não respondeu à minha última questão.

O SR. EDUARDO REQUIÃO

Não vim aqui polemizar, não vim aqui discutir as questões, as relações do Porto com a Prefeitura. Existem diretores técnicos do Porto, Diretores Administrativos.

Não cabe ao Superintendente do Porto ficar discutindo questões menores e questões políticas. Acredito que aquilo que está sendo realizado dentro do Porto de Paranaguá, está de acordo com todas as normas da Prefeitura.

O que tenho ouvido de V. Exa. ao longo de outros pronunciamentos é que a Prefeitura de Paranaguá está criando algumas questões para que o Porto não possa realizar a plataforma portuária, que é a implantação de 32 indústrias em Paranaguá.

Agora, acho que vou me reservar ao direito de não entrar nessa polêmica a essa hora da noite. As obras estão sendo feitas, acredito que estejam todas legalizadas. O recurso está lá, a forma de administrar o Porto coloca com transparência. É importante que se tenha recurso em caixa para que não haja uma interrupção. O Conselheiro Fayet faz uma explanação e coloca uma leitura do Ministério da Agricultura e posições. Podemos contestar essa leitura, se necessário, e saber o porquê que o Brasil não exporta carne, por que o Ministério da Agricultura isso ou aquilo. Não é por aí.

Acho que essa discussão é para outro fórum. Eu vim aqui disposto a dar esclarecimentos aos Deputados sobre o funcionamento do porto e acho que já o fiz.

O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA

Só vou esclarecer, então, ao Dr. Eduardo. Em nenhuma das obras o porto está regularizado junto ao Município, e coloco, desde já, o Município à disposição, para que o porto faça no momento que achar necessário. Todas as obras estão sendo notificadas também, porque há na atual Administração um não respeito às leis muni-

cipais, como não respeitam as leis ANTAq. É só isso que nós gostaríamos de registrar.

O Município está à disposição para que essas obras sejam regularizadas. Nenhuma das obras de execução do porto tem o alvará da Prefeitura.

**O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)**

Com a palavra o Dr. Carlos Roberto Frisoli, que solicitou desta Presidência, porque foi citado diversas vezes. No máximo por dez minutos.

**O SR. NATÁLIO STICA (PT)**

Sr. Presidente se for possível só a resposta da ANTAq à minha pergunta.

**O SR. CARLOS ALBERTO DE NÓBREGA**

Respondendo de novo, eu já falei duas vezes sobre isso. Existe a Norma nº 52, que foi alterada para o nº 112. Essa norma estabelece as condições - está no site da ANTAq - para que uma empresa, no caso do serviço de dragagem, está incluído dentro do serviço de apoio portuário. Então nessa norma estão claramente dispostas às condições para que uma empresa, uma instituição, uma autarquia, uma entidade, seja autorizada como a empresa brasileira, no caso, uma empresa brasileira de apoio portuário para fazer o serviço de dragagem.

As regras são claras e existe, se não me engano, até um formulário de pedidos. Desde que a empresa cumpra essas exigências, ela é autorizada.

Agora, como eu falei na reunião com o Sr. Governador, isso é uma decisão do Governo do Estado.

**O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)**

Com a palavra, Carlos Roberto Frisoli.

## **O SR. CARLOS ROBERTO FRISOLI**

Boa noite, Sr. Presidente, Deputados Federais, companheiro Carlos Alberto, companheiro de CAP, Sérgio Botto, Sr. Superintendente, Srs. Deputados Estaduais, plateia. Eu fico triste quando eu vejo um dia como o de hoje, tanto tempo nós tínhamos, e tenha visto três, quatro, cinco portos de Paranaguá. Eu trabalho lá há 17 anos. Muitas das afirmações aqui, não condizem com a realidade.

Eu gostaria muito, Sr. Superintendente de concordar sempre com o senhor, de todas as colocações que o senhor fez, só que, como sempre o senhor omite, como as atas que eu falei. Eu reafirmo, em todas as atas, tudo o que eu falei, mesmo porque eu estou no CAP desde 1993.

Então, a realidade portuária, há alguns meses, ou há alguns anos atrás, não era essa. Mas, sempre que for a favor do porto de Paranaguá, os operadores portuários vão votar para o senhor, da mesma maneira que votaram para o Superintendente Osiris, com o Dr. Seni, com o Dr. Mario Lobo, enfim, com qualquer superintendente, nós sempre estaremos do lado do porto, seja quem estiver administrando.

Então as atas que aqui estão, são anteriores e eu reafirmo o que eu falei. Eu gostaria também, que a sua assessoria colocasse as atas atuais, o que foi falado nas atas atuais.

Com relação ao cais oeste, eu gostaria de esclarecer. No dia 26 de julho, foi feito lá de acordo com o que o Deputado Ricardo Barros comentou, uma audiência pública para a licitação. Lá dizia que a parte do meio ambiente, o licenciamento ambiental, no artigo 8º, seria de responsabilidade do Governo do Estado.

No dia 24 de setembro, inclusive ocorreu a ata de recepção dos documentos das empresas que fariam. Não deu certo. Veio o projeto da APPA para o cais oeste, que foi criticado pelos engenheiros do porto. A carta famosa carta dos engenheiros, que o primeiro nome que assina é o Sr. Ademilson Lanes Morgado Lima, que é o atual Diretor-Técnico do porto. Então, não posso entender que um Diretor Técnico, em setembro, tinha uma opinião, quando não era diretor técnico, e agora tem outra.

Nós queremos saber, operadores portuários, se vai ser feito, de que forma vai ser feito. Nós queremos o cais oeste, o Paraná precisa do cais oeste! Isso é uma incoerência da própria Diretoria e faço uso, não me recorde quem colocou, acho que o Deputado Ricardo Barros, o senhor está muito mal assessorado Dr. Eduardo.

Com relação ao contrato de dragagem, ele é bem claro quando coloca que é obrigação da APPA fazer batimetrias semestrais ou trimestrais, aleatoriamente, a critério da APPA. Isso é apenas uma correção que eu gostaria de fazer.

Com relação à soja transgênica em Paranaguá, era muito pequeno, não valia a pena. Hoje no Paraná, segundo dados da própria FAEP, o volume é bem maior e para o operador portuário, se a soja é transgênica ou não é transgênica, farelo de alta proteína, baixa proteína, milho, açúcar, arroz, nós queremos movimentar o porto! Nós vivemos disso, somos empresários, vivemos do movimento do porto! É claro que se liberarem a soja transgênica, nós embarcaremos soja transgênica!

Então, isso é uma posição de todo setor dos operadores portuários.

Com relação ao empréstimo da soja, da qual eu fui o mais veemente cobrador dessa questão, ela é emprestada no silão, mas é feita com uma carta de garantia de quem empresta para quem, é o prestador da soja. Então essa carta de garantia só pode ser dada com estoque físico. Houve, sim, um erro de alguém da Administração do porto - não vou acusar o Superintendente, não seria leviano, - não fizeram o procedimento correto. Existia uma garantia de farelo do mesmo exportador e não foi arrastada essa mercadoria. Então, até por eu ter sido citado, critiquei mesmo, acho que não foi cumprida a garantia que o Porto queria.

Com relação à dragagem, batimetria, eu gostaria de falar aos senhores da minha formação: Sou comandante de navio, conheço cerca de 35 portos no mundo, e mesmo que eu tenha sido o último aluno da minha turma,

alguma coisa eu aprendi. Realmente todas aquelas afirmações que o senhor comentou são verdadeiras, inclusive existe uma ata da reunião da Comissão de Dragagem da qual na época eu era relator, de que se a Companhia Bandeirantes não executasse a dragagem até 30.01.2003, recomendávamos à APPA que suspendesse o contrato. Lembro-me bem dessa data, que por acaso é a data do meu aniversário.

Então não é verdade que nós operadores somos a favor ou somos contra; nós queremos a dragagem!

Com relação à batimetria, ficou bastante tempo, no contrato já citei a fala, com relação às bóias, nessa última semana elas foram colocadas pela Capitania dos Portos, coordenando junto com a praticagem até que não importe a empresa que vendeu a bóia, porém, quem arcou com os custos foi o SINDOP e o SINDAPAR. Sindicatos dos Operadores Portuários, Sindicato dos Agentes Marítimos que arcaram com os custos. E nós ainda pagamos o fundo da dragagem. Só para encerrar, gostaria de fazer um relato, porque o que aconteceu em março do ano passado, foi uma coisa extremamente desagradável, envolveu as pessoas em forma de retaliação, fomos denunciados ao Ministério Público Federal, eu e os demais envolvidos no Movimento Pró-Paranaguá, o Deputado Leite, enfim, acabou gerando a CPI nesta Casa.

Gostaria, Sr. Presidente, de ler um pedaço do despacho: "Examinado com cuidado o inquérito policial é possível afirmar que não há qualquer conduta ilícita que possa ensejar a propositura de ação penal, ao contrário, o que se pode perceber desde o primeiro momento, desde a representação formal formulada pelo Superintendente da APPA, é a tentativa de se utilizar de investigação criminal como instrumento de ação política chegando a beirar denúncia caluniosa. Nesse sentido, deve ser destacado que a conduta ensejadora da representação foi o fato de dirigentes sindicais mobilizarem várias entidades de classe para paralisarem o Porto de Paranaguá, que estaria caracterizado pela divulgação do intitulado manifesto Pró-Paranaguá, através do qual se denunciavam precárias condições de conservação, gestão e o crescimento da pobreza no referido Município.

Salienta-se que tal conclamação pública pelo inquérito policial, lida por criminoso, é subscrita por dez entidades sindicais, duas cooperativas, pela Associação Comercial de Paranaguá, além da Câmara de Vereadores e de um Deputado Estadual. Certa o erradamente, essa é tipicamente uma expressão cívica própria do estatuto democrático de direito, essa é a moldura dos fatos tidos por ilícitos. Não vejo caracterizado crime previsto no Artigo 201 do código penal, aliás, tenho para mim que tal

tipo penal, na pior das hipóteses, não foi recepcionado pela atual ordem constitucional.

A conduta que se incute aos indiciados é a de participar e incitar a participação pacífica de movimentos cívicos, já que é mais amplo que meramente corporativo, envolvendo a situação de desgoverno do Porto de Paranaguá. Negar ao dirigente sindical, empresarial ou líder político a possibilidade de adesão e manifestação ao movimento social, com essa peculiaridade, importa em negar o Estado democrático de direito. Assim sendo, mesmo que entenda pela recepção do artigo 201 do Código Penal, a hipótese descrita e minúcias do inquérito policial caracteriza regular exercício de direito de manifestação a uma cívica manifestação de Estado Democrático de Direito, não podendo ser confundido com ilícito penal."

Esse foi o Sr. Domingos Sílvio Brescher Silveira, Procurador-Geral da República, que pediu o arquivamento (que foi agora no dia 18), por unanimidade, dado provimento ao arquivamento no Tribunal Regional Federal, em Paranaguá.

Tenha certeza, Sr. Superintendente, que tudo que o senhor fizer por Paranaguá, o senhor vai ser aplaudido em pé pelos operadores portuários. Também, todas as críticas construtivas que tivemos que fazer, nós as faremos, pelo bem de Paranaguá, pelo bem da nossa cidade e pelo bem do Estado do Paraná! É isso que nós queremos: um porto eficiente, trabalhando.

Reafirmo tudo que falei nas atas e continuarei sendo um fiel fiscal dos operadores portuários na sua administração, na futura e as outras que vierem.

Obrigado, Sr. Presidente.

## ***Encerramento da Sessão:***

**O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)**

Ao agradecer a presença dos Deputados Federais Ricardo Barros, Eduardo Sciarra, queremos agradecer a presença do Diretor-Geral da Agência Nacional de Transporte Aquaviários - ANTAq, Dr. Carlos Alberto Vanderlei de Nóbrega, a presença do Exmo. Sr. Diretor Superintendente do Porto, Eduardo Requião, Exmo. Sr. Sérgio Botto de Lacerda e todas as autoridades que aqui prestigiaram esta audiência pública, na certeza de que a Assembléia Legislativa do Paraná cumpriu o seu papel democrático de ouvir toda sociedade paranaense.

Muito obrigado pela presença de todos os senhores!

\*\*\*\*\*