



# Anais da Assembléia

Nº 201

CURITIBA, QUARTA-FEIRA, EM 11 DE DEZEMBRO DE 1996

ANO XXII

## Mesa Diretora

ANIBAL KHURY  
Presidente - PTB

LUIZ CARLOS ZUK  
1º Vice-Presidente - PDT

NEIVO BERALDIN  
2º Vice-Presidente - PP

LUIZ CARLOS MARTINS  
1º Secretário - PDT

NELSON GARCIA  
2º Secretário - PFL

EDGAR BUENO  
3º Secretário - PDT

JOÃO TECHI  
4º Secretário - PPR

ABIB MIGUEL  
Diretor Geral

## Lideranças

Governo .....	Deputado ALGACI TÚLIO
PDT .....	Deputado VALDIR ROSSONI
PMDB .....	Deputado TOTI COLAÇO
PFL .....	Deputado ÉLIO LINO RUSCH
PT .....	Deputado IRINEU COLOMBO
PPB .....	Deputado DUÍLIO GENARI
PSDB .....	Deputado CESAR SILVESTRI
PTB .....	Deputado NELSON JUSTUS

## Representação Partidária

PDT – 11: Algaci Túlio - Edgar Bueno - Edno Guimarães - Joel Coimbra - Luiz Carlos Martins - Antonio Belinati - Luiz Carlos Zuk - Luiz Accorsi - Miltinho Puppio - Nelson Tureck - Valdir Rossoni; PSDB – 10: Albanor Gomes - Antonio Annibelli - Beto Richa - José Maria - Carlos Simões - Cesar Silvestri - Edson Silva Lino - Jocelito Canto - Ricardo Chab - Sergio Spada; PMDB – 10: Durval Amaral - Cleiton Kleise - José Tavares - Calto Quintana - Luiz Claudio Romanelli - Nereu Moura - Orlando Pessuti - Renato Adur - Sâmis da Silva - Toti Colaço; PTB – 07: Anibal Khury - Nelson Justus - Eduardo Trevisan - Luiz Carlos Alborghetti - Hermas Brandão - Marquinhos Alves - Geraldo Cartário; PPB – 06: Duílio Genari - Neivo Beraldin - Irondi Pugliesi - João Techy Filho - Cesar Seleme - Augustinho Zucchi; PFL – 05: Basílio Zanusso - Élio Lino Rusch - Nelson Garcia - Remy Borsatto - Plauto Miró Guimarães; PT – 05; Angelo Vanhoni - Péricles Mello - Emerson Nerone - Florisvaldo Fier - Irineu Colombo.

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA  
DA 13ª LEGISLATURA  
ATA DA 52ª SESSÃO EXTRAORDINÁRIA  
REALIZADA EM 11 DE DEZEMBRO DE 1996  
(QUARTA-FEIRA)**

Presidência do Senhor Deputado Anibal Khury, secretariada pelos Senhores Deputados Luiz Carlos Martins e Luiz Carlos Alborghetti.

Às quinze horas e cinquenta e cinco minutos é registrada a presença dos seguintes Senhores Deputados: Anibal Khury, Luiz Carlos Zuk, Neivo Beraldin, Luiz Carlos Martins, Nelson Garcia, Edgar Bueno, Techy Filho, Albanor Gomes, Algaci Túlio, Ângelo Vannoni, Antonio Belinati, Augustinho Zucchi, Basílio Zanusso, Beto Richa, Caio Quintana, Carlos Simões, César Selemé, Cezar Silvestri, Cleiton Kielse, Duílio Genari, Durval Amaral, Edno Guimarães, Edson Lino, Eduardo Trevisan, Élio Rusch, Emerson Nerone, Doutor Rosinha, Geraldo Cartário, Hidekazu Takayama, Irineu Colombo, Irondi Pugliesi, José Maria Ferreira, José Tavares, Jocelito Canto, Joel Coimbra, Luiz Accorsi, Luiz Carlos Alborghetti, Luiz Claudio Romanelli, Marquinhos Alves, Milton Puppio, Nelson Tureck, Nereu Moura, Orlando Pessuti, Péricles Mello, Plauto Miró Guimarães, Renato Adur, Reny Borsatto, Ricardo Chab, Samis da Silva, Sérgio Spada, Toti Colaço, Valdir Rossoni e Walmor Trentini (54).

Verificada a existência de número legal, o Senhor Presidente declara aberta a

**SESSÃO EXTRAORDINÁRIA.**

O SR. PRESIDENTE (Anibal Khury) - Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

O SR. 2º SECRETÁRIO - Procede à leitura da ata da sessão anterior, a qual foi aprovada sem observações.

O SR. PRESIDENTE (Anibal Khury) - A Mesa anuncia a presença do Secretário Deni Schwartz, e do Diretor do Porto de Paranaguá aqui nesta Casa, a nosso convite.

Sua Excelência o Secretário, falará aqui nesta Mesa, juntamente com o Comandante Petraglia.

As normas serão adotadas pela Mesa para as perguntas e respostas, de acordo com o Regimento Interno.

Os nossos convidados já estão à mesa.

Os Deputados que pretendem fazer pergunta, o normal seria que se ins-

crevesse, mas o Secretário, como já foi Deputado, está disposto a conversar com todos os Senhores Deputados.

Primeira pergunta: Deputado Luiz Claudio Romanelli.

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI - Estou esperando uma série de documentos referentes ao Porto de Paranaguá, mas enquanto não chega a documentação, Senhor Presidente, gostaria de saber se posso fazer uma pergunta com relação ao processo de concessão da FERROESTE ao Secretário Deni Schwartz. Posso?

O SR. PRESIDENTE (Anibal Khury) - Pode, Deputado.

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI - Secretário Deni Schwartz, li na imprensa paranaense uma matéria, creio que divulgada pela Assessoria de Imprensa ou da FERROESTE, ou do Palácio Iguaçu, e aqui nesta Casa, inclusive, expressei-me com termos extremamente duros, porque me senti profundamente lesado na minha boa fé, porque quando da sua estada aqui, e depois do Presidente da FERROESTE, Dr. Osires, em nenhum momento fomos informados que a FERROESTE estava procedendo a reforma de 20 locomotivas, ao custo de 10 milhões de reais.

Queria perguntar a Vossa Excelência, se essas locomotivas foram incluídas também no repasse nesses 10 milhões, que foram, efetivamente, desembolsados, e se essas locomotivas repassadas ou serão repassadas, para esta empresa que foi a vencedora no leilão realizado pela FERROESTE, na tarde de ontem.

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Bom, queria dizer ao Deputado Romanelli, que viemos aqui, e inclusive trouxemos todo o staff do Porto de Paranaguá, está aqui o Senhor Superintendente, porque recebemos o convite para tratarmos do Porto de Paranaguá.

Por isso, não nos ocultamos de responder qualquer pergunta. Talvez eu não possa fazer completamente, porque se soubesse, tinha trazido também o Presidente da FERROESTE.

Mas, em relação à pergunta feita sobre as locomotivas, realmente, a FERROESTE, para poder operar como está operando, teve que fazer uso do empréstimo de 10 milhões de reais. A título de empréstimo, para ser ressarcido posteriormente à Rede Ferroviária Federal. Para recuperar a Rede Ferroviária Federal, sem o que, não haveria condições de operar, nem como estamos operando a FERROESTE.

Quanto ao conhecimento, isso fazia parte, não posso precisar. Inclusive, este convênio com a Rede Ferroviária Federal, é do Governo anterior. Mas, de qualquer maneira, é com a Rede Ferroviária Federal que terá que ressarcir a FERROESTE. Não entro na questão da concessão da FERROESTE.

As locomotivas são da Rede Ferroviária, e adiantamos o recurso a eles, para recuperarem essas locomotivas.

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI - Secretário Deni, talvez não conseguiu entender na plenitude a sua explicação. Mas só para ficar claro, a FERROESTE fez um adiantamento para a Rede Ferroviária Federal, para recuperar as locomotivas que a própria FERROESTE opera na sua linha?

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Não. Não é a FERROESTE que opera. Quem está operando é a Rede Ferroviária Federal. É a Rede que opera. A situação é a seguinte: a Rede Ferroviária Federal, estava com 40% de suas locomotivas indisponíveis. Quando acertamos com a Rede Ferroviária Federal para operar o trecho da FERROESTE, e ela paga para isso, ela alegou que não tinha locomotiva. Então, foi feito esse acerto. Até porque devemos para a Rede Ferroviária Federal. Adiantamos esse recurso da reforma. A reforma foi feita, e são essas as locomotivas que estão operando no trecho.

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI - Perfeito. Mas estas locomotivas passam nesse contrato de sessão dessas locomotivas. Passam também para a empresa vencedora do leilão?

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Não, não passam. Não passam nem para a empresa vencedora do leilão da FERROESTE, como também, esses recursos, esses 10 milhões, são da responsabilidade da Rede Ferroviária Federal, para ressarcir a FERROESTE. Como devemos à FERROESTE e como devemos à Rede Ferroviária Federal, está sendo feito um acerto de contas. Daonde que devemos para a Rede Ferroviária Federal? Durante toda a construção da FERROESTE, a Rede Ferroviária Federal, inclusive nos cedeu trilhos, problemas de soldas e tal. Estamos fazendo, e isso vem de muito tempo, um acerto de contas. O saldo disso, credor ou devedor, será um acerto entre a FERROESTE e a Rede Ferroviária Federal. Não envolve nem o concessionário da FERROESTE, nem o futuro concessionário da Malha Sul, cujo leilão é amanhã.

O SR. TOTI COLAÇO - Senhor Presidente, gostaria de saber do Secretário, primeiramente a minha saudação a Vossa Excelência. Gostaria de indagar sobre aquelas duas estradas de Irati e Inácio Martins, que estão paralisadas. Seria possível um resposta de quando será reiniciada? São duas obras que estão paralisadas há muito tempo. E aproveitando a sua estada aqui na Casa, não poderia me furtrar de ter o prazer de perguntar como ficará, a partir do próximo ano, o início das obras novamente.

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Infelizmente estão paradas mesmo, por absoluta falta de recursos. Não só elas estão paradas, como está parado o acesso ao aeroporto de Curitiba, Afonso Pena. São obras paralisadas e ainda há pouco conversava com o Deputado Caíto, que tivemos que reduzir o ritmo de uma obra que não pode parar, porque está numa fase impossível de ser paralisada, mas tivemos de reduzir violentamente. O problema: recursos.

O que pretendemos para o ano que vem? Pelo orçamento mandado aos Senhores, verão que se pretende exatamente cumprir aqueles compromissos assumidos anteriormente, cujas obras estão paralisadas. Pretendemos, no ano que vem, sim, dar continuidade à essas obras.

O SR. PRESIDENTE (Anibal Khury) - A Mesa quer alertar aos Senhores Deputados, que o motivo da vinda do Secretário nesta Casa, e do Comandante Petraglia, diz respeito à informações sobre o Porto de Paranaguá. As perguntas devem ser dirigidas neste sentido. Se o Secretário quiser responder a outras perguntas, não há problema. Estamos no regime democrático, mas o sentido do convite foi feito com relação à informações sobre o Porto de Paranaguá.

O SR. DR. ROSINHA - Senhor Secretário, há cerca de um ano atrás, uma Comissão Parlamentar de Inquérito fez um relatório e que agora está se voltando a discutir no Plenário desta Casa, sobre uma CPI do Porto de Paranaguá.

Naquela CPI constatamos várias irregularidades, e sugerimos, no relatório, correções a serem feitas. Passado um ano após o relatório, e dois anos de governo, dá para se dizer que boa parte daquelas irregularidades, no que diz respeito a desvio funcional, permanece, e recentemente, divulgou a APPA uma publicação sobre um edital de

informatização do Porto de Paranaguá, que também foi tema daquela CPI.

Em que contexto vai se dar a informatização do Porto?

O que fará com um milhão e cem mil reais, dispendidos anteriormente? Significa prejuízo?

Aquela aparelhagem será usada? Não será usada? Será jogada fora?

Quanto custará agora para o Porto, novamente, a informatização do Porto?

Essa informatização do Porto será feita pela própria autarquia, a APPA, ou ficará sob a responsabilidade de outro segmento da Administração Direta ou mesmo Indireta do Estado?

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Peço permissão aos Senhores Deputados, e se tratando de assuntos já... quero que os Senhores me perdoem. Estou vivendo problemas gerais. Estou vindo de Cascavel e estou indo à Brasília assinar a duplicação de São Paulo. Então, problemas mais específicos, deixo para o Superintendente do Porto nos ajudar a responder.

O SR. SUPERINTENDE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Boa tarde.

Pediria permissão ao Presidente da Assembléia, e do Secretário Deni Schwartz, para dizer do profundo respeito que tenho por esta Casa, não só pelas pessoas que aqui trabalham, mas porque representam a população paranaense.

Gostaria de pedir desculpas ao Deputado Rosinha, que nos fez uma pergunta, e que o Secretário me passou, mas, devido a grandes dificuldades dentro da autarquia, deixei de responder, e acabou desdobrando. Foi a questão dos arrumadores, estivas, etc. Então, queria, de público, pedir desculpas pela falha.

Fui alertado pelo Deputado Algaci Túlio sobre esse problema da informatização. Em relação a esse processo, vejo, no Estado do Paraná, o DETRAN totalmente informatizado, com 45 mil veículos cadastrados. Todos os RENAVALS do Estado estão informatizados. A Secretaria de Saúde informatizou toda a sua área de saúde. E, infelizmente, Deputado Rosinha, não consigo informatizar o Porto. As barreiras que encontramos lá são de tal ordem, que é uma luta inglória e insana.

No ano passado não conseguimos dar andamento, justamente por causa da CPI, e o Tribunal de Contas nos determinou que aguardássemos o encerramento dos trabalhos. Pois bem, a partir do momento que recebemos liberação do

contexto, iniciamos. O Senhor não imagina a luta que é conseguirmos dar andamento nesse processo de informatização.

Acho que foram cometidos alguns erros no passado, e ao longo da última tentativa de informatizar, num processo que vinha de 1991, e sabemos que esta área de informática e eletrônica avança rapidamente, que quando essa licitação ocorreu, e a entrega se deu, os equipamentos estavam, de certa forma, já ultrapassados.

Outro erro, que na minha avaliação pessoal foi cometido, foi que a CELEPAR, a Secretaria Especial de Informática e os próprios portuários, que são quem conhecem o contexto, não foram chamados a dar continuidade ao trabalho e ao encerramento. E daí se deu toda esta série de distorções. Chamamos de volta a CELEPAR, chamamos de volta a Secretaria Especial de Informática, chamamos de volta o pessoal que, desde os primórdios do Porto, têm trabalhado sem meios para informatizar, precariamente, os segmentos que lá trabalham. E conseguimos, então, montar um programa adequado, de maneira a informatizar a autarquia.

Fui alertado pelo Deputado Algaci Túlio, que haviam questionamentos a respeito dessa informatização, pelo Deputado Romanelli. E rapidamente me reuni com a CELEPAR, com a SEI, e o meu pessoal lá, de maneira a estabelecer as condições para prestar todos os esclarecimentos que esta Casa deseje.

Em relação à sua pergunta, foram gastos um milhão e cem. Algumas coisas não foram entregues, e o Senhor conhece bem o processo, e o que foi entregue será utilizado cerca de 60%, os outros 40 de equipamentos, etc., a APPA vai repassar para a Secretaria da Criança, Secretária Fani Lerner, vão usar nas escolas como acessório de ensino.

Então, lançamos três editais para aquisição de equipamentos. Quem fez os editais foi a SEI, a Secretaria Especial de Informática; a CELEPAR, e o pessoal da APPA. Não coloquei comissionado nenhum envolvido, são aqueles que estão, vão tocar quando a gente sair, de maneira que o processo se dê na extensão.

Esse programa de informatização foi discutido no ano passado com o Secretário de Transportes, com o Secretário de Planejamento, com os Secretários de Administração e todo o contexto que foi, com o próprio Presidente da SEI, o Presidente da CELEPAR, que participou, e todas as assessorias, de maneira que não podemos permitir que o Porto de Paranaguá não seja informati-

zado, não só porque é uma exigência do contexto, o Senhor imagine o que é controlar container à base do lápis, e despachar na base do lápis esta questão, anotar quanto se exportou na base do lápis, e anotando a placa de caminhão, etc.

Então, os acessos a essas informações, e temos visto no Brasil que a Câmara, o Congresso controla o Executivo através do acesso ao sistema de informações do SIAF.

Então, a nossa luta, sem ter consultado meu Secretário, que é meu superior hierárquico, gostaria de contar com os Deputados para que nos ajudassem, estar aberto para nos auxiliar à que informatizemos o Porto no menor tempo.

Estamos abertos, Deputado Rosinha, a CELEPAR está à frente do processo, solicitamos, fizemos um convênio, ela instalou um núcleo dentro da APPA, então nada está sendo feito.

Hoje, temos um edital, a CELEPAR, ela participou dessa confecção, todo o contexto, ele vai ser lançado, a firma que ganhar vai empregar, vai ser fiscalizado por todo o contexto a entrega, a implantação, o funcionamento e os desdobramentos disso tudo.

Esses desdobramentos são 5 ou 6 digitais, não tenho com certeza, porque esta questão passei para quem entende disso, não sou técnico nisso.

De maneira que, fazemos questão da informatização através de todos os segmentos do Estado. O que havia no Porto, de uma autarquia, um organismo que não funcionava até com muita independência, estamos resgatando e incorporando ao processo geral do Executivo.

Em relação aos desvios funcionais, lhe digo, não corrigimos ainda a maior, ou uma grande parte da CPI, por ter sido um ano eleitoral, senão já tínhamos corrigido, porque foram feitos estudos ao longo do ano passado, estávamos prontos para lançar um Decreto corrigindo todo esse contexto, quando fomos impedidos, em abril, por datas de legislação. Então, está pronto, estamos nesse processo de correção de maneira definitiva.

Agora, o mais importante dessa questão da CPI, é que até a não entrada dela, o relatório em discussão, permitiu com que tivéssemos oportunidade de avançar muito na negociação com a área laboral de Paranaguá, e hoje está uma área tranqüila, e todo o contexto auxiliando na modernização. Tanto é que houve, por ocasião da última paralisação, uma negociação, e chegamos ao bom termo, de maneira que

sairemos da operação portuária numa transição negociada com a área laboral, de maneira a tornarmos autoridade portuária plena, passando então, totalmente, a operação portuária para a iniciativa privada, tendo em vista que na última sexta-feira, com aprovação do plano do Governo pelo Conselho, aprovação de uma estrutura tarifária, a passagem da operação portuária para 60 operadores exclusivos, pudemos avançar muito em relação a modernização que o Estado do Paraná exige.

Não sei se respondi a sua pergunta, Deputado.

O SR. DR. ROSINHA - Quanto importa, mais ou menos, agora, o total gasto na informatização, uma vez que já tinha gasto mais de um milhão. Agora vai implicar em quanto?

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - O primeiro, a notícia que temos, o Senhor conhece bem o processo, o primeiro contrato de informatização era de 895 mil dólares, e depois foi aditivado, e chegou a 1 milhão e trezentos.

Muito bem, agora, o que foi previsto não é o que vai ser feito, o que foi previsto era a informatização de algumas coisas dentro, onde a Rede era um sistema, um tipo de fibra ótica, com um outro contexto que desconheço com profundidade.

O que apresentamos para o nosso Governo, para os Secretários, e que concordaram com aquele projeto, foi uma informatização total de todos os segmentos. Uma vez passada para autoridade portuária plena, o Estado terá, quando passar a operação para a iniciativa privada, e isso já ocorreu sexta-feira, o Estado terá obrigatoriamente de saber o que eles estão movimentando lá na beira do cais, sob pena de não cobrar.

Então, é necessária essa informatização, que começara na folha de pagamento, em todo o setor administrativo, e irá para todos os granéis, para carga geral, carga de containers, carga líquida, fertilizantes e por aí a fora.

Então, não é aquilo que foi proposto, totalmente, na outra informatização.

Gira em torno total, pela informação da última reunião com a CELEPAR, o total, eles chegaram em torno de dois milhões e quatrocentos, sendo que quatrocentos e pouco com todas as máquinas, software também de pequena monta, mas o total, a parte maior, que dá oitocentos e tanto, é para um suporte de dois anos.

Então, não está aberto. Podemos, se os Senhores desejarem marcar uma reunião específica sobre isso, virão os técnicos da CELEPAR, SEI, e poderemos esmiuçar o programa, preços, etc., porque não concebo que possa comprar particularmente uma máquina completa com CD-Room, etc., por dois mil e quinhentos, dois mil e seiscentos, e paguemos quatro mil, cinco mil.

Então, isso foi uma coisa que exige que fosse mercado e está aberta. Solicito o apoio, de maneira que possamos informatizar o Porto, porque estou sentindo, de fora olhando, bastante dificuldade de implementar isso.

Então, só com acessos informatizados, as informações de momento podemos conhecer o sistema e o processo.

Para os Senhores terem uma idéia, temos circunstâncias lá, como é feito na mão, um navio levar quarenta dias para ser cobrado.

Descobrimos acessos de informações para um mesmo navio de quatro lugares distintos, repassados de um para outro.

Então, temos que impedir esse tipo de coisa, com senhas escalonadas, etc. Foi o que propus à CELEPAR, de maneira que foi feito um programa, foi estudado, que possamos informatizar e daí uma vez o Estado todo informatizado, as informações possam ser, por sermos públicos, acesso a essas informações, sem dificuldades.

O SR. LUIZ CLAUDIO ROMANELLI - Senhor Presidente, só queria, nesta questão, que o Deputado Florisvaldo Fier levantou, e o Superintendente avançou na discussão, participei como membro suplente na Comissão da CPI do Porto, estivemos lá, inclusive, fazendo acariação entre a empresa de informática que havia sido contratada, e de fato, Superintendente, o Senhor não tem como, como eu não tenho, e creio que ninguém nesta Casa que não conheça profundamente a informática para poder avaliar se os custos que estão sendo dados ao Senhor, no momento em que o Senhor abre uma concorrência pública, o Senhor inclusive recebeu cópia deste documento aqui, uma concorrência pública e quatro tomadas de preço, e um parcelamento, que flagrantemente foge à Lei de Licitações.

Quando nós da CPI investigávamos esta questão, certamente a questão da informatização, foi aquela que mais aprofundadamente a CPI se debruçou, e no depoimento de todos os envolvidos, os responsáveis anteriores e depois os atuais, ficou caracterizado o seguinte: para funcionar o sistema que havia sido feito, fundamentalmente era a im-

plantação do cabo de fibra ótica que havia de ser passado, para fazer a ligação com o cais e com os outros locais, e a famosa senha que daria acesso ao sistema.

Muito bem, esta era a característica. A grande afirmação de Carlos Osaka era a seguinte: ele disse isto - e está textualmente registrado nas notas taquigráficas - que quem havia assumido o lugar dele, não queria fazer o sistema funcionar, porque depois queria, na realidade, recontratar este serviço, e por preços muito mais elevados, e há de ser conhecer o seguinte: um ano depois, temos aqui uma concorrência no valor de um milhão e quarenta e oito mil reais, e cinco tomadas de preço no valor de um milhão e dezesseis mil reais, ou seja, chega até a dois milhões e quatrocentos, mas aqui chega e dois milhões e cem, dois milhões e sessenta e quatro mil reais, por aquele serviço de um milhão e cem mil reais na época. Então, de fato, dobrou o preço. O sistema que está implantado, o Senhor está dizendo que vai ser aproveitado 60% do sistema atual e 40% é novo.

Aqui, inclusive, mostra o seguinte: que todos os serviços que foram feitos, e tenho aqui bem explicado, e o Senhor tem cópia deste documento, todos aqueles serviços que foram executados aqui, estão sendo recontratados ou recomprados por este procedimento licitatório, então, na verdade, queria, sei que o Senhor age, as informações que tenho do Senhor são as melhores possíveis, o Senhor me passou uma excelente impressão nos seus depoimentos aqui na CPI, e passa de novo esta impressão, mas será que como é uma matéria que todos temos uma profunda dificuldade de entender, será que aquela afirmação que o Senhor Carlos Osaka fez não está se concretizando agora neste procedimento licitatório?

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Deputado, sob palavra de honra, lhe digo que não está, porque os serviços que foram contratados naquela ocasião não são estes serviços.

Bom, primeiro, a colocação dele de que somente a fibra ótica possibilitaria entrar em funcionamento, questiono isso, sem conhecer, não sou da área, não sou técnico disso, sem conhecer lhe digo que as condições de legislação, a questão que estamos sujeitos no dia-a-dia de fazer as coisas acontecerem, nesta área de informática, ela se torna obsoleta muito rapidamente.

No caso da fibra ótica, e houve problemas, erros da autarquia que não cumpriu o que tinha que cumprir, porque a legislação impediu, aquele contexto que sabemos do setor público, quando agora vimos esta questão para que a pudéssemos informatizar já o sistema não atende mais a fibra ótica e eu disse, se não atende, vamos deixar esta e colocar outra, não serve. Então, eu só tinha uma defesa em relação a isso: chamar quem entende, e me propuseram algumas vezes abrir mão da CELEPAR e da SEI. Não abro mão! É Estado, eles são técnicos e vão avaliar. Agora, em relação a esses equipamentos, se o senhor tiver oportunidade de descer lá, faço o convite a esta Casa, estamos lá à disposição e teremos o máximo de honra e prazer de recebê-los. O Senhor vai ver que o sistema de "no break" nosso, parece uma locomotiva funcionando.

Então, os sistemas que são fáceis, quando vemos a CELEPAR funcionando, os técnicos dela funcionando, o pessoal da SEI equacionando, o Senhor vê que é simples. Era passar a fibra ótica em cima, e depois puxar onde fosse necessário, mas não se exigiu que fosse em cada ponto.

Então, veja, Deputado, são circunstâncias de momento. Era um cenário, o nosso é outro cenário. Estamos exatamente a caminho da autoridade portuária, vou ter que ter gente no cais, e gente no sistema, de maneira a verificar o que o operador portuário está movimentando, porque ele pode estar movimentando 50 mil toneladas, e informar para a gente que está 30. Então, vou ter que ter gente no cais controlando isto. Não era no cenário anterior era o Estado fazendo operação portuária.

Então, esta é a questão, e por isso peço ajuda, auxílio da Casa, está aberto e lá chamando a CELEPAR, ele dá uma explicação completa no processo. Confesso que não entrei nesta questão. Quero o Porto objetivo, autoridade portuária, precisa controlar tudo e a CELEPAR planejando tudo, e o nosso técnico do lado deles, trabalhando aqui para ver, isto eu preciso, aquilo dá, aquilo tem dificuldade, etc.

Então, é um processo totalmente transparente, necessário, e não podemos, o Estado do Paraná e a nossa área de desenvolvimento permitir que tenhamos o Porto funcionando da base da anotação em cima da perna. Não podemos isto.

Então, coloco-me à disposição, estamos totalmente disponíveis e abertos, os editais, a minha maior arma neste processo, Deputado, é a transpa-

rência, porque se estiver errado há impugnação; se estiver certo, acontece.

Então, para mim não interessa o meio do caminho. Preciso informatizar, preciso, é uma necessidade, porque não posso depender de que se cobre um navio 40 dias. Como é que vou gerenciar a minha administração, se o cara opera aqui e paga e só vou receber 40 dias depois. Então, é muito complicado isto para mim.

Preciso acelerar este processo. Conseguimos, em alguns segmentos de carga, 15 dias para cobrar. Então, quando o Deputado Algaci Túlio, Líder do Governo, me alertou para esta questão de informatização, o seu questionamento em função da CPI, criou-se uma CPI em função de um contexto, e agora estamos fazendo muito mais, na hora disse para ele: estamos totalmente disponíveis, abertos, a CELEPAR foi quem fez, junto com a SEI e o Porto. Estamos à sua disposição, à disposição da Casa para aquilo que for necessário verificar, etc. Se tiver erros, se for meu, eu respondo; se não for, corrigimos, e o importante é que haja um conjunto de forças para tornarmos o processo como um todo transparente, e a população tenha, o povo tenha condições de saber o que ocorre, onde gasta, como é, como não é. Esta é a minha visão, a minha posição.

O SR. ÂNGELO VANHONI - Seja bem vindo a esta Casa, meu caro amigo Anibal.

Tenho três questões. Queria saber a sua opinião sobre três questões. A primeira delas, Anibal, tenho uma posição muito clara, já manifestei isto aqui na Assembléia, quando da oportunidade que a Centro-Sul, por um processo que nem o Senhor tinha tomado conhecimento, mas ganhou, através de um subterfúgio na delegacia portuária, a exploração daquela parte do cais lá de Paranaguá, e sei que alguns pedidos de aforamento também entraram posteriormente, e há uma voracidade por parte de alguns agenciadores marítimos, no sentido de que todo o cais do Porto de Paranaguá, um investimento que o Estado fez e que pode ter muito lucro para poder aplicar esses recursos no próprio desenvolvimento da operação portuária, da melhoria das condições de transporte marítimo, das riquezas aqui do nosso Estado e do nosso País, estarão sobre risco, se este processo meio nebuloso, que está acontecendo com esses pedidos de aforamento continuarem.

Então, gostaria de saber em que pé andam as questões relativas à Centro-Sul e o processo de, na prática é



um processo de privatização dos berços do Porto de Paranaguá.

Outra questão que gostaria de levantar, é a respeito do acidente. A discussão levantada aqui, vamos ser bem franco, de que o acidente aconteceu num determinado dia, a administração do Porto de Paranaguá não tomou nenhum posicionamento, não guinchou, não amarrou o cabo de aço, e sete dias passaram e não deu outra, o container, com o peso que tinha, em cima da cámbrea, com maré vazante, foi tudo para baixo d'água. E essas máquinas são importantes, você conhece o Porto de Paranaguá, para operação de carga e descarga, e cada vez mais essas operações de carga estão sendo transportadas pelo mundo todo através de container, é uma tendência, é uma realidade, e se o Porto de Paranaguá não estiver equipado com os equipamentos de guindaste para fazer a operação, tanto de carga como de descarga dos containers, sem dúvida nenhuma que o nosso Porto estará sendo sucateado como nunca na história do nosso Porto.

Então, gostaria que você pudesse trazer para nós quais as medidas que foram tomadas, dê um relato a respeito desse acidente, e o que está em curso hoje, quais as medidas tomadas.

A terceira questão, é de que o Porto de Paranaguá tem dinheiro para informatizar. Acho importante a informatização, deve ser informatizado. Mas, gostaria de saber, há uma pendência judicial antiga, e a Cidade de Paranaguá ganhou essa pendência judicial de que o Porto de Paranaguá devia pagar ISS para o município.

Sou parnanguara, sou nascido em Paranaguá, o meu avô é nascido em Paranaguá, os meus pais nasceram em Paranaguá, e o Porto de Paranaguá, se traz um benefício para o Estado do Paraná, se traz um benefício para todo o povo do Estado do Paraná. Posso lhe dizer com certeza, tem trazido danos gravíssimos à Cidade de Paranaguá, a quem mora naquela cidade, a quem a construiu, aos seus avós, aos seus filhos e aos seus netos que moram naquela cidade.

Infelizmente, durante muitos anos ficou uma pendência judicial de que o Porto não deveria pagar ISS. Os caminhões entram dentro da cidade, o Porto atrai milhares de pessoas para trabalhar, há uma série de problemas sociais agravados por uma cidade tipicamente portuária, não só em Paranaguá, mas no Brasil inteiro, no mundo inteiro acontecesse isso; e havia uma pendência judicial, que havia um entendimento de que o Porto não deveria pagar nenhum centavo de imposto para a

cidade. Graças à Justiça, o Porto foi obrigado a pagar o ISS ao município, graças ao entendimento do Governador Jaime Lerner, no começo do ano. Com satisfação, vi, numa solenidade aqui no Palácio Iguaçu, que o Porto de Paranaguá estaria pagando mensalmente, fizeram um acordo em relação ao passado da dívida que o Porto tinha em relação a esta cidade, e assisto agora, tenho notícias de que é o quinto mês que o Porto de Paranaguá não paga o município, a nossa cidade.

É preciso dizer que as crianças estão precisando de serviços médicos, é preciso dizer que as famílias parnanguaras precisam do posto de saúde, é preciso dizer que para a melhoria do próprio Porto de Paranaguá, obras de estrutura... Senhor Presidente, se o Senhor for me cassar a palavra, vou me retirar, e vou fazer um sinal de repúdio a esta Sessão.

O SR. PRESIDENTE (Neivo Beraldin) - Vossa Excelência está equivocando. Não estou cassando a sua palavra.

O SR. ÂNGELO VANHONI - O Senhor apertou o botão em que sentido?

O SR. PRESIDENTE (Neivo Beraldin) - Acidentalmente. Vossa Excelência pode usar a palavra.

O SR. ÂNGELO VANHONI - É bom que fique claro, porque fui o autor da convocação.

Peço que registre lá naquele relóginho. Não tem mais Deputado nenhum, aqui, hoje. Estamos num ambiente tranquilo. Não há sessão.

O SR. PRESIDENTE (Neivo Beraldin) - Vossa Excelência está com a palavra, tranquilamente.

O SR. ÂNGELO VANHONI - Então, Vossa Excelência se contenha nos equívocos em relação a esta campanha perto do seu dedo. Sugiro que Vossa Excelência ponha a mão no bolso.

(Risos)

Porque até agora estava indo muito bem a discussão, a respeito do Porto.

Então, Anibal, quero saber qual é a razão, se o Porto tem recursos, hoje, para fazer a informatização, qual é a razão, se é razão financeira, se o problema for financeiro, vou fazer uma solicitação. Sei que o Senhor tem o espírito aberto. Acabou de solicitar à Assembléia Legislativa que vá ao Porto de Paranaguá tomar pé de toda a situação da informatização, se reúna



com a CELEPAR, com a Secretaria de Estado, se for problema financeiro, peço que o Senhor marque uma audiência com todos os técnicos, porque aí a Assembleia vai querer saber todos os problemas relativos a dinheiro, do Porto de Paranaguá. Porque não podemos admitir que o Porto não pague o devido ISS para o município da nossa querida Paranaguá.

Então, são esses dois problemas: privatização, Centro-Sul, aforamento, questão do ISS, e questão relativa ao acidente entre o portainer e a cábrea.

E por último, para arrematar, queria ouvir a sua opinião: o Senhor é favorável à privatização do Porto de Paranaguá?

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Vocês vão me permitir de fazer um pingue-pongue com o nosso Superintendente.

Mas gostaria, de resumidamente, falar sobre os quatro itens: Centro-Sul, aforamento e voracidade.

O Superintendente vai falar sobre a situação do Centro-Sul, sobre os aforamentos, isto teve uma evolução muito positiva. Devemos isso à compreensão de nosso então Ministro Odacir Klein, que teve uma evolução favorável aos interesses de todos nós. Mas a minha preocupação é quanto a voracidade. Infelizmente, a voracidade é muito maior que a aqui apontada pelo eminente Deputado.

Estamos vivendo fatos graves, porque existe dentro do País, não conseguimos dar forma, mas existe todo um complot no sentido de que as concessões dos estados sejam levados na barriga até terminarem, para então os portos voltarem à alçada federal, e na alçada federal serem privatizados praticamente na sua verdadeira acepção da palavra.

Os portos que estão delegados aos estados, são os do Rio Grande do Sul, ao Estado do Rio Grande; o Porto de São Francisco, delegado à Santa Catarina; por Paranaguá, o Estado do Paraná; e o Porto de São Sebastião, no Estado de São Paulo. Se olharmos esse contexto, realmente o que conta é o Porto de Paranaguá.

Como a delegação termina no ano de 2002, há todo um trabalho no sentido de se retardar ao máximo possível as melhorias, os arrendamentos, a privatização, as concessões, que falaríamos a seguir, para que realmente o Estado continue detendo um poderoso instrumento do seu desenvolvimento econômico.

Então, além da voracidade, que considero pequena, existe uma voraci-

dade maior no sentido de tentar tirar dos Estados essa delegação, que está voltando para o Governo Federal. É um trabalho que se está fazendo para ampliar a presença do Estado no Porto por mais anos.

Centro-Sul e aforamento, pediria depois ao nosso Superintendente que falasse. O acidente, gostaria que ele falasse sobre o assunto, porque pode explicar com detalhes.

O problema da informatização, pendência judicial, é da sua alçada.

Mas, gostaria de fazer um comentário sobre privatização. O que se pretende com privatização? Este termo está muito gasto no Brasil. O que pretendemos no Porto, e precisamos contar com a compreensão e a ajuda da Assembleia, é que estamos desesperadamente lutando para que não haja privatização, na sua verdadeira acepção da palavra, que é onde a voracidade de alguns, no Brasil, querem. Pretendemos, e esta é a orientação do Governador Jaime Lerner, que, respeitada a legislação, boa ou má ela existe, o Porto de Paranaguá continue sendo Porto público e não Porto privado. A operação privada, sim, de acordo com o que determina a lei, mas que ele seja público, porque é isto que interessa ao desenvolvimento do Estado. Ou seja, queremos ter um terminal de container, que qualquer armador, que trabalhe com container, use no Porto, e não apenas, digamos a MAES que chegasse lá, ganhasse o terminal de container, e só containers dela pudessem usar o Porto.

Queremos, e esta é a primeira fase da concessão que pretendemos fazer, isso irá para edital e terá uma outra discussão, pretendemos que o corredor de grãos, que não queremos mais chamar de corredor de exportação, mas sim de corredor de grãos, por quê? Porque hoje, importamos muita coisa. Porque este corredor que é hoje operado pelo Porto, de acordo com a lei, terá que ser operado pela iniciativa privada, venha a ser, sim, operado pela iniciativa privada, mas que não seja operado por uma empresa que torne aquilo monopólio dela própria.

O SR. ÂNGELO VANHONI - O Senhor pode dizer qual a razão fundamental do corredor de grãos ter que ser operado por uma empresa, e não como o Estado vem fazendo hoje?

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Porque a Lei nº 8.630 teria que ser discutida.

Bom, o que estamos procurando é uma forma que também o corredor continue sendo público. Alguém poderia per-

guntar: "então por que não terceirizar a sua operação?" Praticamente é a mesma coisa. Assim como queremos, e conto com essa compreensão da Assembléia, teremos que ter um terminal realmente efetivo para fertilizantes, e fertilizante é matéria-prima, é oxigênio que mantém a vida econômica do nosso Estado. Não podemos deixar que caia na mão da iniciativa privada, e que ele não seja público. Porque uma cooperativa que, amanhã, eventualmente, queira fazer uma importação, não poderá fazê-lo se pertencer a uma empresa só.

Então, essa é a figura que se pretende para os diversos setores de Paranaguá, é que a operação seja privada, sim, mas que o Porto continue público, sob o comando de uma autoridade portuária estadual. Por que estadual? Porque os Senhores aqui que representam desde a agricultura lá do Oeste até o Norte, que representam o litoral, aqui estão todas as regiões do Estado, é que poderão fiscalizar esta autoridade portuária, no sentido de bem operar o Porto, sem monopólios tão perniciosos quanto o monopólio, eventualmente estadual.

Por isso, sobre privatização, a filosofia é essa. Queremos corredores, terminais operados pela iniciativa privada, mas de natureza pública. Essa é a filosofia. Como fazê-lo, algumas experiências já existem, a nacional, a própria Rede Ferroviária Federal está tendo muito cuidado na sua privatização, na privatização das suas malhas, para que um usuário não fique, de repente, com todo o poder nas mãos, em detrimento de outros usuários.

Essa é uma colaboração que vamos precisar de uma discussão mais ampla, vamos precisar dessa discussão com os Senhores aqui na Assembléia, e que esperamos, no futuro.

Passo então, ao Superintendente Petraglia, para dar a notícia sobre o Centro-Sul, sobre o aforamento, o problema do acidente e a informatização, a pendência judicial. E o INSS, que o Deputado Vanhoni disse muito bem, o Governador Jaime Lerner determinou o seu pagamento, já fizemos os pagamentos, inclusive os atrasados, mas por alguma razão ele vai dizer, hoje estamos atrasados em relação aos compromissos assumidos.

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Meu caro amigo Vanhoni, agradeço a honra a convocação. Prazer em vê-lo novamente.

Em relação aos aforamentos, me causou muita surpresa o que ocorreu antes disso. Gostaria de dizer que a cada dia que passa, que seu militar da

reserva, tenho um senso de patriotismo muito grande, por questão de formação, mas a cada dia que passa, tenho mais orgulho de ser paranaense, pelas coisas que estamos fazendo, e pelas pessoas que tenho encontrado na área legislativa, na área judiciária aqui no Paraná.

Temos, particularmente, tenho muita sorte de ter hoje no Governo o Secretário Deni Schwartz pela penetração que ele tem especificamente nesse caso dos aforamentos.

Fiquei perplexo e surpreso que um paranaense usando de artifícios muitas vezes questionáveis, tendo um contrato com o Governo do Estado, fazendo uso deste contrato com redutores tarifários, tendo vencido cerca de 90% desse contrato, onde o Estado do Paraná e União pagaram esses investimentos com os redutores, tem usado de artifício para aforar.

Esse aforamento foi proposto para vários terminais, lá embaixo, e não aceitaram. Propuseram à COAMO, propuseram à COTRIGUAÇU, propuseram a todo mundo, e não aceitaram, pois esse paranaense fez. E ele teve a ousadia e a petulância de ir à minha sala e desafiar o Estado. Tive a oportunidade de dizer para ele o seguinte: "Senhor empresário, o Senhor não vai ter nesta luta o Superintendente contra o Senhor. Não vai ter o comandante Petraglia contra o Senhor. Vai ter o Estado contra o Senhor. O Senhor tem chance de reverter esse processo, se cancelar esse pedido e terá o Estado a seu favor, para recuperar os seus 600 mil dólares que pagou equivocadamente para a União". Ele zombou, ironizou e declinou da minha proposta.

Foi uma luta insana isso. Estive no STU aqui, no PDU, estive no SPU em Brasília, Ministério dos Transportes, e entrei administrativamente com todas as documentações. Como é que pode o serviço patrimônio da União conceder o aforamento de uma área da União sob concessão do Estado, que tinha sido pedido aforamento pelo Estado na década de 1980 e negado, e ele concede a uma empresa, sem que o Estado seja consultado, sem que o Ministério seja consultado, sem que ninguém seja consultado, burlando a Lei em todas as instâncias.

Muito bem, agimos administrativamente, pessoalmente, convocamos a frente intersindical, a área laboral, convocamos os nossos Deputados da Bancada Federal em Brasília, nossos Senadores para essa empreitada. E foi através da pressão política no Congresso, pressão política no congresso da área laboral de Paranaguá, e atitu-

de administrativa e forte nossa, essa luta insana, e conseguimos reverter administrativamente isso. Porque foi levantando em vícios de origem e conseguimos, depois de um ano, o documento do SPU cancelando o aforamento por vícios de origem. Foi revertido o processo.

No ano passado, quando tomei conhecimento, a minha vontade, como descendente de italiano e guerreiro por formação, queria ir lá e cortar a correia dele, mas tive que me conter e ir dentro do processo público e da legitimidade do processo.

Pois bem, hoje estamos aguardando o juiz, porque quando veio esse documento, depois de um ano e tanto, o documento chegou às minhas mãos e entrei imediatamente com uma solicitação de queda de preferência, que foi dado na ocasião para ele, a quebra de contrato, a denúncia de contrato e a incorporação imediata ao patrimônio da União desse Terminal. Está sub-judice, o juiz concedeu a liminar na preferência e mandou instruir o processo.

Para os Senhores terem uma idéia, hoje, o terminal está às moscas, deteriorando, e a safra paranaense depende também desse terminal para movimentar.

Então, na subida de Paranaguá, conversando com a minha procuradora, solicitei que ela entre imediatamente com uma petição ou medida cautelar, de maneira que o juiz passe, ou para nós, ou para terceiros, para que eu possa preparar esse terminal para a safra vindoura, que se mostra previsivelmente de alto nível.

Então, a questão do aforamento da Centro-Sul, matei lá. Além disso, foi solicitado um aforamento, e concedido aqui no Paraná dois milhões e cento e vinte e cinco mil metros quadrados, na área portuária, sem consulta ao Estado e à União. Nós cassamos. E outros mais aforamentos pediram e cassamos administrativamente, por pressão política.

Então, esse contexto de aforamento no Paraná, não existe mais. Qualquer solicitação por pressão política laboral, e agora fico extremamente contente com a sua posição, de maneira que teremos também a bancada paranaense estadual na defesa disso.

Como disse o Secretário, com a decisão política do Governador no ano passado, em manter o porto público. O que estamos vendo, a nível de Governo Federal, a concessão de portos que não comportam mais de um operador. São portos pequenos, não comportam a movimentação para mais um operador.

Então, ele está concedendo totalmente, a Kaiser, inclusive. Nos portos de grande movimentação, como é o caso de Santos, Paranaguá, Rio Grande, a decisão do Governo foi arrendar. Porto público, ele é bem inalienável, está na Constituição isso.

Então, a decisão do Governador no ano passado, evidentemente assessorado pelo Secretário dos Transportes, experiência inegável, inclusive, conhece bem o Porto, de que tivessem mantido público. E essa foi a decisão. Então, quando se fala de privatização do Porto, a privatização tem dois enfoques, a decisão do Governo Federal foi conceder e arrendar. No caso de Paranaguá, é por arrendamento, mas não de faixa de cais, arrendamento de área para que não permitamos que haja caracterização ou monopólio de movimentação. O Estado terá, a partir do momento que alguém estiver indo contra o interesse público, o Estado entra e impõe a sua vontade.

Então, na questão dos aforamentos, não há dúvidas, estamos atento e uso muito os nossos Deputados, através, é evidente, do Secretário, que a penetração dele é muito maior que a minha. E o Governo, uso muito de maneira a manter acesa a chama dessa questão a evitar esse tipo de loteamento de área de porto. Quem quer operar no Porto faz a lei, solicita: eu quero a área tal, arrendar. Pague, eu licito o que ele quer, tem um plano de desenvolvimento aprovado.

Então, dentro da lei, dentro do contexto, não há impedimento nenhum de se chamar investimento no Porto. Agora, não podemos concordar, e que seja aproveitado circunstâncias diversas para se tomar uma área, que de direito é da União, e geograficamente, é do Estado do Paraná. Espero que o Senhor esteja contente com a minha explicação.

Em relação à privatização de berço. Está explicado. Não se vai arrendar o berço. É uma decisão do Secretário. Se recebo pressão, os Senhores imaginem o Secretário o que não recebe com relação a isto. Os interesses nesses arrendamentos, nessa modernização do Porto são de tal ordem que temos, eu particularmente, tenho muito cuidado de levar ao Secretário, ao conhecimento dele e discutir com ele esta questão. Porque mais importante que o interesse pessoal, está o interesse nosso como paranaense, e com uma visão de desenvolvimento em todo este contexto.

O SR. ÂNGELO VANHONI - Aníbal, vocês pretendem arrendar o silo?

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Os Senhores vejam só. Uma empilhadeira que quebre um retentor, ela tem que entrar, por questão de legislação, não posso licitar um retentor agora, um daqui há 15 dias, entra no conjunto de compras para licitação. Às vezes, essa empilhadeira fica dois meses parada por causa disto.

O que se pretende em relação ao corredor, é licitar sua operação, ou seja, vai um consórcio, ou uma empresa, vai operar o terminal nas condições hoje de terminal. Corredor de movimentação de grãos público, naquele regulamento que está lá hoje, nas condições que o Porto opera hoje. E o Estado vai pagar uma parcela da sua tarifa de infra-estrutura de operação portuária para que ele faça isso. Então, ele vai manter o corredor, operar e receberá do Porto, da autoridade portuária por esse serviço. Só que, quando quebrar o rodete, romper uma correia exportadora, quando queimar um fusível, um sistema da balança de pesagem, não se leve dois meses para arrumar. Ele pega o telefone e decide onde vai fazer. Vamos tornar ágil, porque não podemos, num corredor do porte do nosso, estar atrelado a esse sistema, esse tipo de dificuldade.

Esta é a posição do Governo, como o Secretário falou. A condição básica é que se opere o corredor público como se opera hoje, atendendo todo mundo que queira operar lá, por ser um corredor de movimentação público. No momento de exportação. Na sequência exportação e importação.

O SR. ÂNGELO VANHONI - Gostaria de saber a respeito do ISS.

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - O Senhor sabe muito bem que a pendência judicial poderia levar até o Supremo. Estamos passando para a autoridade portuária, e a autoridade portuária não cobra sobre serviço, não haverá mais serviço. Vou arrendar e passar tudo. A autoridade portuária não vai ter como pagar o ISS. Quem pagar são os operadores portuários que vão prestar os serviços no Porto, uma vez completada esta transição.

Muito bem, a decisão do Governador, já no ano passado, foi sinal verde para negociar. Eu jamais repassaria um tostão para a Prefeitura, se não tivesse amplamente discutido com a sociedade parnanguara e com a Câmara de Vereadores, de maneira a viabilizar o

processo transparente. Uma vez recebido o sinal verde do Governo, uma negociação com o Prefeito, com o nosso Diretor-Administrativo o seu irmão, o nosso setor jurídico da Prefeitura, depois de muitas indagações, porque tinha-se um valor passado de vinte milhões, dando bi-tributação etc., chegamos a um valor de seis milhões, quarenta e cinco prestações de cento e cinquenta mil pelo passado. De 1988 a 1995 não se pagou nada no Porto. Os Governos anteriores, o cenário era outro, houve por bem não recolher este imposto. A decisão nossa foi quitar o passado e passar a recolher.

Então, essa negociação foi feita a nível adequado, discussão civilizada. Chegou-se a este valor, depois de várias análises. Expurgamos as tarifas de tributação e chegamos a que se pagasse 5% sobre 60% do total arrecadado, em vista das tabelas que estavam envolvidas.

Isso veio sendo feito ao longo do tempo, a partir do momento da decisão e do desencadeamento do processo, o nosso jurídico, que é um jurídico da Prefeitura. Entraram com uma petição para zerar a questão. A Justiça tinha dado ganho de causa, acho que na primeira e segunda instância, não tenho certeza, e iria se prolongar pelo tempo esta discussão e sua cidade natal, iria penar.

O Governador não permitiu isso de maneira nenhuma, e exigiu que se negociasse. A gente veio pagando o passado, etc. Só que tem uma questão que temos que resolver, e estaria resolvido definitivamente, se este ano não tivesse sido um ano eleitoral. O projeto nosso de solução definitiva está pronto, está na mão do Governo, só não lançamos por uma questão legal. Senão já estava zerando tudo. Enquadrando os servidores, acertaram todas as pendências. Colocando turno de 6 horas e por aí afora. Os desvios de função é a grande morte das ações trabalhistas que temos lá.

Simplesmente, Deputado, já pagamos, nos últimos 29 meses, 45 milhões em ações trabalhistas. Esse ano, 16 milhões foram penhorados. Hoje, estou com a minha conta. Estava com a minha conta, porque cobri a penhora. Porque agora é penhora com bloqueio. Já me avisaram que está para entrar um penhora de um milhão e tanto, e outra de dois milhões.

Então, pergunto: até quando a sociedade paranaense vai concordar que tenhamos um passivo de 300 milhões de dólares; daqui há 5 ou 6 anos, mais 300 milhões de dólares; daqui há 10 ou 15 anos, mais 300 milhões de dólares.

Temos que estancar esse processo. Estancou para isso se encerrar. Por lei prevista, essa negociação toda. Empacou o processo por quê? Primeiro, uma oposição muito grande da área laboral, que felizmente encerramos esse processo na sexta-feira, onde eles concordaram e aprovaram o plano, etc. E concordaram em apoiar o desenvolvimento e a modernização, que eles nunca foram contra. Eles só queriam a garantia do mercado de trabalho, que garantimos.

Muito bem, uma vez isso estancado, a nossa idéia é que haja passivo trabalhista para o tesouro e se resolva a questão a nível de Estado. Porque hoje, como diz o nosso Secretário, não dá para saber se é barra ou tijolo. Uma hora é isso, e outra é aquilo. Tem que estar defendendo duas posições. E temos a solução para este processo. A partir do dia 2 de janeiro, teremos em andamento, a mudança. Por quê? Está em negociação a transição. Eles concordaram em sair, da operação portuária, da prestação de serviço e passa a ser órgão regulamentador.

Só querem saber. Uns querem sair, outros querem continuar na área da iniciativa privada, outros querem passar para o Estado. Então, tem que haver uma negociação de quem é quem. Como se acerta isso, para que a gente toque como autoridade portuária. O Senhor imagine o que é ter administrado e gerenciado, ao longo desses 23 meses, sendo a cada instante sobressaltado com penhora. É penhora de um mil, 500 e 2 milhões de dólares. Penhora 2 milhões com bloqueio. Pronto, o que cair vai para a penhora do Banco do Brasil.

Como é que vou gerenciar, como é que vou pagar credor, como é que vou pagar fornecedor, como é que vou fazer o corredor funcionar. A empilhadeira, meu Deus! Não tenho recurso para isso. Então, uma engenharia financeira e administrativa, uma loucura total.

O que nos causa maior perplexidade, que as penhoras caem longe das datas de pagamento e elas caem exatamente, na medida da diferença do que está colocado, agendado ou comprometido. O que sobra.

Então, quero estancar isso, passar o nosso orçamento do Estado e tirar isso, passar para o Tesouro, de maneira que eu possa lá, eu, o gestor, o Superintendente, que segue e daqui para a frente, a solução definitiva para o processo, que é a única saída que temos para essa questão.

Então, a razão de não termos acertado a questão do ISS, e o Senhor sabe que fui acusado de ter pago um atrasado na ocasião, como oposição po-

lítica e não era. Simplesmente estava num sufoco tremendo, sabia o que estava ocorrendo e como estou sabendo hoje o que está ocorrendo, tem 13° de trabalhador para ser pago, não sou insano, sei exatamente, só que na minha prioridade, primeiro, por lei, é o salário de quem está trabalhando e fazendo o Porto funcionar, e em segundo lugar, são os acordos que fiz com os aposentados, que permitiram com que eu sobrevivesse até hoje. Terceiro: os acordos que foram feitos sem ir para a Justiça. Quarto: questão do ISS. Como não consigo chegar lá, o que entra está bloqueado. Quando está chegando perto do pagamento, sobra exatamente o que vai ser a folha.

As informações dentro de Paranguá são uma coisa alucinante. Só cai a penhora, na medida do que eu tenho. Quando está chegando a tal da folha, sobra dinheiro para se fazer o pagamento. Então, o Senhor imagine o que é esse processo gerencial de sobressalto e por impulso.

Todo dia vejo como é que está a nossa conta. Como é que está? Penhora da. Como é que está? Caiu um pouquinho a movimentação, e é isso. Tem sido, ao longo desses 23 meses, um processo desgastante, mas adequadamente tocado por toda a autarquia, porque não é um esforço só meu, é todo um conjunto, os trabalhadores têm consciência do que representa isso. Essa é a razão do ISS. Determinação do Governador: pagar. Determinação do secretário de Transportes: fazer tudo para manter em dia. E determinação é determinação, não discuto. Cumpro.

O SR. ÂNGELO VANHONI - O Senhor não sabe quando poderá voltar a pagar o ISS?

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARAGUÁ (Anibal Petraglia) - Olhe, meu caro Deputado, vai cair uma penhora de 1 milhão e tanto e outra de 2 milhões. Não vou ter dinheiro para pagar a folha. Qual a solução? Estamos estudando. A minha equipe está lá estudando. Se tiver que fazer empréstimo, repasse pelo Governo, não sei o que vai ser feito. Agora, tirar de educação, de saneamento? É complicado isso. Rubrica o orçamento. Não é uma coisa fácil. Temos que equacionar. As linhas de ação que eu achar, vou levar ao Secretário, e decide qual o caminho a fazer.

Hoje recebi a informação das duas penhoras que cairão nos próximos dias, e vai levar a uma solução bastante complicada, porque ao longo desse tempo, os Senhores imaginem: 45 mi-

lhões dá para fazer quantos equipamentos? Quantas coisas daria para fazer com esse sistema, com esses recursos que foram desviados. Não discuto a validade deles, porque o juiz julgou. É questão que deveria ter recebido antes, mas o fato é que é uma situação extremamente complicada para o administrador público que tem compromissos e responsabilidades legais no processo.

O SR. PRESIDENTE (Neivo Beraldin) -  
Pedi a palavra o Deputado Colombo.

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) -  
Tem mais duas questões ainda. Posso continuar, Deputado?

O SR. PRESIDENTE (Neivo Beraldin) -  
Pode continuar.

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Sou totalmente favorável à Lei 8.630, de privatização dos portos. Vi, ao longo desses 23 meses, diálogo constante, presente, e porta aberta para a área laboral, dizendo para eles: "a lei pode não ser perfeita, mas a lei é excelente". Por que? Porque ela dá nome aos bois, ela permite com que se dê a responsabilidade a quem deve ter e permite que o trabalhador esteja protegido dentro do órgão gestor, que o operador possa ganhar o seu dinheiro e ter as suas responsabilidades. A autoridade portuária possa manter, exigir e dar toda a infra-estrutura e os usuários terem condições de menor custo. Sou totalmente favorável e me posicionei em relação à Lei 1.125 do Deputado Aleluia, que tinha tendência a dar determinadas condições melhores para um segmento que opera na área portuária.

Apesar dessa lei ser totalmente favorável à administração, porque o navio atracaria e faria tudo, eu cobraria igual. Na minha receita continuaria, mas eu como administrador público e como do Governo, no nível do Governo que temos, eu veria menos trabalho, e o trabalhador portuário aliado também no processo.

A lei é um conjunto de cláusulas que permite que haja modernização, sem prejuízo de um ou outro segmento e cortando a maior parte das distorções.

Na última sexta-feira passamos, oficialmente, por 60 operadores portuários, aprovamos junto com os trabalhadores todo nosso plano de Governo. As tarifas são as mais baixas do País, operamos em Paranaguá, o segundo Porto

movimentador do País, com tarifas de Porto de 5º escalão. Essa conquista é do nosso Governo: conversando, dialogando e mostrando o caminho.

Para encerrar, a questão do acidente. Gostaria de dizer que as coisas que ocorreram nesses dois anos na área portuária nacional, e por excelência na área portuária paranaense, foram avanços lentos. Fomos o primeiro Porto a estabelecer a estrutura tarifária nova e o último a implantar. O primeiro Porto que estabeleceu as condições do operador portuário e o último a implantar. Mas só que a nossa implantação é firme, definitiva e sem oposição.

Para os Senhores terem uma idéia, todos os nossos projetos de arrendamentos e licitações estavam já preparados, com mandado de segurança, para impedir o processo. O que faz parte do processo democrático. Agora não, temos todo conjunto da sociedade paranaense, todo conjunto trabalhando para lançar o Porto num outro patamar.

Em relação ao acidente, o que acontece: os dois equipamentos não são do Estado. O Senhor, na sua convocação, fala de patrimônio público do Estado do Paraná. Não é. Ele é da União, da PORTOBRÁS, que quando foi extinto o patrimônio da PETROBRÁS, alguns portos assumiram parte desse patrimônio. Especificamente esses dois equipamentos passam sob responsabilidade da CDRJ. Assim como os equipamentos de Rio Grande passaram sob responsabilidade da CODESP em São Paulo. Então, eram equipamentos da União, por empréstimo ao Porto.

Com a condição de haver seguro, manutenção adequada e operação dentro do que se previa, e o seguro foi feito para a empresa que construiu o equipamento. A dona do equipamento que fez o leasing. Muito bem: as condições meteorológicas adversas, e lá em Paranaguá tem essas condições de canalização de vento, tormentas, etc., houve uma rajada muito forte, houve o deslocamento, o operador não conseguiu fazer com que atuasse a tempo o sistema de travamento. Ele atuou e não engatou. Ele correu até o final do cais, inclinou e foi suportado pela cábrea, isso às 5 horas da tarde.

Infelizmente, no Brasil, não temos uma indústria de mecânica pesada a nível de atendimento numa situação dessas, de bate e pronto. Não temos. O Paraná, muito menos.

Então, para os Senhores terem uma idéia, estamos retirando hoje, de baixo do mar, esse equipamento. Veio um guindaste flutuante do Rio de Janeiro, tirar os pedaços. Para tirar



inteiro, teríamos que buscar na Holanda. Quando inclinou, e a diretoria técnica me consultou, o problema envolvido, maré, etc., de fazer o estaiamento, rapidamente, contatamos a empresa que faz isso, e negociações de toda ordem, havia risco das pessoas. Para o Senhor ter uma idéia, quando o guindaste, o container inclinou, o operador conseguiu sair lá de dentro, ele levou 20 minutos até conseguir falar, pela situação de pânico que ele ficou, e o medo de ter descido lá de cima.

Veio a decisão para mim, tem duas questões de risco. Primeiro risco, do pessoal que vai trabalhar, tentar segurar o container. Segundo risco, em fazendo peamento no cais, levantar o cais todo, porque o cais não foi feito para tração, ele foi feito para compressão. O navio atraca, peia, amarra nos cabeços, e o navio fica parado ali.

Nessa decisão, houve riscos de pessoas, eu não deixei, dei ordem para não se aproximar e não arriscar uma pessoa sequer, nem vida, acidente fatal, muito menos acidente grave. Se já tinha o risco do cais, já tinha o risco de vida, sabendo que não ia operar o container, ele ia ter que ser recuperado fora. Material é mais fácil, retira, conserta e toca, a vida a gente não recupera, uma perna perdida de um trabalhador que foi tentar, não recupera. E hoje estou tranqüilo, porque o material e o equipamento não é nosso. A seguradora vai retirar da água, vai ver se dá perda total ou não, se dá para recuperar ou não, e se recuperar, nos interessar, mantemos, se não, olha meu amigo, pega seus escombros e leva, porque vou dar o meu jeito aqui de outra forma. A cábreia, quando o container inclinou em cima, ficou suportado, e fotografei daqui, ficou suportado numa viga, que não suportou, ficou ali encostado. Com a oscilação da maré, ele acabou escapando, rompendo, e ele afundou a cábreia.

Seguro: não tinha seguro. Sabe por que não tinha seguro? Porque ao longo de 354 dias, com 74 despachos, com problemas legais e circunstâncias, etc., não conseguimos licitar, sabe por que, Deputado? Porque quando houve a primeira prorrogação e eu banquei, mandei prorrogar no peito. Prorroga. O mais importante é o bem do que o processo. O mundo caiu em cima de mim. Veio a Secretaria dos Transportes, Secretaria do Governo, Tribunal de Contas, e todo mundo contra, porque eu prorroguei. Quando tentei prorrogar de novo, e daí entra o Decreto, entra mudança, entra um monte de questões en-

volvendo a questão de seguros, de equipamentos, me proibiram, não pude renovar o seguro. E veio, foi convalidada a primeira prorrogação, e me impediram de renovar de novo.

Muito bem. Quando estava no processo de licitação, houve o sinistro. Então, isso temos que repensar, e o mais importante que esta questão é o processo. Tem determinadas áreas do Governo que não podem ficar atreladas à questão de legal, de nuança. É muito complicado isso, para isso.

Então, trouxe aqui toda essa questão. Tem mais um detalhe, a cábreia, a vida útil dela são 25 anos. Ela estava no vigésimo quarto ano. Ela será agora retirada, vamos fazer uma análise, uma solução de compromisso. Se der para estender a vida dela, para 5, 6 ou 7 anos, tudo bem, vemos quanto vai custar o conserto, conserta e ela continua, senão, por um ano, não vou gastar o valor da cábreia para consertar.

Então, o equipamento, e disseram na mídia 20 milhões, não é verdade. Temos os equipamentos chineses, 4 milhões e meio, e os equipamentos europeus que são, o Krone, o chinês é o Krone do europeu, com a mesma tecnologia, telemecânica, etc., esse equipamento custa 4 milhões e meio, o europeu 7 milhões e meio. Já a cábreia, ela está no patrimônio em torno de 1 milhão e trezentos, que é cerca de três vezes esse valor. Deram o valor de 20 milhões, o que não é verdade.

Então, estamos agora com contato com o Ministério dos Transportes, porque constataram o seguinte: uma questão legal da PORTOBRÁS em 90, tinha que ter passado para nós legalmente. Ela ficou na CDRJ, e o dinheiro que pagamos o seguro, o dinheiro vai para a Renover, que é dona do equipamento. E aí estão brigando, a seguradora, é briga deles. Fizemos o que estava previsto, e não foi feita a passagem legal do equipamento para a responsabilidade total do equipamento nosso.

Em relação, para o Senhor ter uma idéia, tenho aqui, da sua solicitação, da sua convocação, tenho aqui: patrimônio público alocado à CDRJ, e emprestado ao Paraná, preço de 4 milhões e meio, e 7 e meio do container, está avaliado em 1 milhão e trezentos, e estimo a quatro e pouco a cábreia.

Razão do acidente: rajadas violentas, condições meteorológicas adversas, comprovada pelos navios, comprovada pela SEMEPAR, pela situação, tenho toda a documentação aqui.

Sindicância levantada, estamos ultimando a sindicância para ver se a responsabilidade, o que aconteceu,



como foi, como não foi, com minúcia, e assim que estiver encerrado, me comprometo a mandar uma cópia dessa sindicância para o Senhor. Está sendo feita por quem estava no cais, por quem trabalha lá, que conhece e vai ser aforado, evidentemente, as falhas se as tivermos, mas foi o que ocorreu no processo.

Seguro: já foi explicado.

Consequência e desdobramento: a cábreia tem vida útil de 25 anos, já foi explicado também, e vamos analisar o custo/benefício.

Em relação ao container, quando tirada a água, vamos verificar se ficamos com ele ou não. A negociação aí é uma questão de acerto com o Ministério dos Transportes.

Agora, o que é que estou fazendo: imediatamente, por questão emergencial, trazer para a utilização do nosso guindaste, lá de quarenta toneladas, dois sistemas de pegar container automaticamente, tentar colocar um container sobre rodas, que é o mais fácil, estamos verificando se o cais suporta o peso dele e a situação de operacionalidade, e na sequência, até que o TECON - Terminal de Contas, seja licitado que coloquemos um container definitivo ali. E daí, depois quem ganhar, negocia com a empresa que fez o leasing, então, para recuperar a operacionalidade do container e operacionalidade do cais.

Tenho um relatório da origem do container, desde a sua licitação, tenho aqui o relatório, com 18 páginas, sobre a sequência de eventos que fizemos hora a hora, não houve omissão, não houve falta de trabalho, nada. São 18 laudas para os Senhores lerem, hora a hora, o que foi feito, as questões legais, o envolvimento da seguradora, o Instituto de Resseguro, a questão envolvendo a CDRJ, todo o contexto, a imprensa que vinha fazer o estaiamento do container chegou na véspera do acidente, ou melhor, ia chegar no dia do acidente, quando ele caiu, ia chegar na parte da tarde, caiu às cinco da manhã.

Então, o relatório é de 18 laudas, em relação a essa questão.

Em relação à movimentação de container, porque a grande maioria de navios que atracam em Paranaguá, são auto-descarregáveis. O nosso guindaste vai suprir parte do que o container fazia, não tudo, mas como ele o auto-descarregamento e a vinda desses containers sobre rodas, certamente recuperamos.

Para os Senhores terem uma idéia, essas propostas, todas, de con-

tainers, nenhuma com menos de 120 dias.

Então, estamos tentando fazer em torno de 60 e obter um container sobre rodas, venha de Singapura, da China, da Argentina ou do Uruguai, de onde tiver, vamos trazer para recuperar o nosso índice de operacionalidade 100%. No momento estamos em torno de 60%.

Então, gostaria de passar, Deputado, não sei se está completa a pergunta, se tem mais alguma pergunta em relação a isso, não sei se fiz todas as respostas. A minha posição em relação à privatização é a mesma do Secretário, tem que ser público para atender todo mundo, dar mercado de trabalho para os trabalhadores, e desenvolver em conjunto.

Para os Senhores terem uma idéia, a cultura de Paranaguá, não fizemos, isso veio ao longo dos anos, é uma cultura de privatização, foram atraídas a Sadia, a SOCEPAR, a INPACEL, a KLABIN, foram atraídas na cultura de arrendamento.

Então, o Porto de Paranaguá, dizemos que ele é o Porto mais privado do País, só vamos complementar. E essa que deu certo em Paranaguá, essa cultura foi passada para os outros portos. Os outros que estão nesse processo, copiaram de Paranaguá, o Ministério não inventou, a PORTOBRÁS tem que Paranaguá deu certo o sistema.

Então, para nós é bem fácil, é arrendar seis ou sete armazéns, algumas áreas, equacionar a operação e estamos totalmente dentro do processo do Governo Federal.

Estou à disposição para mais alguma coisa.

O SR. CEZAR SILVESTRI - Primeiramente, queria saudar o nosso Secretário dos Transportes e também o Superintendente do Porto, Dr. Anibal Petraglia, e até pedir escusas aos dois pela pouca frequência hoje dos Deputados na Casa, para um assunto tão importante. Muitas vezes se fala aqui, muitas vezes, através de pronunciamentos, da importância que o Porto tem na economia paranaense, e hoje, infelizmente, a nossa Casa está aí com um pequena frequência de Deputados.

Quando o Superintendente falava da diminuição de tarifas, até que o Porto de Paranaguá saiu na vanguarda na diminuição de tarifas, só gostaria de fazer a seguinte pergunta: se isso refletiu realmente na diminuição de custos no Porto. Esta seria uma das perguntas, até porque nós que representamos regiões do interior, produtoras de produtos primários, principalmente de produtos agrícolas, e agora

que o Brasil entrou no MERCOSUL, se fala que devemos ser competitivos e logicamente que precisamos, para ser competitivos, aumentar a nossa produtividade, mas também reduzir custos de fretes, e inclusive custos portuários. Então, logicamente que a nossa preocupação é de que haja realmente uma diminuição de custos portuários.

E outra pergunta que faria ao Superintendente Petraglia, é com relação a estas ações trabalhistas. Fiquei espantado com os números, e gostaria de saber de Vossa Excelência quais as ações que a Superintendência tem tido com relação à estas ações trabalhistas, se elas estão sendo contestadas, e qual a razão disso, quem é o culpado por ter tantas ações trabalhistas.

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Agradeço ao Deputado Silvestri pela oportunidade das perguntas.

Custo do Porto: Quando chegamos lá, e venho de uma área militar, especializado em aviação, e quando o Governador me chamou, pensei que viesse tocar a área de aviação do Governo, quando ele me deu esta empreitada do Porto, e levá-lo ao terceiro milênio.

O que me chamou a atenção ao longo destes meses todos, foi a dificuldade dos armadores e dos importadores internacionais em saber quanto custava Paranaguá. Tanto podia custar um frete 5.000 quanto 50.000, então se fosse o serviço requisitado no Porto às 10 horas da manhã, era um preço; se fosse ao meio dia, era 100%; se fosse de madrugada e estivesse chovendo, era outro; se fosse chovendo domingo, era outro; um inferno, transparência nenhuma no processo.

Então, viemos, ao longo do tempo, verificando, e com uma situação neutralizada, porque tínhamos a questão dos trabalhadores, os armadores como força suplementar nossa e que eram pagos por produção, por tonelada. Então, o usuário requisitava na autarquia o trabalho destas pessoas. Como, ao longo dos anos, eles foram avançando nas suas tabelas, eles cobravam mais do que o Porto cobrava dos usuários.

Exemplo: uma tonelada de congelados, 3,61 era a tarifa do Porto. Sabe quanto custava no sistema deles? 5,20. Um container, eu cobrava 60, pagava 48, então 90% do que eles cobravam era maior do que os usuários pagavam. Eu estava subvencionando uma estrutura que era cada vez mais cara, porque como eles ganhavam por produção, por avulsos, era uma legislação e estavam ligados ao vinculado, porque é

força suplementar, qualquer aumento no avulso desdobrava neles, que queriam aumento, e que por desdobramento aumentava no nosso pessoal vinculado que queria aumento.

Qualquer aumento do Governo Estadual para os servidores, desdobrava no avulso, que desdobrava no outro. Isso com aumento de tarifa. Aumento de tarifa e mão-de-obra menos capacidade do empresário de disputar o mercado, menos carga, menos massa salarial, todo mundo reclamava querendo aumento, pressão, subia a tabela, e é esse o processo.

Então, pelos armadores, pelos usuários, pelo sistema, todos tínhamos que desvincular o que se cobrava do que se pagava dos trabalhadores.

Então, essa foi a maior luta nossa para fazer e acabou acontecendo isso, numa jogada de sorte, porque eles negociaram empresários, e eles, uma convenção geral, sem me consultar, e eu não renovei este contrato com eles, e eles foram obrigados a ir para a iniciativa privada.

Muito bem, passei cerca de 1400 trabalhadores para a iniciativa privada, com redução tarifária. Um adendo: dos serviços extraordinários que eram requisitados pelos empresários, eles só remuneravam 10% do que eu pagava para os trabalhadores. Ora, quem paga 90, paga 100, certo? Reduzi a tarifa, passei para a iniciativa privada a capacidade desses trabalhadores serem pagos, fixei o preço das minhas tarifas de segunda a segunda, e não cobro extraordinário. Se tiver extraordinário, porque tem algumas coisas que cobram, é dividido pelos navios.

Quer ver um exemplo: tinha seis navios no cais, atracados em carga geral, que requisitavam oito armazéns, cada navio pagava os oito armazéns. Então, agora não. Os cinco navios dividem os oito armazéns.

Então, isso é real, custo baixo. Internacionalmente todo mundo sabe que em Paranaguá, em 94, custava 900 e tanto um container. Na nossa gestão baixamos para 300 e tanto, hoje é 35 dólares um container de infraestrutura de operação portuária, e não baixei minha receita, meu caro Deputado, sabe por quê? Quando passei para eles a redução tarifária, abri mão do contexto para passar a capacidade para eles pagarem. O que aconteceu? Como reduziu a tarifa, ele teve condições de buscar no mercado, por quê? Ao negociar com o trabalhador, melhores condições, em função da produtividade, ele teve mais carga, ele está pagando para o trabalhador em torno de um terço do que pagava, só que não paga mais

distorções, porque eles negociaram equipe, número de equipe, etc.

Eu, que o subvencionava, estou recebendo tarifa líquida. O trabalhador que pagava, o trabalhador que não fazia nada, e dou um exemplo: um caminhão entrava na faixa, eu tinha um número de trabalhadores para tirar o toldo do caminhão, quem tirava era o motorista. Então, aqueles que trabalham, e vão continuar trabalhando, esses sustentavam uma parcela do contexto que não trabalhava.

Então, eles estão ganhando mais, e entraram dois arrumadores na minha sala, e disseram: Comandante, eu trabalhava três dias e ganhava 114 reais, hoje estou trabalhando dois e ganho 270. Eles estão ganhando mais, porque veio mais carga. O empresário está pagando menos, porque negociou suas tabelas, e estou recebendo receita líquida, sem nunca mais, meu caro Deputado, nunca mais, a partir de 1º de agosto de 96, nunca mais ação trabalhista de arrumador. Nunca mais hora extra, nunca mais.

A última ação que estamos em andamento, e a minha procuradora jurídica vai entrar agora com uma rescisória, porque chegou do APGE, são 47 milhões, que podem ir a 60, dos arrumadores, adicional de risco, esta coisa toda, está na mão da justiça. Isto, Deputado, jamais.

Então, hoje ninguém mais diz que o Porto de Paranaguá é caro. Sabem por que não dizem? Porque o que está na tabela nominal, é o que é. Antes não era. Estava escrito que era 30, mas se fosse na hora do almoço era 60, 90, e ia a 900 e tanto.

Então, hoje, todo mundo sai de Paranaguá, se manipular o container a 55 e se for direto para o pré-steak é 35. O armador paga 20 reais por um container para carregar no seu navio, e é o que custa. Aumentei o número, e os Senhores não imaginam a quantidade de gente buscando Paranaguá.

O Porto, hoje, de fato, está privatizado. Aconteceu sexta-feira, isto com o plano aprovado, a nova estrutura tarifária e os operadores operando na responsabilidade deles. E o Secretário falou bem, havendo a transição com os trabalhadores, e eu espero fazer no menor tempo, e vai entrar a lei a ser discutida nesta Casa, e por isso o Secretário alertou para o apoio de todos os Deputados neste processo, saímos totalmente desse serviço e passaremos a cuidar do que o Estado tem que cuidar, de infra-estrutura, de dragagem, de berço, de segurança, iluminação, acesso, toda esta parte de infra-estrutura, para que a iniciativa

privada aplique, explore, ganhe e traga riqueza para o nosso Estado.

Então, veja, Deputado, hoje ninguém mais culpa a administração, não pode culpar. Se um granel custa 8,50 a tonelada e eu cobro 0,90 centavos, não é o Porto, somando - desses oito e pouco eu cobrava quatro e tanto, hoje está em torno de três. Nessa negociação com os empresários que vai ocorrer pela transição, o empresário garantiu o meu trabalhador, eu baixo a tarifa, ao invés de pagar o trabalhador através de mim, ele que pague direto, e eu reduzo. A minha busca é para que a estrutura, a autoridade portuária cobre 0,20 centavos a tonelada. Nova Iork cobra de 2 a 3 dólares a tonelada de grão. Paranaguá, é de 8 a 12.

Trouxemos para Paranaguá o segmento de açúcar a granel que não tinha, o segmento de automóveis que não tinha, foi luta dessa administração, da Secretaria dos Transportes e do Governador, e o Porto possibilitou nessa estrutura, nesse plano que viessem as montadoras, porque é básico para elas terem condições de operacionalizar suas cargas no Porto de Paranaguá. Então, o que se avançou no Porto de Paranaguá a nível nacional, hoje somos paradigma.

Estava na Secretaria, quando recebemos a informação que o Pará quer saber que diabo vocês conseguiram fazer aí, porque isso espalha. Na sexta-feira, larguei a Portaria dos 60 operadores com a nova estrutura; no sábado o pessoal que opera container foi enxurrada de querer fechar contrato. E isso espalha no mundo todo, essa questão toda. "Eu queria saber como é que vocês conseguem privatizar ferrovia, rodovia, Porto; como que vocês fazem isso?" Vinte e dois meses de trabalho, conversando, dialogando e buscando consenso com a área laboral.

Quando cheguei e analisei o contexto, sabia, a nossa modernização passava obrigatoriamente por uma discussão a nível adequado com a área laboral. Conseguimos isso, e sexta-feira eles bateram o martelo, fecharam, aprovaram, e temos lá no Porto de Paranaguá uma ata de 70 portuários assinada, concordando, apoiando e exigindo que o Porto de Paranaguá se modernize e implante o projeto do nosso Governo, o Governador Jaime Lerner.

O SR. CEZAR SILVESTRI - Com relação às ações trabalhistas.

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Perfeito. Ações trabalhistas, desvios de funções. Veja, o Porto trabalha 24

horas. Temos lá uma quantidade de trabalhadores que não atendem às 24 horas. Então, pela CLT, são 8 horas. Como não temos pessoal suficiente para fazer as movimentações que precisa, existe as horas extras. Essas ações trabalhistas vêm de luta de 1986. Quis o destino que caísse nas nossas mãos o pagamento. O que vamos fazer? Aconteceu no nosso Governo, decisão política do Presidente de implantar a lei, talvez campanha, etc. O que fazemos, acompanhamos, vamos implantar a lei.

Contudo, o que está envolvido, a Justiça veio, ao longo do tempo, explodiu no nosso Governo essas ações, que em novembro, Deputado, tinha 10 milhões em caixa dentro da APPA, novembro de 1994. Dia 1º de janeiro, não tinha nenhum tostão que foram implantados pelas ações trabalhistas. E assim vem, são 45, e vem muito mais. Temos que estancar esse processo.

Agora, chegou num ponto, e eles concordaram, vamos ver quem quer fazer o que, definir: esse ficou, saiu, foi tratar de caminhão, abrir um bar, fazer supermercado, o que quiser fazer. Os outros ficaram. Muito bem, vamos acertar a situação e definir a situação deles. Porque do jeito que está, uma hora tenho que defender quem é estatutário; outra hora tenho que defender quem é celetista.

E o processo na área portuária foi esse, eram servidores, nós do Estado concessionários da União, servidores, mas sempre quem mandou neles foi a PORTOBRÁS. Então, vinha a PORTOBRÁS, vinha o Governo Federal, o aumento de salário com o aumento de tarifa. O Estado nunca se preocupou em pegar isso. Quando chegou em 1990, extinguiu-se a PORTOBRÁS, era hora do Estado botar a mão em cima, e equacionar. Não foi feito.

Então, é esse o processo. Estamos com condições, tenho plena certeza e convicção, temos como estancar isso. Não o fizemos ainda por uma questão muito simples, fomos impedidos pelo aspecto legal. Três meses antes ou três meses depois da eleição, não pode mexer, não pode promover, não pode re-enquadrar, não pode nada.

Agora, que o Senhor não tenha dúvida que a solução definitiva vai ocorrer, e agora, felizmente, com o apoio total da área laboral, porque entenderam que o que interessa para eles, o emprego deles é navio no cais. E eu disse sempre, o que adianta você com uma tabela lixada dessas, ficar olhando passar na barra para outro ponto.

Então, eles entenderam, garantiram que o seu mercado de trabalho,

dentro do contexto da modernização, e vamos solucionar essas questões todas, porque é dívida minha em relação à CPI que ocorreu. Porque não é a CPI, pelo tempo que teve, evidentemente, acho que fez até demais, mas não é só isso, quem conhece o Porto sabe o que tem lá dentro, e vamos resolver, se não 100%, vou buscar chegar lá até o final do Governo Jaime Lerner.

O SR. SECRETÁRIO DENI SCHWARTZ - Só queria agradecer a Assembléia, eu que sou Parlamentarista, estou me sentindo muito bem aqui. Acho que nós Secretários, e o Governador que seria como 1º Secretário, deveria sentar, como sentam na Inglaterra, o 1º Ministro, que tem que prestar contas.

Só gostaria de aduzir, em relação ao Porto, duas coisas: primeiro, que resolvemos os problemas mais enraizados que o Porto tinha, que era um contrato da PORTOBRÁS, uma empresa, uma grande empresa nacional, e que levou, tivemos problemas muito sérios, porque sem tirar a empresa de lá, não podíamos fazer nada no Porto.

Segundo, dizer que vamos movimentar, a partir do ano que vem, 150 mil veículos, automóveis, do Porto de Paranaguá, gerando 200 milhões de ICMS para o Estado.

E terceiro, dizer que saio daqui para uma solenidade. Vou à Brasília, para um assunto de suma importância para o Estado do Paraná. É a assinatura dos contratos entre o Governo Federal e as empreiteiras, para iniciar os trabalhos da duplicação São Paulo - Florianópolis, que é uma das grandes metas no Governo Federal, e é também uma das grandes necessidades de nós todos no Paraná.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Neivo Beraldin) - O Superintendente faz as suas considerações finais.

O SR. SUPERINTENDENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ (Anibal Petraglia) - Se o Secretário me permitir, não complementei a resposta do Deputado Silvestri.

A luta nossa contra essas ações, transitado e julgado, o que estamos podendo fazer, estamos fazendo. Estamos questionando tudo, contratamos escritório de advocacia, elas foram negociadas, homologadas, etc. O que estamos fazendo, estamos podendo fazer, estamos fazendo, a ponto de ser questionado pela Justiça uma busca de procrastinação do processo.

Então, contratamos escritório. São duas, três mil ações de toda ordem, e a contraposição desse processo. Agora, temos uma idéia de quantas estão lá. Cada dia é um dia diferente, mas uma luta insana contra isso, e nós, sem dúvida nenhuma, conseguimos bastante avanço.

Senhor Presidente, se o Senhor me permitir, queria passar às mãos do Deputado Ângelo Vanhoni, todo o processo, as informações, o relatório todo, com todas as informações oriundas, fotografias, etc., e os documentos que foram trocados com todos os setores, de maneira a atender aí a sua convocação, e me colocar à disposição desta Casa, de todos os Deputados, pessoalmente e funcionalmente, para aquilo que pudermos esclarecer.

Agradeço a oportunidade, é a primeira vez que tenho a honra de vir até esta Casa, e não tenho dúvida nenhuma que contaremos, como administrador público, com o apoio da Casa, naquilo que for para o bem do Estado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Meivo Beraldin) -

Esta Presidência quer, em nome da Casa, agradecer o alto espírito público, e pronto atendimento, não da convocação, mas do convite feito por esta Casa, tanto para o Secretário dos Transportes, Deni Schwartz; quanto para o Superintendente do Porto de Paranaguá, Anibal Petraglia, acompanhados das suas equipes, aqui estiveram prestando todas as informações, todas as indagações dos Senhores Deputados.

Por isso, esta Casa se sente muito orgulhosa com a presença de vocês, ambos de elevado espírito público.

O SR. PRESIDENTE (Anibal Khury) - Não havendo expediente a ser lido, passa-se à

ORDEM DO DIA,  
com a presença de 54 Srs. Deputados.

Passaremos à apreciação da matéria constante da Ordem do Dia, conforme avulso distribuído aos Senhores Deputados:

#### ITEM 01

REDAÇÃO FINAL - do Projeto de Lei nº 508/96, de autoria do Deputado Sâmis da Silva, que altera a redação das Leis nºs 11.091, de 16/05/95; e 11.035, de 02/01.95 (Loterias - SERLOPAR). **Aprovado.**

#### REDAÇÃO FINAL

PROJETO DE LEI Nº 508/96  
A Assembléia Legislativa do  
Estado do Paraná

#### D E C R E T A:

Art. 1º - O art. 4º, da Lei nº 11.035, de 02 de janeiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º - O total de recursos arrecadados em cada sorteio terá a seguinte destinação:

I - sessenta e dois por cento para premiação, incluída a parcela correspondente ao Imposto de Renda e outros eventuais tributos;

II - três por cento para administração dos serviços da SERLOPAR; e,  
III - trinta e cinco por cento para entidade desportiva autorizada a aplicar em projetos ou atividades de fomento ao desporto e custear as despesas de administração e divulgação.

Parágrafo Único - Todos os tipos de sorteios realizados na circunscrição do Estado do Paraná, telefônicos, radiofônicos, televisivos e outros que a tecnologia permitir, deverão ser autorizados e fiscalizados pela SERLOPAR que procederá, na mesma forma que na modalidade de bingo, a cobrança de três por cento pela administração dos serviços".

Art. 2º - No exercício de 1997, os recursos líquidos obtidos por uma das novas modalidades lotéricas a serem instituídas pelo SERLOPAR, serão destinados à Subvenção de parte dos Jogos Mundiais da Natureza.

§ 1º - Para recebimento e aplicabilidade dos recursos auferidos, na forma prevista no "caput" deste artigo, fica credenciado o Instituto Paranaense de Desenvolvimento - IPD, nos termos de convênio a ser firmado com o Governo do Estado.

§ 2º - A partir de 1998, os recursos previstos no "caput" deste artigo, obedecerão o estipulado na Lei nº 11.091, de 16 de maio de 1995.

Art. 3º - Esta lei será regulamentada, por decreto do Executivo.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Sala das Comissões, em 11.12.96.

(aa) CÉSAR SELEME - Presidente  
WALMOR TRENTINI - Relator

#### ITEM 02

REDAÇÃO FINAL - do Projeto de Lei nº 433/96, de autoria do Poder Executivo - Mensagem nº 075/96, que dispõe sobre o Orçamento Geral para o exercí-

cio de 1997. COM PARECER FAVORÁVEL DA C.O.. COM SUBSTITUTIVO GERAL DA C.O.. EM REGIME DE URGÊNCIA. **Aprovado.**

REDAÇÃO FINAL  
PROJETO DE LEI Nº 433/96  
A Assembléia Legislativa do  
Estado do Paraná

D E C R E T A:  
A Assembléia Legislativa do Estado do Paraná decretou e eu sanciono a seguinte lei:

SEÇÃO I  
Das Disposições Comuns

Art. 1º - Esta lei estima a Receita e fixa a Despesa para o exercício financeiro de 1997, compreendendo:

I - Os Orçamentos Fiscal e Próprio da Administração Indireta;

II - O Orçamento de Investimento das Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista.

SEÇÃO II  
Da Estimativa de Receita

Art. 2º - A Receita total, compreendendo os orçamentos mencionados nos incisos I e II do artigo anterior, e estimada no valor de R\$ 8.144.096.350,00 (oito bilhões, cento e quarenta e quatro milhões, noventa e seis mil, trezentos e cinquenta reais).

Parágrafo Único - A Receita será realizada mediante a arrecadação de tributos e o ingresso de outras Receitas Correntes e de Capital, conforme dispõe o artigo 27 da Lei Estadual nº 11.467, de 12 de julho de 1996, e a legislação estadual pertinente, nas especificações do Anexo I, e de acordo com o seguinte desdobramento:

	Em R\$ 1,00
1. Receitas de Recolhimento Centralizado	R\$ 6.318.828.340
1.1. Receitas Correntes	R\$ 4.765.304.510
1.2. Receitas de Capital	R\$ 1.553.523.830
2. Receitas Próprias de Recolhimento Descentralizado das Autarquias, Fundações, Órgãos de Regime Especial e Fundos (exclusive transferências do Tesouro Estadual)	R\$ 1.180.006.140
2.1. Receitas Correntes	R\$ 1.048.188.970
2.2. Receitas de Capital	R\$ 131.817.170
3. Receitas Próprias de Recolhimento Descentralizado das Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista, para o Orçamento de Investimento (exclusive transferências do Tesouro Estadual)	R\$ 645.261.870
3.1. Receitas Correntes	R\$ 233.075.010
3.2. Receitas de Capital	R\$ 412.186.860

SEÇÃO III  
Dos Orçamentos

Art. 3º - Os Orçamentos Fiscal e Próprio da Administração Indireta discriminados no Anexo III, estimam a Receita em R\$ 7.498.834.480,00 (sete bilhões, quatrocentos e noventa e oito milhões, oitocentos e trinta e quatro mil, quatrocentos e oitenta reais) e fixam a despesa em igual valor.

Art. 4º - O Orçamento de Investimento das Empresas Públicas e das Sociedades de Economia Mista, compreendendo as Receitas Próprias e as Receitas de Transferências do Estado, está sendo estimado em R\$ 858.165.810,00 (oitocentos e cinquenta e oito milhões, cento e sessenta e cinco mil, oitocentos e dez reais) com a despesa fixada em igual importância, conforme detalhamento contido no Anexo IV desta lei.

Art. 5º - Os resumos dos demonstrativos da Despesa do Orçamento Geral do Estado, com recursos do Tesouro, e de outras fontes, constam do Anexo II, integrante desta lei.

Art. 6º - O programa de obras custeadas com recursos do Tesouro e de outras fontes, está detalhado no Anexo V desta lei.

SEÇÃO IV  
Das Correções dos Orçamentos

Art. 7º - Os valores constantes do Orçamento Geral do Estado, estabelecidos a preços de 1º de julho de 1996, serão corrigidos, antes do início da execução orçamentária, pela previsão do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC/IBGE, ou, no caso de sua indisponibilidade, de outro indicador de atualização monetária, aplicada no período de julho (inclusive) a novembro (inclusive) e a previsão do respectivo índice para dezembro de 1996, dando ciência prévia a Assembléia Legislativa, com a informação dos totais por unidade orçamentária e por projetos e atividades.

Art. 8º - Fica o Poder Executivo autorizado a proceder ao final de cada trimestre, a correção dos valores dos Orçamentos Fiscal e Próprio da Administração Indireta e do Orçamento de Investimento das Empresas Públicas e das Sociedades de Economia Mista, mediante aplicação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC/IBGE, ou, no caso de sua indisponibilidade, de

outro indicador de atualização monetária, dando ciência à Assembléia Legislativa.

§ 1º - As correções de que trata este artigo não poderão ultrapassar os índices de crescimento da Receita de Arrecadação Própria do Estado, mais as transferências federais.

§ 2º - No prazo de 15 (quinze) dias, após as correções, o Poder Executivo fornecerá ao Poder Legislativo os percentuais e totais por unidade orçamentária e por projetos e atividades.

#### SEÇÃO V

##### Das Autorizações para Abertura de Créditos e Ajustes de Fontes

Art. 9º - Fica o Poder Executivo, autorizado, no que lhe cabe, a:

I - abrir créditos suplementares para atender despesas com pessoal e encargos sociais, e o pagamento da dívida pública, utilizando como recursos as formas previstas no § 1º do art. 43 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964;

II - alterar os valores do programa de obras, orçados nesta lei, a nível de projetos e atividades orçamentárias, até o limite de 5% (cinco por cento), custeados com recursos do Tesouro e de outras fontes, desde que tecnicamente justificado.

Art. 10 - Fica o Poder Legislativo autorizado, a proceder ajustes no seu Orçamento, nos termos da lei, dando ciência ao Tribunal de Contas e ao Poder Executivo.

Art. 11 - Fica o Poder Judiciário autorizado a proceder ajustes no seu Orçamento, nos termos da lei, dando ciência ao Tribunal de Contas e ao Poder Executivo.

#### SEÇÃO VI

##### Das Centralizações de Recursos

Art. 12 - Fica o Poder Executivo autorizado a proceder a centralização das dotações orçamentárias, alocadas em diversos programas, com vistas a sua otimização administrativa, em especial os referidos nos artigos 63, 64 e 65 da Lei Estadual nº 8.485, de 03 de junho de 1987, bem como proceder as suas eventuais descentralizações.

Art. 13 - Fica o Poder Executivo autorizado a proceder a centralização, na Procuradoria Geral do Estado, das dotações orçamentárias do Tesouro Estadual, previstas para o pagamento de precatórios no Orçamento Próprio de

cada uma das unidades da Administração Indireta do Estado.

#### SEÇÃO VII

##### Da Execução do Orçamento e dos Créditos por Antecipação da Receita

Art. 14 - O Poder Executivo tomará as medidas necessárias para manter os dispêndios compatíveis com o comportamento da Receita, nos termos do Título VI, Capítulo I, da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, e poderá realizar operações de crédito por antecipação da Receita, nos termos da lei, especificamente para atender despesas com pessoal e encargos sociais.

#### SEÇÃO VIII

##### Das Disposições Gerais

Art. 15 - A Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral, no prazo de 20 dias da publicação da Lei Orçamentária, divulgará e encaminhará à Assembléia Legislativa do Estado os quadros de detalhamento de Despesa, especificando, por projetos e atividades, os elementos de Despesa e os respectivos desdobramentos dos Orçamentos Fiscal e Próprio da Administração Indireta, com os valores na forma do disposto no art. 7º desta lei.

Art. 16 - O Poder Executivo providenciará, no prazo de 30 (trinta) dias, após a publicação desta lei, o acesso dos Deputados Estaduais ao sistema informatizado de elaboração e controle da execução orçamentária, contábil, financeira e patrimonial dos Órgãos da Administração Direta e Indireta.

Art. 17 - Passam a fazer parte integrante da presente lei, os Anexos VI, VII e VIII, devendo, o Poder Executivo, proceder as alterações deles decorrentes, no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da publicação da presente.

§ 1º - os cancelamentos, referentes às previsões de despesa constantes no Anexo VI, devem ser realizados segundo indicação de recursos contida no Anexo VIII.

Art. 18 - Os recursos propostos na dotação 7130.16.401831.184, Programa Paraná 12 Meses - DER, adequação de estradas rurais, compostos pelos valores inicialmente orçados no projeto de lei e daqueles resultantes das emendas apresentadas, deverão ser alocados no elemento de despesa 4440.51.



Art. 19 - Esta lei entrará em vigor em 01 de janeiro de 1997, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 10.12.96.

(aa) MARQUINHOS ALVES - Presidente  
DURVAL AMARAL - Relator

ITEM 05

3ª DISCUSSÃO - do Projeto de Lei nº 261/96, de autoria do Deputado Luiz Carlos Martins, que institui a obriga-

toriedade do plantio de árvores frutíferas nativas nas faixas de domínio das rodovias estaduais. COM PARECER FAVORÁVEL DA C.C.J.. **Aprovado.**

O SR. PRESIDENTE (Anibal Khury) - Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente Sessão Extraordinária.

Levanta-se a sessão.