



DIÁRIO DA ASSEMBLÉIA

Nº 006

CURITIBA, SEGUNDA-FEIRA, EM 28 DE FEVEREIRO DE 2005

ANO XXX

Mesa Executiva

HERMAS BRANDÃO

Presidente - PSDB

PEDRO IVO ILKIV

1º Vice-Presidente - PT

AUGUSTINHO ZUCCHI

2º Vice-Presidente - PDT

ARLETE CARAMÊS

3º Vice-Presidente - PPS

NEREU MOURA

1º Secretário - PMDB

GERALDO CARTÁRIO

2º Secretário - PSL

ELIO RUSCH

3º Secretário - PFL

RENI PEREIRA

4º Secretário - PSB

PASTOR EDSON PRACZYK

5º Secretário - PL

ABIB MIGUEL

Diretor Geral

Lideranças

Líder do Governo	Natálio Stica
Líder da Oposição	Valdir Rossoni
PTB	Carlos Simões
PFL	Plauto Miró Guimarães
PSDB	Ademar Traiano
PMDB	Antonio Anibelli
PP	Cida Borghetti
PT	Tadeu Veneri
PDT	Barbosa Neto
PSL	Luiz Carlos Martins
PL	Mauro Moraes
PPS	Ratinho Júnior

Representação Partidária

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

SUMÁRIO

004ª SESSÃO ORDINÁRIA	02
Lista de presenças.....	02
Expediente.....	03
Requerimentos	03
Horário do Pequeno Expediente	03
Dep. Neivo Beraldin	03
Dep. Elza Correia.....	04
Dep. Barbosa Neto.....	05
Dep. José Domingos Scarpellini	06
Dep. Tadeu Veneri.....	07
Dep. Dobrandino da Silva.....	09
Horário do Grande Expediente.....	10
Sr. Rogério Tissot.....	11
Sr. Waldyr Pugliesi.....	11
Sr. Rogério Tissot.....	13
Dep. Durval Amaral.....	16
Dep. Nelson Justus.....	19
Dep. Valdir Rossoni	21
Dep. Geraldo Cartário	24
Dep. José Maria Ferreira.....	26
Dep. Natálio Stica	28
Dep. Rafael Greca.....	29
Dep. Nereu Moura	30
Dep. Elton Carlos Welter	31
Dep. Plauto Miró Guimarães	32
Dep. Elio Rusch	34
Dep. José Domingos Scarpellini	37
Dep. Elza Correia.....	38
Ordem do Dia	39
Leitura do Expediente	39
Discussão/Votação	39
Requerimentos	39
Ordem do dia da próxima Sessão	40

006ª SESSÃO ORDINÁRIA

3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 15ª LEGISLATURA ATA DA 006ª SESSÃO ORDINÁRIA REALIZADA EM 28 DE FEVEREIRO DE 2005

(segunda-feira)

Presidência do Sr. Deputado Hermas Brandão, secretariada pelos Srs. Deputados Nereu Moura e Geraldo Cartário.

Presenças:

À hora regimental é registrada a presença dos seguintes Srs. Deputados: Hermas Brandão, Pedro Ivo Ilkiv, Augustinho Zucchi, Arlete Caramês, Nereu Moura, Geraldo Cartário, Elio Rusch, Reni Pereira, Pastor Edson Praczyk, Ademir Bier, Ailton Araújo, Alexandre Curi, Antonio Anibelli, Antonio Anibelli, Artagão Júnior, Barbosa Neto, Carlos Simões, Cida Borghetti, Chico Noroeste, Cleiton Kielse, Delegado Bradock, Dobrandino da Silva, Duílio Genari, Elton Carlos Welter, Elza Correia, Fernando Ribas Carli, Francisco Bühner, Hermes Fonseca, José Domingos Scarpellini, José Maria Ferreira, Luciana Rafagnin, Luiz Carlos Martins, Luiz Fernandes da Silva Litro, Luiz Nishimori, Mauro Moraes, Miltinho Pupio, Natálio Stica, Neivo Beraldin, Nelson Justus, Nelson Tureck, Padre Paulo Campos, Pedro Ivo Ilkiv, Plauto Miró Guimarães, Rafael Greca, Ratinho Júnior, Renato Gaúcho, Tadeu Veneri, Valdir Rossoni e Waldir Leite (54).

Verificada a existência de número legal, o Sr. Presidente declara aberta a

SESSÃO ORDINÁRIA.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

O SR. 2º SECRETÁRIO

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

O SR. 1º SECRETÁRIO

Procede à leitura do seguinte

Expediente:***Requerimentos*****REQUERIMENTO Nº 175**

Senhor Presidente:

O Deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais, REQUER, após ouvido o soberano Plenário, a dispensa de redação final para os projetos que não sofreram emendas no curso de sua tramitação.

Sala das Sessões, em 28.02.2005.

(a) ALEXANDRE CURI

Apoiado:

Tadeu Veneri.

REQUERIMENTO Nº 167

Senhor Presidente:

O Deputado que este subscreve, no uso de suas atribuições legais e regimentais, REQUER votação em bloco das Proposições de Veto - itens 01, 02, 03, 04 da Ordem do Dia de hoje.

Sala das Sessões, em 28.02.2005.

(a) NATÁLIO STICA

Apoiamento:

Tadeu Veneri.

REQUERIMENTO Nº 173

Senhor Presidente:

O Deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais, REQUER, após ouvido o soberano Plenário, a retirada da pauta de votação do dia de hoje da Proposição nº 75/2004, veto apostado ao Projeto de Lei nº 10/2004, de nossa autoria.

Sala das Sessões, em 28.02.2005.

(a) JOCELITO CANTO

Apoiamento:

Tadeu Veneri.

REQUERIMENTO Nº 176

Senhor Presidente:

O Deputado que este subscreve, no uso de suas atribuições legais e regimentais, REQUER, com base no artigo 78 e artigo 81 do Regimento Interno desta Casa de Leis, a prorrogação da presente Sessão Ordinária por mais duas horas.

Sala das Sessões, em 28.02.2005.

(a) NATÁLIO STICA

REQUERIMENTO Nº 159

Senhor Presidente:

O Deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais e constitucionais, REQUER, ouvido o duto Plenário, seja consignado na Ata dos trabalhos da Sessão de hoje, votos de repúdio do ato de

detenção de Francisco Martins, por policiais civis da Delegacia do Município de Campina Grande do Sul, Estado do Paraná.

O motivo real da detenção é que Francisco Martins, conhecido por travesti “Nicole”, estava “tratoando” na via pública, isto é, fazendo o seu trabalho do ganhão diário, e não cometendo o crime de vadiagem como proferido pelos policiais.

Requer, outrossim, que da decisão desta Casa, seja dado ciência à Presidenta do Grupo Esperança, Srta. Liza Minelly, pelo apoio e ajuda concedidos ao Sr. Francisco Martins, no momento de sofrimento ocorrido.

Sou em Cristo!

Sala das Sessões, em 28.02.2005.

(a) PADRE PAULO CAMPOS

Pequeno Expediente:

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

No Pequeno Expediente, concedemos a palavra ao Deputado Neivo Beraldin.

Deputado Neivo Beraldin (PDT)

O SR. NEIVO BERARDIN

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados.

Ocupo a tribuna na tarde de hoje para lembrar aos senhores membros desta Casa que nós realizamos aqui uma CPI chamada CPI do Banco do Estado do Paraná. Esta CPI, após criada aqui na Assembléia Legislativa, gerou uma outra CPMI no Congresso Nacional. A nossa CPI foi dividida em quatro módulos: o módulo do saneamento do Banco, da privatização, o módulo da quebra, porque o Banco quebrou, e o módulo da CC-5, remessas de dinheiro feito via Banco do Estado do Paraná.

Esse aspecto, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, nos preocupamos apenas em mostrar os moldes operantes, como era feita a transferência do dinheiro e como começou. Começou em 1993, na Agência XV de Novembro, o gerente era o Sr. Eraldo Ferreira, depois quem gerenciava o Banco lá no Paraguai ficou esclarecido, quem gerenciava o Banco em Nova Iorque também ficou esclarecido, o roteiro de viagem dos gerentes para buscar dinheiro, seja pela transferência a cabo, ou seja pela Operação Pink, ou seja simplesmente pela remessa de dólar, tudo foi muito bem esclarecido e explicado, e por ordem da Justiça Federal entregamos um CD à CPMI do Congresso Nacional aonde era simplesmente seguir aquele roteiro e se fazer valer das oitivas que nós aqui tínhamos feito, e a partir daí a CPMI avançaria na frente daquilo que nós já tínhamos feito aqui.

Foi exposto isto à CPMI Nacional quando aqui esteve. Preferiram não seguir o nosso caminho, que era um caminho técnico, porque tínhamos a quebra do sigilo

do Banco Central e também a quebra do sigilo das auditorias do Banco de 1990 a 2000.

Pois bem, hoje, ao que se constata na imprensa nacional é que a CPMI não chegou a lugar nenhum. Só que na época aqui dentro desta Casa já ouvimos à “boca pequena” que interessava ao PT o apoio do Maluf no segundo turno em São Paulo.

Ora, chegar a lugar nenhum uma CPMI nacional, tendo todo um trabalho que estava escrito pelo Banco Central, a própria justiça brasileira já tinha uma farta documentação, certamente não é uma boa coisa que o Congresso Nacional está passando para a sociedade brasileira, dizendo que não foi possível votar um relatório.

Lamentamos a maneira política como são tratadas certas CPI's. Diferente da nossa que foi tratada tecnicamente, politicamente com os Deputados, mas com uma equipe multidisciplinar e que chegou a um relatório. E encaminhamos ao Ministério Público e deu resultados.

A frustração é ver que o Congresso Nacional não conseguiu chegar a um bom termo da CPI. Mas o conforto que nos resta é que a justiça brasileira, o Ministério Público Federal, a Justiça Federal, sobretudo a 2ª Vara Criminal dirigida pelo eminente Juiz Dr. Sérgio Mouro, certamente as coisas não vão ficar como o Congresso Nacional deixou, porque o Dr. Sérgio está muito aquém daquilo que pretendia-se apurar e levar a público e que acabou não sendo possível.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Próxima oradora inscrita, Deputada Elza Correia.

Deputada Elza Correia (PMDB)

A SRA. ELZA CORREIA

Sr. Presidente, companheiras e companheiros.

Primeiro gostaria de agradecer ao nosso Secretário Waldyr Pugliesi e também ao Diretor-Geral do DER, Rogério Tissot, que aceitaram o nosso convite. Estão aqui para prestar esclarecimentos e tirar as dúvidas desta Casa em relação a temas aqui discutidos de interesse da população do Estado.

Gostaria de começar dizendo que para o Movimento de Mulheres no Brasil há uma satisfação muito grande porque o Presidente Lula vai sancionar, agora no mês de março, entramos amanhã no mês da mulher, a lei que altera o Código Penal.

O Código Penal avança no seu texto em relação a algumas questões. Existem algumas mudanças aprovadas pelo Congresso, que fica extinto o crime de sedução, o crime de adultério. Retira a palavra honesta da expressão “mulher honesta”. E também fica revogado um artigo que trata do rapto consensual. Isto são discussões que o Movimento de Mulheres vem fazendo há décadas no Bra-

sil e que agora começa a ser alterado o nosso Código Penal que é muito velho, de 1940.

Gostaria de dizer que ouvi, ninguém me contou, com perplexidade o discurso do Presidente Lula, que votei nele, fiz campanha e não me arrependo. mas também aqui não somos impossibilitados e respaldada pelo meu direito democrático de emitir a minha opinião, gostaria de colocar que a fala do Presidente da República em relação a ter, digamos escondido possíveis corrupções no Governo anterior, deixou-me perplexa. Não combina com o Presidente Lula, com a sua história, com a sua ação de transparência e de compromisso com a verdade neste País.

Esta indignação desta Deputada deve ser a mesma de muitos companheiros do PT. Um Presidente da República que vem a público e diz que impediu a divulgação de casos de corrupção que teriam acontecido no Governo Fernando Henrique Cardoso, em relação a processo de corrupção, é simplesmente de uma infelicidade atroz. Tinha o Presidente, o dever moral e político de apresentar, denunciar e dar “nome aos bois” dessas falcaturas e desses atos de corrupção, porque aqui no Estado do Paraná eu faria a mesma crítica se o Governador Roberto Requião nas suas críticas contundentes ao Governo passado não dissesse aonde, em que Secretaria, comandada por qual Secretário aconteceram desmandos no Governo anterior.

Gostaria de dizer que nós temos defendido o Governo Lula, entendemos que existem muitas coisas assertivas, mas existem muitos erros e equívocos, na minha avaliação principalmente em relação à política econômica, mas ouvir, ficar calada, não é do meu feito e isso, realmente, é uma das piores declarações de tantas outras declarações infelizes feitas pelo Presidente da República.

Sou de tese de que quem cala consente. Qualquer um de nós, homens públicos, que estamos nas nossas esferas de comando, colocados pelo voto popular, temos a obrigação de denunciar, sob pena de sermos coniventes de compactuarmos com os atos de corrupção, sabê-lo e não dizê-lo. Eu, realmente, neste momento gostaria de dizer que o Presidente Lula prestaria um grande serviço à nação brasileira se citasse os nomes e as instituições que foram quebradas por atitude de corrupção no Governo anterior.

Reservo-me no direito companheiros, de deixar registrado nesta Casa, essa atitude que não faz bem para o Paraná, não faz bem para o Governo Lula, não faz bem para o Brasil, porque põe em dúvida a atitude de transparência tão apreçada pelo Presidente da República.

Gostaria de colocar um outro assunto, mas não tenho mais tempo, quero agradecer a complacência do Sr. Presidente e dizer que amanhã vamos falar sobre a questão das mortes das crianças indígenas por desnutrição no nosso País.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Próximo orador inscrito, Deputado Barbosa Neto.

Deputado Barbosa Neto (PDT)

O SR. BARBOSA NETO

Sr. Presidente:

Na semana passada, subimos a esta tribuna para denunciar a morte de uma criança de quatorze anos que foi asfixiada no interior do Centro Integrado de Atendimento ao Adolescente Infrator na cidade de Londrina. Asfixiado com um cobertor por outros dois meninos de quatorze e dezessete anos que também estavam internados nesse mesmo CIAADI. Na oportunidade o Secretário do Emprego, Trabalho e Promoção Social, Padre Roque Zimmermann, disse aos jornalistas que o questionavam sobre as providências a serem tomadas em relação a esse caso, que já havia algumas suspeitas de que esse caso de morte aconteceria no interior do CIAADI. Uma morte anunciada que não chegou a ser apurada e investigada pelo Secretário que já tinha conhecimento do fato. Uma falta grave, portanto, por parte do Sr. Secretário Padre Roque Zimmermann.

Eu, na semana passada, protocolei nesta Casa um pedido de informações para que seja apurada a circunstância específica dessa morte. Até agora não recebi resposta. Estou no aguardo. Mas, enquanto isso, nesse final de semana uma outra criança morre enforcada, por uma fronha no interior do Hospital Psiquiátrico Adauto Botelho, em Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba. Esse garoto foi morto por outros dois meninos de quinze e dezessete anos também. Os jornais de hoje estampam que o Deputado Federal Dr. Rosinha está culpando o Secretário da Saúde do Estado do Paraná, Dr. Cláudio Murilo Xavier, pela morte desta criança, chamando-o de incompetente e que a Justiça também seria culpada, porque o projeto de autoria desse Deputado, do Partido dos Trabalhadores, que trata especificamente dos casos de pessoas portadoras de necessidades especiais, na área da psicologia, não está sendo respeitado.

Eu não serei radical a ponto de “pedir a cabeça” de um Secretário de Estado. Mas quero, sim, na tarde de hoje denunciar a incompetência ou a inapetência pelo cargo, por parte do Secretário do Trabalho, Emprego e Promoção Social, que não tomou as devidas providências e que poderia ter evitado a morte dessa criança de quatorze anos, em Londrina.

O caso desse outro garoto assassinado no interior do Hospital Psiquiátrico Adauto Botelho também poderia ter sido evitado. Lamentavelmente, se é incompetência, se é omissão, não sei qual o adjetivo para classificar um caso como esse. A constatação é de que crianças estão sendo assassinadas dentro de espaços de responsabilidade do Estado, que deveria salvaguardar os interesses desses jovens - esses espaços que são destinados para a correção de crianças infratoras. De quem é a culpa? De quem é a culpa, eu pergunto, se essas crianças estivessem nas ruas à mercê da própria sorte de um mundo selvagem e cruel?

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Um minuto para concluir o seu pronunciamento.

O SR. BARBOSA NETO (PDT)

Eu gostaria, Sr. Presidente, de utilizar o tempo da Liderança do meu Partido, o PDT, para poder concluir o meu raciocínio.

(**Assentimento**)

Obrigado.

Se essa criança tivesse sido assassinada nas ruas, como tivemos casos de meninos que tiveram as suas vidas ceifadas, como no caso da Candelário, no Rio de Janeiro e de tantos outros assassinatos em série. A sociedade culparia o fenômeno mundial, o fenômeno social.

Mas e agora, quem é que tem a responsabilidade de cuidar dessas crianças?

É o Estado que está sendo omissos ou incompetente. Nós não podemos ficar calados diante de tudo isso.

Trago a esta Casa, na tarde de hoje, essa minha preocupação e principalmente falo aqui do abandono da segurança pública no interior do Estado do Paraná.

Hoje, quando chegava a esta Capital, pensei que estivesse em alguma favela do Rio de Janeiro. Só faltou o Exército tomar conta da Avenida das Torres! Eram policiais militares, a Guarda Municipal, policiais civis, motocicletas, carros, viaturas cercando e fechando ruas. E enquanto isso nós, lá no interior, estamos abandonados. Às vésperas da eleição, em cada esquina se trombava com um policial e agora, passou a eleição, levaram os policiais para a Operação Praias e lá de Londrina hoje mesmo estão vindo para Curitiba dez agentes da Polícia Civil, desfalcando a 10ª Sub-Divisão Policial. O 2º Distrito Policial, que tem capacidade para setenta presos, tem 209. Em 58 dias deste ano, 28 pessoas foram assassinadas só em Londrina, sem contar as mais de dez em Cambé e oito em Ibiporã. O que fazer diante de tudo isso?

Aqui em Apucarana, terra do Deputado Scarpellini, a imprensa hoje noticia que o espaço para oitenta presos tem 157, vivendo em condições sub-humanas. A Região Metropolitana de Londrina não está contemplada no Orçamento com nenhum centavo e a Região Metropolitana de Curitiba, que já possui uma Secretaria, terá uma dotação orçamentária de quase setenta milhões de reais. Que mal fez o interior para este Governo? Que mal fez o povo do interior do Paraná, que não tem quem o possa representar nesta Casa?

Concedo um aparte ao Deputado Elton Welter.

O Sr. Elton Carlos Welter (PT)

Também quero lamentar a morte desse menino. Mas, Deputado, atribuir culpa a um Secretário de Estado é demais. Nós reconhecemos que muitas vezes há desvios de conduta de jovens e adultos. Como prever essas questões?

Só se tivermos uma visão divina. Perdoe-me!

O SR. BARBOSA NETO (PDT)

Deputado, apenas para colocar que não sou eu quem estou “pedindo a cabeça” de um Secretário, mas é o Deputado Federal de vosso Partido, o Partido dos Trabalhadores, Dr. Florisvaldo Fier, o Dr. Rosinha, que está hoje na imprensa “pedindo a cabeça” do Secretário Cláudio Murilo Xavier. E se V. Exa. consultar aqui as notas taquigráficas, V. Exa. vai constatar que eu disse e repito: não seria tão radical a ponto de “pedir a cabeça” de um Secretário, como o Dr. Cláudio Xavier, que é claro que tem aí todos os seus problemas a serem resolvidos. Mas, esse é um assunto que estamos trazendo a esta Casa.

Gostaria de ceder um aparte ao Deputado Neivo Beraldin, meu colega de Partido.

O Sr. Neivo Beraldin (PDT)

Deputado Barbosa Neto, apenas porque não pude fazer meu aparte no momento anterior, quando a Deputada Elza dizia que não havia, da parte do Governo do Estado, omissão em relação às denúncias de corrupção no Governo passado. É só lembrar os Jogos Mundiais da Natureza e também do PARANACIDADE e fazer a constatação e fazer, quem sabe, uma nova auditoria para verificarmos os números gritantes.

Agora, a questão da segurança, que V. Exa. aborda, não tem muito o que discutir. Precisamos contratar mais soldados para a Polícia Militar, mais soldados para a Polícia Civil, mais equipamento e melhor remuneração. Acho que sem isso não há o que discutir.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

A Presidência esclarece que seu tempo já se esgotou.

O SR. BARBOSA NETO (PDT)

Se me permitir conceder apenas a palavra ao Deputado Ademar Traiano, e se der, para o Deputado Natálio Stica e para a Deputada Elza Correia, se V. Exa. nos permitir.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

É um minuto, Deputado, o seu tempo já se esgotou.

O Sr. Ademar Traiano (PSDB)

Deputado Barbosa Neto, o seu pronunciamento realmente traz um conteúdo importante a esta Casa. A área de segurança do Paraná está caótica. Quem não lembra o discurso de campanha do Governador Roberto Requião que dizia aos paranaenses que a partir do dia 1º de janeiro, quando tomou posse, o novo Secretário da Segurança seria o Governador, seria quem iria resolver todos os problemas existentes neste Estado. E, lamentavelmente, o que nós presenciamos é uma situação dramática, vergonhosa, o que acontece com a segurança no Paraná. Para ser breve, quero apenas relatar um assalto cinematográfico que aconteceu na minha região. Na

manhã de sexta-feira, a empresa BOCK, de Santa Izabel, pela manhã, por volta das 7h30, vinte marginais, fortemente armados com metralhadora, assaltaram a empresa levando em torno de um milhão de reais em herbicida, fungicida, à luz do dia, sem que a polícia tomasse conhecimento! Saiu um caminhão em plena 10h da manhã transportando o produto e a polícia nenhuma providência tomou! Portanto, parabéns pelo seu pronunciamento porque o Paraná realmente está à mercê de uma segurança condizente com aquilo que todos nós desejamos. O Governador Requião mais uma vez mentiu aos paranaenses quando prometia resolver o problema da segurança deste Estado.

O SR. BARBOSA NETO (PDT)

Gostaria de agradecer a condescendência.

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

O próximo orador é o Deputado Scarpellini.

Deputado José Domingos Scarpellini (PSB)**O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI**

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados.

Quero registrar o falecimento de um grande político, um grande advogado e um grande pai de família; foi Vereador e Prefeito de Apucarana; Deputado Estadual; Deputado Federal; representante do escritório do Paraná em Brasília; eu me refiro ao Dr. Valmor dos Santos Giovanira, que foi Líder do MDB na Assembléia Legislativa do Estado do Paraná nos idos de 67 e 68, e foi o Deputado que subscreveu a emenda constitucional que convocou a Assembléia Nacional Constituinte que nos deu a Carta Cidadã. Faleceu em Londrina vítima de câncer e sepultado em Apucarana na mesma sexta-feira. Registrado com pesar nos anais da Assembléia eu quero agora me pronunciar sobre as palavras do Governador Roberto Requião, proferidas em Arapongas, quando lá esteve visitando a feira de móveis daquela cidade, que é a feira de móveis do Paraná.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados:

Venho a esta tribuna declarar a minha indignação em relação às notícias veiculadas pela imprensa paranaense, na semana passada, de que o Governador Roberto Requião lançou um desafio e até ofereceu procuração aos Senadores Álvaro Dias e Osmar Dias para que ajudem a baixar o preço do pedágio.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, isto é o cúmulo do absurdo! Acho que o Governador perdeu o senso do ridículo, perdeu sua própria memória. Esqueceu tudo o que disse, tudo o que prometeu e, agora, no governo, dá demonstrações inequívocas de sua debilidade ao assumir que não é capaz de enfrentar os problemas do Paraná. Quer transferir para o Senador Álvaro Dias, um

dos mais competentes políticos do Paraná, aquilo que é do seu dever e da sua obrigação, a responsabilidade de combater e abaixar o preço do pedágio.

Mas de quem é a bravata que acaba com o pedágio? Quem prometeu em campanha ao povo do Paraná? Foi em um debate na Rede Globo de Televisão que o Governador garantiu: Álvaro, não venha com esta conversinha, eu sei resolver o problema do pedágio - ou o pedágio abaixa ou eu acabo com o pedágio - você, Álvaro, está falando em auditoria, isto aí é conversa fiada. Alardeou isto, deu a sua palavra e cometeu com isto um dos maiores estelionatos políticos da história do Paraná, enganou cada homem e cada mulher do nosso Estado, ganhou as eleições. Ironicamente, Álvaro Dias hoje recebe do Governador este desafio. Álvaro Dias vê hoje o Governador pedir arrego a ele.

Mas, Sr. Presidente, Srs. Deputados, continua arrogante, não quer dar o braço o torcer, lança em forma de desafio. Quem é ele hoje para desafiar alguém em relação ao pedágio? Isso é uma promessa sua, Governador Requião. E me faz lembrar o grande Lupicínio Rodrigues ao definir num verso a traição quando disse numa obra maravilhosa:

(O orador passa a usar o Horário da Liderança do PSB)

Jurou, mas não cumpriu, mentiu e me iludiu.

Agora, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, quer lançar o pedágio estadual e justifica com a maior cara-de-pau que isto é necessário para resolver o problema do transporte no Paraná. É como se pudéssemos afirmar que o gato que nasce em forno é biscoito. Pedágio é pedágio e pronto.

Custa caro e onera o bolso dos caminhoneiros, Sr. Governador. E ainda V. Exa, quer desafiar os Senadores Álvaro e Osmar Dias...

O Sr. Natálio Stica (PT)

V. Exa. me permite um aparte?

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Eu permito o aparte a V. Exa., mas quero, de ante-mão, cobrar o programa da COHAPAR que o senhor ficou de trazer aqui sobre habitação.

O Sr. Natálio Stica (PT)

Agradeço. O programa da COHAPAR estará em suas mãos esta semana.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Não. Eu quero que o senhor explique ao Plenário e ao povo do Paraná...

O Sr. Natálio Stica (PT)

Eu lhe pedi um aparte no seu pronunciamento e lhe digo...

(Vozes paralelas)

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Eu não dou aparte, então, e continuo com a palavra.

Diz a Bíblia, nobres Deputados: conhecereis a verdade e a verdade vos libertará. E a verdade é uma só. O Governador não consegue cumprir a sua palavra, não consegue cumprir o seu compromisso de acabar com o pedágio. Aliás, como diria Chico Buarque - esperem sentados que de pé se cansam. Está provado - quem espera nunca alcança. Já que não pode resolver os problemas do Paraná, já que ele quer passar uma procuração aos outros, quero sugerir ao Governador Roberto Requião que abra mão do mandato e passe o governo para quem tem competência. Quem sabe assim acabem as carangueijadas na Granja do Canguiri. O Paraná não merece andar como carangueijo. É para frente que se anda, Governador.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

Próximo orador, Deputado Tadeu Veneri.

Dep. Tadeu Veneri (PT)

O SR. TADEU VENERI

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados.

No sábado eu estive junto com outras pessoas e com o Sindicato dos Servidores da Saúde acompanhando o caso do menino que foi asfixiado e morto no Hospital Adauto Botelho, Lucas, de 14 anos. O juiz de Campo Mourão já sabia inclusive que esse menino tinha tido alta no Hospital Adauto Botelho, mas por não ter onde colocá-lo prorrogou por mais três meses a sua permanência no Hospital Adauto Botelho.

Na sexta-feira houve uma briga entre este menino e outros menores que estão no Hospital Adauto Botelho; ele foi imobilizado numa cama e, por conta disso, foi morto. Os que o mataram estavam soltos; são meninos maiores.

O que me chama atenção é que este não é um caso isolado. Falava com o Deputado Bradock quando cheguei aqui, que a Secretaria da Saúde tome providências. O Hospital Adauto Botelho já vem, há muito, tendo problemas que não começaram agora, não começaram há dois anos mas é preciso que tanto o Secretário da Saúde, Cláudio Xavier, quanto a direção do Hospital Adauto Botelho, informem à sociedade quais as medidas tomadas inclusive ao chegar no Adauto e encontrar, por exemplo, num final de semana, oito funcionários responsáveis por mais de 230 internos! Não é possível que continuemos fazendo de conta que quem está no Adauto Botelho é escória, é lixo que deve ser deixado lá inclusive em situação que nós muitas vezes sequer conhecemos!

Poucos aqui, eu diria até muito poucos conhecem o Adauto Botelho, talvez alguns, até pela formação -

conheço por ter feito um tempo a Faculdade de Psicologia na Universidade Federal e acabei fazendo estágio lá e conhecendo o Aداuto Botelho.

A sua situação já foi pior, é verdade, mas ela continua dramática! O Aداuto Botelho é o único hospital público psiquiátrico do Paraná! Tem hoje lá crianças de doze a dezessete anos! Esse menino inclusive foi morto por um infrator, que estava lá por ter cometido outros dois assassinatos: matou o padrasto, um sargento da RONE e disse que mataria um funcionário. Quer dizer, não é um crime que não tenha sido anunciado: falou, dentro do Hospital, que mataria o funcionário e só não fez porque esse funcionário, que é de menor estatura, na troca de turno foi direto para a Central de Medicamentos e no seu lugar, por ter descido primeiro do ônibus, foi um funcionário que tem cerca de 1,80 de altura e por isso mesmo não foi morto. Se tivesse saído primeiro o funcionário menor, teríamos hoje, não apenas um menino de quatorze anos morto, mas também um funcionário do Hospital Aداuto Botelho, que na noite de sexta-feira, por volta das vinte horas teria sido morto!

Então, parece que o Secretário Cláudio Xavier já sabia da situação. Sabemos que ele foi inclusive alertado. O Dr. Cláudio Manuel também foi alertado da situação. Isso pode acontecer novamente!

Assim como na Secretaria do Padre tem acontecido problemas que não podem ser postergados, o Hospital Aداuto Botelho não pode ser tratado como uma questão menor.

Para muitos - acredito - não é essa a posição majoritária e não é essa a posição do Governo. Para muitos isso é simplesmente um caso de polícia! Não é! É um caso de Saúde Pública e espero que esse caso seja exemplar!

Sr. Presidente, vou usar o Horário da Liderança para concluir o meu pronunciamento.

(Assentimento)

Obrigado.

Na semana que antecedeu a esta ouvi o Deputado Rafael Greca vir fazer uma série de críticas não ao Governo Federal apenas, mas na forma como o Governo Federal deu o tratamento à morte da irmã Doroty, no Paraná, que aliás parece-me exemplar a morte e o tratamento que foi dado, a forma como está sendo feito, a prisão dos responsáveis, a forma como está sendo tratada. E mais ainda, a força tarefa que está sendo colocada lá me parece exemplar, quicá isso seja uma regra e não apenas uma exceção. E reconhecemos inclusive a crítica. Mas essa mesma crítica queremos fazer e esse debate queremos fazer de uma forma muito franca, muito honesta com o Governo do Estado e com a Secretaria da Saúde quando acontecem crimes anunciados, crimes anunciados na Secretaria do Bem Estar Social, das Crianças e Adolescentes, crimes anunciados dentro do Hospital Aداuto Botelho e crimes anunciados que continuaram acontecendo com crianças sendo mortas e nós aguardando uma solução que não pode ser burocrática.

Outro assunto que me traz aqui, Sr. Presidente e Srs. Deputados, é com relação à seca que está acontecendo e as reuniões que acontecerão com relação a essa seca no interior do Estado do Paraná. Não é possível que não tenhamos a sensibilidade do Banco do Brasil, que o Banco do Brasil cobre, já tive oportunidade de falar isso aqui há uma semana, cobre daqueles que são mutuários do PRONAF da mesma forma que os grandes proprietários rurais.

A Sra. Luciana Rafagnin (PT)

Na verdade, quero reforçar essa sua explanação. E realmente a estiagem que vem acontecendo é grave e também ocorre nos Estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Mas de uma maneira especial, quero dizer a V. Exa. que a região Sudoeste fez uma reunião dia 25 de todos os Prefeitos da região Sudoeste, no qual um dos temas em pauta foi a questão da estiagem e que isso tem afetado muito a região. Inclusive perdendo hoje aproximadamente 30% da produção que já está comprometida por causa desta seca que vem ocorrendo. Tem marcado para amanhã, essa é uma pauta da Frente Sul, uma audiência com o Superintendente do Banco do Brasil.

Então, amanhã, às quatorze horas acontecerá essa audiência cujo principal assunto é discutir o PRONAF e fazer com que os agricultores possam, principalmente quem fez o PRONAF, quem financiou a lavoura se encaixar no PROAGRO mais do Governo Federal, que vem auxiliar um pouco ou amenizar um pouco a perda que os agricultores nossos estão tendo. É grave a situação que se encontra a nossa agricultura de uma maneira especial, cito aqui a região Sudoeste, mas não é só a região Sudoeste sabemos que isso está em todo Estado do Paraná. Mas a região Sudoeste é uma região que tem muitos avicultores, muitos agricultores que trabalham na verdade com aviário e estão padecendo com isso. E quem plantou grãos está padecendo ainda mais, correndo o risco de perder mais de 50% da lavoura, já que até agora técnicos da EMATER nos informaram que tem lugares que chega a mais de 30% a perda. E sabemos que essa estiagem continua. Então, temos uma preocupação muito grande com relação a isso e deixamos aberto o convite para amanhã às quatorze horas a reunião com o Superintendente do Banco do Brasil para discutir essa situação dos nossos agricultores no Estado do Paraná.

O SR. TADEU VENERI (PT)

Fica o convite para todos aqueles que quiserem comparecer para que possamos dar solução a essa questão do PRONAF.

Por último, Srs. Deputados, o que ouvimos aqui com relação à fala do Presidente da República. Há todo tipo de avaliação, inclusive que houve excesso. Entendemos da seguinte forma: é possível sim, que muitas vezes as palavras sejam ditas não ao vento, mas como o próprio Ministro José Dirceu se manifestou: "sejam ditas no momento inoportuno". Agora não podemos aceitar que as

críticas sejam feitas como se apenas o Presidente Lula tivesse tido uma fala infeliz, como se apenas o Presidente Lula tivesse dito aquilo que é isolado no contexto nacional.

Ora, eu gostaria de discutir aqui tudo aquilo que foi impedido de ser analisado e apurado no governo anterior com relação à telefonia, ao BNDS, com relação a todos os problemas, mas acho que não é esse o tema. Parece-me que nós estamos perdendo um tempo precioso quando fazemos esse debate.

Deputada Elza Correia, eu respeito e acredito que a senhora está corretíssima na sua avaliação, devemos cobrar inclusive do Presidente da República e espero que a gente possa também cobrar dos dois Secretários de Estado que recentemente - Deputado Natálio Stica, o senhor que é Líder do Governo e é do nosso Partido - um acusou ao outro de problema de corrupção.

Nós sabemos que isso pode não ter acontecido e foi uma afirmação que talvez tenha sido infeliz, mas que até agora, não tivemos nenhum tipo de resposta, nem do Governador e nem dos Secretários.

Então, que esse fato do Presidente da República não seja tomado como um fato isolado, mas que faça parte dos debates.

Estou encerrando, Sr. Presidente.

O Sr. Marcos Isfer (PPS)

Permite-me um aparte?

O SR. TADEU VENERI (PT)

Infelizmente acabou o meu tempo.

A SRA. ELZA CORREIA (PMDB)

Eu peço Pela Ordem, porque o meu nome foi citado na fala do Deputado e no meu entendimento...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

Eu peço a V. Exa. que compreenda que não é permitido.

A SRA. ELZA CORREIA (PMDB)

Mas é Pela Ordem, está dentro do assunto, dentro do tema e esta Deputada foi...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

A senhora poderia citar o artigo do Regimento que lhe permite?

A SRA. ELZA CORREIA (PMDB)

Nós estamos votando o Regimento.

Está mudando toda a numeração, mas essa é uma questão relevante.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

Eu peço que compreenda que não é possível. A senhora poderá fazer uso da palavra, depois, em Explicações Pessoais.

A SRA. ELZA CORREIA (PMDB)

Eu me inscrevo então, em Explicações Pessoais, embora eu esteja correta. É pertinente, é dentro do tema, é dentro do assunto e V. Exa. está equivocado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

Concedo a palavra ao próximo orador inscrito, Deputado Dobrandino da Silva.

Dep. Dobrandino da Silva (PMDB)

O SR. DOBRANDINO DA SILVA

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados.

Venho a esta tribuna referir-me principalmente neste início de período legislativo, ouvindo as mais diversas críticas. Não são nem denúncias, porque não existem. Eu acho que não teria nem porquê vir aqui defender o Governo, porque o Paraná sabe o que lhe está fazendo, mas eu, em lealdade ao meu companheiro de Partido e meu amigo pessoal. Roberto Requião, nosso Governador, eu não podia ficar calado ouvindo tudo isso, e agora mais recentemente do Deputado Scarpellini, que vem a cada dia fazendo críticas ao Governador, eu devo dizer que, discordando, tenho que me manifestar desta tribuna porque realmente não faz sentido, e dizia agora o Deputado Scarpellini que o Governo deveria renunciar, que não tem Governo. Isto não é verdade, tanto é que o Governador Requião o povo conhece muito bem. Foi eleito Deputado Estadual nesta Casa, elegeram-no Prefeito da maior cidade do Paraná, que é Curitiba, foi eleito Senador da República com grandes votações e, por duas vezes Governador do Estado e vai se eleger pela terceira vez.

Eu entendo, Deputado, que é compreensível o desespero de alguns Deputados que estão do outro lado (e nós entendemos isso). Eu conheço muito bem a capacidade do meu amigo Valdir Rossoni, do Plauto Miró Guimarães, Durval Amaral e muitos Deputados da Oposição que têm realmente esse tipo de comportamento, na Casa. Nós não estranhamos isso, mas cabe a nós dizer que esse Governo não pode ser comparado com o Governo passado, principalmente o último, que foi governado, a maior parte, aqui, dentro desta Casa.

Este Governo tem comando, então nós, na verdade, não podemos ficar calados diante das acusações, muitas vezes das críticas que trazem, que eu acho injusto não defender um governo que está trabalhando, acima de tudo, pelo interesse do povo do Paraná.

Vi ainda agora o Deputado Scarpellini, e outro Deputado dizendo: Como é que o Governo vai restaurar as estradas do Paraná com recursos do Governo e vai pedagogiar?

Eu pergunto ao meu amigo Deputado Plauto Miró Guimarães. A estrada que começa na sua cidade de Ponta Grossa e vai ao Porto de Paranaguá, foi pedagogiada com que dinheiro? Por acaso não foi com o público? E vai para quem?

Eu passei ontem pela praça de pedágio para Paranaguá e paguei, R\$ 9,80, para passar um automóvel! Um caminhão deve pagar quarenta reais. Isso, sim, é o cúmulo do absurdo!

V. Exas. vão ouvir agora e vão ver: ele vai pedagiar as estradas, que é chamada “estrada de manutenção”, que comparando com essa é uma cobrança quase simbólica. Vai provar que esse recurso, com certeza, com os estudos que estão fazendo, vai ser suficiente para a manutenção dessas estradas.

Sr. Presidente, eu quero usar o Horário do nosso Partido, PMDB.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Por solicitação do Deputado Artagão, mais um que abre mão, V. Exa. tem mais cinco minutos.

O SR. DOBRANDINO DA SILVA (PMDB)

Muito obrigado.

O trabalho que este Governo está fazendo na Segurança, sabemos que tem realmente dificuldade enorme.

Eu vejo a necessidade de Foz do Iguaçu, a quantidade de homicídios, embora tenham originado na droga que consomem na cidade, mas isso não é só em Foz do Iguaçu, inclusive no Brasil.

Se nós vímos o investimento que o Governo está fazendo na área da Segurança, foram 1.600 carros comprados, para a segurança no ano passado. Foram entregues, só em Foz do Iguaçu, doze veículos, semana passada. E assim é no Paraná.

Contratação de pessoal. O governo passado fez um concurso para os policiais no último ano e não foram chamados. Se olharem o esforço, o investimento, a forma séria que se dirige este governo, é claro que não podemos comparar de forma nenhuma a outros governos.

Dizia o nobre Deputado Valdir Rossoni - que eu tenho um respeito enorme, e reconheço a sua capacidade - que este Governo está colhendo os frutos do Governo passado.

Não posso concordar com isso. Um dos frutos que está colhendo, o Governo agora gastou duzentos milhões para recuperar oitocentos quilômetros de estrada. Esse valor que paga a herança maldita do BANESTADO, ao Banco Central e vai pagar 25 anos, será que isso é fruto do BANESTADO, que o Deputado Neivo Beraldin levantou na CPI, nos Jogos Mundiais da Natureza, que eu fui presidente, e foram oitenta milhões, jogados fora! Não existe nada! Dinheiro jogado para cima! Está lá, o resultado, no Ministério Público!

Espero que por parte do Ministério Público, se faça justiça!

Eu respeito os nossos Deputados que são eficientes, que defendi o Governo passado aqui da tribuna da Assembléia, que defenderam muito bem o seu papel de Deputado no Governo anterior. Nós trazemos aqui o nosso pensamento, que não concordamos, de forma

nenhuma, com essas afirmações, que traz aqui o Deputado Scarpellini.

Olha aqui Deputado, o respeito que o povo tem com o Governo Requião, foi visto nas urnas. Talvez não é o caso de V. Exa.

Não posso deixar de manifestar-me diante dessas afirmações, as quais respeitamos, de todos os Deputados que compõem esta Casa. São Deputados que têm mérito, estão aqui porque foram eleitos. Conheço o Deputado Valdir Rossoni e seu esforço para se manter nesta Casa. Reconheço que V. Exa. tem que fazer isto. Estão vendo, o povo está vendo que este Governo está fazendo. Então, é claro que nós não concordamos, vimos a esta Casa e agora V. Exa. terá oportunidade, nesta exposição que a Secretaria dos Transportes fará aqui na Casa, vai comprovar que o Governo está trabalhando, e de forma eficiente.

Agora, poderia fazer muito mais. Poderia, se não pegasse um governo esfacelado, da forma como este Governo pegou. O que foi feito na SANEPAR, na COPEL, no BANESTADO, este governo faz um esforço enorme para recuperar aquilo que é patrimônio do Estado. É claro que é reconhecido isto. Nós entendemos que V. Exa. tem que agir desta Forma.

Não vou lhe permitir aparte, Deputado, V. Exa. tem as condições para usar da tribuna, depois, e falar sobre este e outros assuntos.

Mas, devo dizer o seguinte: nós ficamos muitas vezes até silenciosos, nesta Casa, porque Parlamento é isto mesmo.

Vejo quando cita-se o caso de uma criança que morreu... Uso o Horário do meu Partido. Dizer que comparar estes casos, lá em Foz do Iguaçu também morreu um garoto na prisão. Só que ele já tinha matado meia dúzia! Então, não são tão crianças assim. Comparar a culpa ao Governo, em casos como este, seria o mesmo que culpar o Governo Federal pela morte daquela freira no Pará!

Muito obrigado.

Grande Expediente:

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

O Grande Expediente de hoje está destinado ao Diretor do DER, Dr. Rogério Tissot, conforme requerimento formulado pelo Líder Natálio Stica e aprovado pelo Plenário desta Casa.

Com a palavra, por 30 minutos, Dr. Rogério Tissot.

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

Acho que é de bom alvitre que o Dr. Waldyr Pugliesi, Secretário dos Transportes, faça uma apresentação do Dr. Rogério Tissot. Pelo menos algum tempo para o Secretário Waldyr Pugliesi e na sequência, o Dr. Rogério Tissot.

Pode ser, Sr. Presidente?

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

Sr. Presidente, para ordenamento dos trabalhos, gostaríamos de saber como está conduzida a questão com o Diretor e o Secretário dos Transportes. Qual o tempo que terá o Diretor? Quanto tempo terá o Secretário? Quanto tempo terão os Deputados para questionamentos e esclarecimentos que devam ser aqui levantados pelos Srs. Deputados?

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Conforme requerimento aprovado pelo Plenário desta Casa, foi solicitado o Grande Expediente, trinta minutos, para o Diretor do DER, Rogério Tissot, falar exclusivamente sobre a malha viária do Estado do Paraná.

Qualquer Parlamentar que tiver qualquer dúvida, poderá pedir esclarecimentos ao Diretor-Geral, após a apresentação.

O SR. NATÁLIO STICA (PT)

Só para sugerir um acordo de Lideranças, entre Oposição e Governo, para que estiquemos um pouco mais o horário para as perguntas dos Deputados, para que possamos sanar esse problema que hoje lhes aflige. Se houver acordo, podemos fazer as perguntas na seqüência, mesmo que o tempo extrapole um pouco.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Eu já peço a minha inscrição à Mesa.

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Está inscrito o Deputado Durval Amaral.

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

Há um acordo, então, Sr. Presidente, que nós analisamos então, após a fala do Rogério Tissot, para vermos se dá para fazer os encaminhamentos.

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Estou acompanhando aqui a ordem de inscrição. O PL não usou e nem requereu o Horário de Lideranças; o PSL não requereu; o PTB não requereu; o PSDB e nem o PFL requereram.

Então, poderíamos usar inclusive esse horário.

O SR. NATÁLIO STICA (PT)

A Liderança do Governo abre mão também do horário e deixa o assunto para amanhã, cedendo mais cinco minutos.

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Liderança da Oposição, também a mesma coisa?

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

Não, Sr. Presidente, eu gostaria que ficasse reservado, caso seja necessário.

O SR. ANTONIO ANIBELLI (PMDB) **(Pela Ordem)**

Sr. Presidente, eu sugeriria a V. Exa. que o Diretor-Geral passasse o vídeo, desse as explicações, nós depois deixaríamos a palavra ao Secretário, nosso ex-colega e companheiro Waldyr Pugliesi e depois nós entraríamos nos debates, nos Horários de Lideranças, enfim, para que o Secretário também possa fazer uso da palavra, porque é muito bem-vindo e estamos com saudades de V. Exa., Deputado Waldyr Pugliesi.

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Com a palavra, Dr. Rogério Tissot.

O Sr. Rogério Tissot (Diretor Geral do DER)

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Queria primeiramente agradecer o convite, esclarecendo que o que vamos apresentar aqui foi apresentado na última reunião do Secretário do Governo, e como primeira etapa dessa apresentação nós vamos passar o vídeo que foi apresentado naquela ocasião, na terça-feira passada, que mostra em resumo o que já foi feito em termos de recuperação de estradas do Paraná.

Então, primeiramente, vamos ver esse vídeo.

(Apresentação de vídeo)

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Com a palavra o Sr. Secretário de Estado, Waldyr Pugliesi.

Sr. Waldyr Pugliesi (Secretário de Estado dos Transportes)

O SR. WALDYR PUGLIESI

Sr. Presidente Hermas Brandão, componentes de Mesa, Sras. e Srs. Deputados.

Venho a esta Casa, com o respeito de sempre, porque muitos anos da minha vida eu passei aqui, travei batalhas que engrandeceram o povo do Paraná. Temos as nossas posições, somos democratas e respeitamos as posições que são contrárias às nossas, mas fixamo-nos na realidade, na verdade que deve pairar acima de tudo.

Logicamente que houve, no meu entendimento, uma mudança naquilo que se pretendia fazer no dia de hoje, tanto é que farei uma exposição. Os senhores sabem que para fazer exposição de uma Secretaria que dentro de sei mesma tem a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, a FERROESTE e o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem, demanda um tempo bem superior aos vinte minutos que ficaram determinados para que fizessemos essa exposição.

Logicamente que os dados que estamos trazendo aqui, Sras. e Srs. Deputados, são dados, por exemplo,

colhidos por aqueles que dirigiam a Secretaria do Estado no seu tempo. Nós coletamos os dados, radiografamos todos eles e temos a realidade que foi deixada no dia 31/12/2002 - aí entra um novo Governo. O Secretário Nelson Justus que esteve durante anos na Secretaria, sabe que as coisas são assim mesmo.

Ao assumirmos encontramos, por exemplo, um orçamento que destinava apenas e tão somente, quarenta milhões de reais para fazermos a recuperação da malha rodoviária estadual, que no nosso entendimento tinha sido degradada em virtude até da implantação do pedágio, porque o Governo que nos antecedeu tinha, claramente, uma posição de defesa do neoliberalismo. Nós temos uma posição diametralmente oposta. O neoliberalismo demite o Governo das suas competências e responsabilidades e passa tudo para a mão dos particulares.

Vocês lembram, Deputados, da batalha que se travou aqui durante anos, em defesa do BANESTADO, aquilo que se fez aqui dentro e em todos os lugares, em defesa da COPEL, da SANEPAR?

Logicamente, que eu gostaria de ater-me, Sr. Líder, Deputado Rossoni, às questões que estão sendo colocadas aqui.

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

Com a permissão do Secretário dos Transportes, Deputado Waldyr Pugliesi, com todo o respeito que tenho à sua pessoa, eu não gostaria de estar levantando essa Questão de Ordem, mas levanto-a, Sr. Presidente, para que V. Exa. tome uma posição, porque foi requerido que o Secretário e o Diretor viessem expor aqui o trabalho que foi realizado nesses últimos anos de Governo Requião. O que estou vendo do Secretário - ele tem muita competência para isso - é um discurso político. Não está na pauta, Secretário Waldyr Pugliesi, a questão do neoliberalismo.

Com todo o respeito que V. Exa. merece, tem que se ater ao requerimento, porque senão vamos transformar esta exposição de trabalho em uma questão política. E aí vamos começar a discutir ideologias. Sr. Presidente, pelo respeito que nutro ao Secretário Waldyr Pugliesi, apesar de nossas divergências. Eu gostaria que o Secretário se ativesse ao requerimento, porque é assim o comportamento dessa Casa.

Peço desculpas, mas é uma Questão de Ordem que merece consideração de V. Exa., Sr. Presidente.

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

Sr. Presidente, o requerimento que fiz e foi aprovado diz: "Requer o Horário do Grande Expediente da Sessão Plenária, do dia 28 de fevereiro, para pronunciamento do Sr. Diretor do DER, Dr. Rogério Tissot, sobre a malha viária do Estado do Paraná". Agora, pedi que fosse concedido o horário ao Dr. Waldyr Pugliesi - o que foi aceito. Não há como falar da malha rodoviária, se não falar em que estado se pegou.

Portanto, o Dr. Waldyr está falando exatamente do tema.

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Peço ao Secretário Waldyr Pugliesi, que se detenha só em assuntos da sua pasta, conforme requerimento formulado pelo Deputado Natálio Stica, que é sobre a malha viária do Estado do Paraná.

O SR. NELSON JUSTUS (PFL) **(Pela Ordem)**

Apenas, meu prezado Secretário, para colocar a "casa em ordem", o Deputado Nelson Justus não ficou anos na Secretaria dos Transportes - gostaria de ter ficado -; ficou onze meses.

Obrigado.

O SR. NEREU MOURA (PMDB) **(Pela Ordem)**

Até o presente momento não vi absolutamente nenhuma palavra, que o Secretário dos Transportes, Deputado Waldyr Pugliesi, tenha fugido do tema.

Querer colocar no Secretário dos Transportes o impeditivo, que ele faça um levantamento da situação, é tolher o debate. Não percebi e não verifiquei - estou prestando atenção aqui -, o Secretário está vindo nesta Casa e não faltou com o respeito e está conduzindo o debate dentro daquilo que esperávamos.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Sr. Presidente, para justificar a minha Questão de Ordem, talvez o Deputado Nereu Moura tenha dificuldade de compreender este Parlamentar. Apenas coloquei aqui que, se o Secretário se ativer à questão do requerimento, nós teremos facilidades em entendê-lo.

Se um dia o Secretário Waldyr Pugliesi marcar, eu farei o requerimento, para que V. Exa. venha fazer aqui um pronunciamento ideológico. E estarei aqui ouvindo, porque certamente será uma aula de democracia, que V. Exa. dará a esta Casa.

Mas hoje a Questão de Ordem é esta, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Esta Presidência já decidiu a Questão de Ordem. O Secretário Waldyr Pugliesi vai exclusivamente, falar sobre a sua Secretaria e o Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná.

Com a palavra o Secretário Waldyr Pugliesi.

O SR. NEREU MOURA (PMDB) **(Pela Ordem)**

Gostaria que V. Exa. zerasse o cronômetro para o início do pronunciamento de nosso convidado.

O SR. PRESIDENTE **(Hermas Brandão)**

Conforme entendimento já anteriormente estabelecido entre o Deputado Natálio Stica e o Deputado Valdir Rossoni, não há necessidade de zerarmos, porque vamos

dar o tempo necessário para discutirmos a questão que está sendo colocada hoje a este Plenário.

O SR. WALDYR PUGLIESI

Sr. Presidente, quero dizer que durante toda minha vida fui um rebelde, e continuo. Não sou religioso, mas hoje a Bíblia foi citada aqui e quero também dizer o seguinte: não vos conformeis com o mundo que tens. Então, a inconformação, a indignação, sempre estão presentes nos meus pronunciamentos.

Esta Casa tem uma tradição, Sr. Presidente, de muita tolerância em relação à discussão daqueles que se contrapõem. Mas, Srs. Deputados, quero me ater, então, a esta questão e o farei rapidamente. Logicamente que muito mais tempo seria necessário, mas não vamos apresentar gráficos ou números, porque seriam tediosos e levariam esta Sessão tarde adentro. Mas, é preciso que se diga aqui, com todas as letras, que a situação da malha rodoviária encontrada no dia 1º de janeiro de 2003 apresentava uma situação que foi muito melhorada nesses dois anos de atuação do Governo Requião.

Todos os Deputados que estão aqui - e quero que apareçam como testemunhas - estão vendo em todos os cantos do Paraná uma obra muito grande que está sendo executada pela Secretaria dos Transportes. Imaginem o seguinte: nós temos, somando as estradas do Paraná, em torno de cento e vinte mil quilômetros - estradas federais, estaduais e municipais. E eu gostaria, até para falar mais diretamente com os Deputados, porque eles, representantes do povo, permanentemente estão defendendo os interesses das suas regiões e acompanham os Prefeitos, os Vereadores, as lideranças da agricultura, do comércio que querem investimentos na infra-estrutura. Nós estamos fazendo isso e gostaria de, mais uma vez, deixar clara aqui a posição do Governo Requião. O Governo Requião é um Governo plural, fazem parte do mesmo uma série de Partidos. Agora, a idéia da transformação, é a idéia do atendimento no geral daquilo que está consubstanciado na Carta de Puebla: opção preferencial pelos pobres.

As coisas administrativas se interligam. Então, só para falar rapidamente, porque vocês são capazes de tirar as conclusões, em 94 termina o Governo Requião e temos 6% de estradas ruins, 30% regulares e 64% de estradas boas e na realidade houve, sim, nos oito anos que nos sucederam, uma piora na condição das estradas. Nada de choradeira e nem de reclamação! Existia isso, está existindo aquilo que está hoje colocado e nós queremos melhorar as condições das estradas. E para isso sei que todos os Deputados, a Assembléia na sua totalidade se somará a esse esforço monumental que estamos fazendo para a recuperação de todas as estradas. Olhem a situação em 2004 e aquilo que nós estamos prevendo para 2006. Srs. Deputados, este mês, que inicia amanhã, nós já temos licitados mil e oitocentos e trinta e sete quilômetros que serão restaurados. Ao lado desses, estão sendo recuperados seiscentos e quarenta quilômetros em um convênio com o Banco Mundial. E nós temos recursos

garantidos, através do DETRAN, para fazermos mais quinhentos quilômetros de restauração. Isso aqui não é conversa ao vento, não é soco no ar, são dados que nós temos, as licitações estão feitas.

E eu quero aqui, publicamente, dizer que praticamente todos os Deputados, de todos os Partidos, fizeram reivindicações - e eu sou político sempre agi desta maneira, coloco tudo isso em um computador para ficar como memória - e a hora que viabilizarmos os recursos, esses pendentes estão sendo atendidos, independente de cor partidária, e essa é uma determinação do Governador Roberto Requião. A Secretaria não é minha, o Governo não é do PMDB. O Governo é um Governo plural, e ele está agindo desta maneira.

Portanto, quero dizer para vocês, Srs. Deputados, que o otimismo que eu estou levando para todos os cantos do Paraná é muito realista. Não há uma razão, apenas uma razão, para que nós paranaenses estejamos pessimistas. Eu acredito no amanhã! Eu acredito na realização que o Governo está fazendo neste Estado. É a nossa visão política, é a nossa maneira de ver o futuro.

E nós, podem ter a certeza todos vocês, realizaremos uma grande obra que beneficiará o conjunto da sociedade paranaense.

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Pela ordem de inscrição, com a palavra o Diretor-Geral, Dr. Rogério Tissot.

Sr. Rogério Tissot (Diretor Geral do DER)

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sr. Presidente, eu vou apresentar a mesma palestra.

Além da recuperação de estradas e conservação de rodovias, assim como também a construção de novas estradas, o DER tem atribuições na área de operação do transporte coletivo intermunicipal e também na área de concessões.

Nós tivemos no transporte do Paraná, nos anos de 1994, 2002 e 2004, sessenta e sete milhões de passageiros; em 94, em 2002, sessenta e quatro milhões; e em 2004, setenta e um milhões. É um volume bastante grande, e esta também é uma atribuição do DER.

Essa atuação, verificando as condições dos veículos que operam nas nossas rodovias, levou à aplicação de multas. Estabelecemos um comparativo do que foi aplicado de multas em 2002, o que foi aplicado de multas em 2003, passando de quinhentas e setenta e três para mil e dez multas, e mil e vinte e duas multas em 2004. Isso não significa uma punição às empresas que fazem o transporte coletivo, mas uma atuação com mais ênfase nesta área do transporte coletivo. A operação-verão que nunca havia sido realizada, em termos de fiscalização de transporte coletivo, também foi um sucesso, abordados mil

cento e cinquenta e dois veículos em 2004 e em janeiro de 2005 abordados dois mil, quatrocentos e setenta e três veículos, gerando atuações e apreensões de veículos.

O DER também atua na educação para o trânsito e desde 1975 até 2004 já passaram pelas seis escolas de trânsito do DER um milhão trezentos e doze mil quinhentos e setenta e oito alunos. Esta é uma média de cento e dez mil alunos por ano.

Também não podemos deixar de citar a presença, conosco, na parceria de trabalhos com a Polícia Rodoviária do Estado do Paraná, um total de oitocentos e noventa e dois homens e também toda a estrutura necessária para que esta Polícia possa operar - são sessenta e quatro postos, sedes e companhias e o quartel aqui em Curitiba. Trabalhamos com duzentos e três veículos fornecidos pelo DER e trinta e um fornecidos pela Polícia Militar, num total de duzentos e trinta e quatro veículos.

Também naquela ocasião, na terça-feira passada, foi-me solicitando apresentar um breve histórico da questão do pedágio no Paraná. O início da cobrança aconteceu um junho de 98 e naquela época havia já em processo a eleição do ano de 98 e a reeleição do governador de então. Em função da reação que houve contra o pedágio, houve uma redução na tarifa, um mês depois após o início da sua cobrança, de 50%. Em março de 2000 houve a recomposição dessa tarifa em 100% para veículos leves e ônibus e 83% para veículos pesados. Portanto, uma redução de 50% um mês depois e um ano e sete meses após houve a recomposição dessa tarifa. Em 2002 ocorreram outras mudanças - alteração com aumento da extensão e inclusão de praças de pedágio para as concessionárias ECONORTE e Caminhos do Paraná. Então, essas praças, inclusive a praça de pedágio da Lapa, foi decidida já no Governo passado, através do aditivo de 2002.

Com efeito dessas alterações - redução de 50%, volta da tarifa um ano e meio depois, o governo fez os termos aditivos com as concessionárias no ano de 2000 e reduziu quatrocentos e oitenta e sete quilômetros de construção de novas obras, que seriam terceira faixa, duplicações e marginais. Isto foi retirado do pacto inicial, licitado em 97. Também foram eliminadas 261 interseções, que são trevos e viadutos e houve também a eliminação de doze contornos de cidades em função do aditivo do ano 2000.

Aqui estão no mapa as obras que foram retiradas do sistema de pedágio original pelo governo passado. Então, terceiras faixas, vias marginais, duplicações e contornos, vários, que estavam previstos foram retirados e essas 261 interseções.

Como efeito dessas alterações também foram introduzidos os chamados degraus, ou seja, a partir de 2003, além dos reajustes anuais, calculados pelos índices setoriais, foram dados, foram acertados reajustes chamados degraus. Por exemplo, a concessionária ECOVIA, Lote 6, reajusta a tarifa em 15% pelos índices setoriais e mais 13 em função do degrau pactuado no ano 2000, resultando um reajuste de 31%. Portanto, esses reajustes

foram decididos no Governo passado para serem aplicados a partir do ano de 2003, como compensação daquela redução de 50% na redução da tarifa.

Nós temos esse panorama dos chamados degraus que até apelidou-se de bomba-relógio, porque foram introduzidos a partir de 2003. Então, a cada reajuste esta concessionária, pelo aditivo pactuado em 2000, teria o direito a mais de 8% de reajuste, de 2003, até 2007, além dos reajustes anuais normais.

(Exposição de transparência)

Esta concessionária, que é a Caminhos do Paraná teria também 4% de reajuste, 9,5% em 2004; 3% em 2006; 9% em 2008 e 39% em 2014, em função da implantação de uma pista dupla.

O Lote 4 tem duas previsões de reajuste além do reajuste de contrato, 33 e 33%. O Lote 6 da ECOVIA teve assegurado o seu direito de reajuste em 2003 e 2004, além dos 10 ou 15% de reajuste anual mais 13 e 13 em 2003 e 2004.

Também foram alteradas algumas formas na relação contratual com as concessionárias, foram introduzidos os seus custos financeiros, elas obtiveram recursos junto a Banco e 7% dos recursos para financiar as obras de pedágio das concessionárias vieram do BNDS. Em 2000 veio essa alteração do contrato permitindo que a tarifa passasse a cobrir também os custos financeiros dos financiamentos.

Teve mais uma alteração que tem efeito até hoje e ainda para o futuro que são as postergações de obras para os últimos anos dos contratos ou seja, menos benefícios para os usuários.

Este quadro mostra o total de quilômetros que foi reduzido em função do termo aditivo e o total de quilômetros que havia no termo inicial, ou seja, 1747 quilômetros de duplicações, contornos, marginais e terceiras faixas; foram reduzidos 487 quilômetros do contrato original. As concessionárias deixaram de ter a obrigação de executar essas obras. Em relação a duplicações e contornos, o edital falava em 1087 quilômetros; foi reduzido para 973 e até hoje somente 172 quilômetros foram executados porque muitas dessas obras que deveriam ser realizadas, foram postergadas para o futuro.

Exemplo de postergação de obra para compensar aquela redução dos 50% da reeleição: a duplicação do Contorno Norte de Maringá passou de 2003 para 2008.

Contorno Norte de Londrina: de 2002 para 2014.

Restauração de rodovias principais: de 2003 para 2013. E este é um problema que está ocorrendo hoje porque há rodovias que estão em estado ruim e não estão sendo restauradas pelas concessionárias que alegam o seu direito em função do termo aditivo firmado no ano 2000.

Mais alterações que foram realizadas durante o processo: as medições passaram a ser feita por preços unitários e não por metro quadrado, ou seja, o contrato dizia que a concessionária era obrigada a fazer tantos

metros quadrados de restauração de estradas. Com esta alteração, às vezes, na medição de volume de serviços por insumos, resultou em valores maiores do que os da proposta, e esses valores maiores acabaram sendo contemplados para o reajuste tarifário, ou seja, foram transferidos para os usuários que acabaram pagando esta conta de 80 bilhões a mais, em função desta alteração. A medição de obras por insumos reduziu ainda mais o risco das concessionárias.

Aqui temos o exemplo de uma rodovia que, apesar do seu estado, é uma rodovia sob concessão: é um trecho de 376 concedido à Rodonorte. Também na mesma rodovia é possível ver deformações graves no pavimento e a concessionária não está recuperando estas estradas. Aqui vemos os buracos já se formando. Problemas sérios de falta de atrito para os pneus, podem causar inclusive acidentes. Esta concessionária foi notificada pelo DER. São 17 notificações, uma multa no valor de 16 milhões. E como o contrato estabelece, a concessionária está percorrendo os prazos de contrato para o pagamento desta multa. Além disso, instauramos um processo administrativo de inadimplência em função do descumprimento contratual por conta da concessionária, o que finalizaria com a extinção do contrato.

Esse processo foi suspenso por força de liminar da 4ª Vara Federal do Distrito Federal. A PGE está recorrendo e a alegação que se fez para conseguir a liminar é que os membros da Comissão de Inadimplência, que são funcionários do DER, não poderiam estar na comissão, porque também participaram do processo de multa da concessionária. Então esta é a alegação judicial que segundo a PGE não tem sustentação porque deverá ser derrubada essa liminar e vamos dar seqüência ao processo de inadimplência da Rodonorte em função dos problemas que vimos já nas lâminas anteriores, mostrando a situação muito ruim da rodovia. Também constatamos que apenas 30% da tarifa arrecadada se transforma em obras para os usuários, ou seja se transforma em obras de melhoria e obras de conservação de estradas. O restante cobre o lucro das empresas - os impostos, os custos do sistema - que já são caros por natureza. Até porque o fluxo é muito baixo e isso acaba resultando em uma tarifa muito alta.

Aqui, é uma idéia do fluxo médio de veículos que têm passado pelas rodovias concessionadas e também na receita. A receita total até hoje é de 2 bilhões 293 milhões. A previsão de receita das 6 concessionárias para 2005 é 640 milhões de reais. E a receita média diária da ordem de 1 milhão 750 mil reais, para cuidar de 2 mil e 500 quilômetros de rodovias. Em função disso, passamos a estudar um sistema de pedágio que já vinha sendo estudado pelos engenheiros do DER. Naquela época, em 1997, quando o Governo passado optou pela concessão, os engenheiros pregavam que o DER poderia construir as praças de pedágio e poderia arrecadar esses recursos e executar as obras de manutenção necessária, mas o modelo não foi aceito e optou-se pela concessão. Esta-

mos reativando essa idéia dentro do DER, porque seria uma manutenção sustentável.

Podemos fazer uma manutenção de estradas que tem maior fluxo com o pedágio estadual, ou seja, com a implantação de uma praça, arrecadação de recursos e a licitação de obras. Isso é perfeitamente possível; o Rio Grande do Sul faz isso., São Paulo faz isso. Com os recursos que estão vindo da SIDE para o Estado do Paraná e que estão sendo integralmente aplicados nas rodovias estaduais, nós temos condições de manter essas rodovias em ótimo estado. Portanto, com os recursos da SIDE e com o Pedágio Estadual o Estado do Paraná é auto-suficiente para manter as suas rodovias. A proposta de estudos contempla alguns trechos na região Noroeste, outro na Região Oeste e Sudoeste, um na Região Central e outro na Região Norte. Seriam, por região, 843 quilômetros, mas por iniciar o processo de pedágio estadual de manutenção por esses 220 quilômetros que ligam Maringá a Francisco Alves.

O sistema a ser implantado será totalmente gerenciado pelo Estado através do DER no que diz respeito ao gerenciamento e administração, planejamento, gestão e monitoramento, edificações e instalações de apoio e também da parte de operação rodoviária. Vamos contratar os serviços de restauração e vamos contratar alguns serviços de manutenção e outros serão feitos pelo próprio DER. Esse sistema será o de gerência do pedágio estadual e que ainda também contemplará o atendimento aos usuários através do SIATE, para atendimento de acidentes e atendimentos de socorro mecânico. Então o trecho a ser implantado é este, a partir de dezembro de 2005, se pretende que isto aqui já esteja com as duas praças implantadas.

Fazendo uma análise da tarifa, temos o seguinte: para percorrer esses 220 quilômetros, um veículo leve vai pagar R\$ 0,09. É uma forma de comparação do custo por quilômetro. Desta rodovia da PR-323, pedágio estatal, de Maringá até Francisco Alves, um caminhão de sete eixos vai pagar R\$ 0,076. Bom, numa rodovia semelhante, com pista simples, sem qualquer outro benefício, que é administrada pela VIAPAR, este caminhão de sete eixos, paga hoje, 0,437 por quilômetro rodado, de pedágio.

Portanto, com 0,076 comparados com os 0,437 da concessionária, temos uma diferença de 5,75 vezes a menor para o pedágio estadual, oferecendo uma rodovia com boas condições de manutenção e com atendimento a acidentes e a socorro mecânico.

O pedágio na VIAPAR que é o trecho concessionado de Cascavel a Maringá, hoje é 109,20 e o pedágio de Francisco Alves a Maringá custará 16,08 quando implantado pelo Estado. Portanto, se tivéssemos no Paraná, um modelo que fosse aplicado desta forma, teríamos um pedágio muito mais barato e teríamos as estradas nas mesmas condições em que estão, principalmente, porque poucas foram as duplicações e melhorias feitas nessas rodovias. O problema da concessão é que é preciso pagar o lucro da concessionária, é preciso pagar o

Imposto de Renda, o custo administrativo das concessionárias que também é alto, porque os salários dos diretores são bastante altos e isso dentro de um panorama de pouco tráfego, ou seja, dentro do sistema que tem muito baixo fluxo de veículos.

Para o senhor ter uma idéia, os Estados Unidos têm apenas pedagiado 1% da sua malha estadual. Então, 1% da malha americana mostrou viabilidade do pedágio e no Paraná isso é muito maior.

Daí, essa distorção de um pedágio alto com as dificuldades que estamos verificando hoje.

(Mostra slide)

Este é o cronograma para implantação do sistema e esperamos até dezembro estar com a cobrança sendo iniciada.

Este é um exemplo de uma praça de pedágio que está sendo projetada para a sua implantação naquele trecho. É um sistema simples mas que atende a toda a necessidade de cobrança e de arrecadação do pedágio.

Muito obrigado pela atenção, e estou à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

Pela ordem de inscrição, temos o Deputado Durval Amaral, depois Nelson Justus, Valdir Rossoni e Geraldo Cartário. Estão abertas as inscrições.

Estão também inscritos os Deputados Natálio Stica e Rafael Greca.

Com a palavra o Sr. Deputado Durval Amaral.

Dep. Durval Amaral (PFL)

O SR. DURVAL AMARAL

Eu gostaria de fazer algumas perguntas ao Dr. Tissot.

A primeira delas é com relação a uma afirmativa que o Dr. Tissot fez agora há pouco, dizendo que 30% apenas dos recursos das concessionárias eram reinvestidos em benefício do usuário. Quero dizer que lendo o relatório da CPI e o depoimento do Dr. Tissot da CPI do Pedágio, ele afirmou categoricamente no seu depoimento sobre o pedágio que tudo estava correto e as empresas cumprem rigorosamente as suas obrigações. Isso ele afirmou na CPI do Pedágio.

Efetivamente, o DER recebe todos os meses os relatórios e prestação de contas e os Balanços das concessionárias, que são publicados, eu tive a cautela de constatar, por esses Balanços, que 49,19% do faturamento total das concessionárias, que, me parece, nesse período já importou em quase três bilhões de reais, foram aplicados em investimentos diretos nas estradas, em torno de 1 bilhão, 177 reais, 44,84% foram aplicados nos gastos operacionais dessas rodovias, 8,43% destinados a pagamentos de impostos federais e municipais. Tributo que todos nós devemos pagar neste País,

e 2,56% destinados ao DER para reequipar a Polícia Rodoviária. Aliás, os 2,56% foram desviados da sua finalidade e com toda certeza gerou inclusive demissão de funcionários do DER, que se opunham ao uso indevido desses recursos.

O senhor contesta esses números Dr. Tissot?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Quando se fala em 30% nós falamos em obras de conservação e obras de manutenção. Realmente, o investimento desse setor é nessa ordem. Quando se compara o contrato que são 24 anos de concessão, esses valores ao longo dos 24 anos sofrem uma alteração muito grande, daí que vêm esses percentuais, porque na verdade o que está se contando até hoje é muito diferente da receita que vai se contar até o último ano de concessão. Os recursos são muito grandes.

O Deputado poderá ver que as concessionárias arrecadarão 640 milhões agora em 2005. É um valor bastante alto para a manutenção de 2500 quilômetros, também para justificar a recuperação, ou a restauração, ou a duplicação de apenas 280 quilômetros de um total de 1770, que estava previsto.

Na verdade o que ocorreu aqui foi o problema dos aditivos de 2000 e 2002. A redução de 50% na tarifa do pedágio desequilibrou totalmente o sistema e a tentativa de recuperação do sistema nos anos de 2000 e 2002 resultou num benefício muito menor para o usuário, porque ele passou a pagar novamente a tarifa original que era aquela do início do programa, só que com menos 500 quilômetros de novas estradas.

Essa redução foi decorrência dos aditivos de 2000 e 2002.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Então quer dizer que, pela sua afirmativa, as mesmas reduções praticadas agora na Rodovia das Cataratas e nos Caminhos do Paraná, redundarão em prejuízo aos usuários, na mesma análise e analogia que o senhor afirma?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Na verdade, a redução na Rodovia das Cataratas já foi feito naquele primeiro aditivo e foi, inclusive, postergado. A obra de duplicação entre Cascavel e Medianeira deveria estar pronta em 2004. Pelo aditivo de 2000, ela vai estar pronta somente em 2013.

Portanto, os usuários estão pagando, desde 97, para uma duplicação que vai acontecer em 2013.

Não foram firmados ainda os aditivos com a concessionária Cataratas, nem com a Caminhos; isso ainda está em discussão pelo Governo do Estado.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Pela sua afirmativa, parece correta a crítica ao Governo passado, e o uso da mesma prática?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não avalio desta forma o que o senhor está afirmando.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Mas, com relação às suas afirmativas na Comissão Parlamentar de Inquérito - eu quero ser textual - no seu depoimento o senhor afirma que “as empresas cumprem rigorosamente as suas obrigações”, referindo-se às concessionárias.

A sua opinião mudou especificamente com relação à RODONORTE, ou será que nos trechos mostrados pelo senhor nesta tarde estão previstas as restaurações, em qual ano? Ou elas já deveriam ter sido feitas e não foram?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não, naquela época da CPI, acho que foi em abril ou maio de 2003, no momento que se constatou e que se fez a verificação da situação das concessionárias, elas estavam cumprindo os seus contratos.

A RODONORTE passou a descumprir o contrato a partir de abril de 2004. Desde então o DER passou a fazer as notificações.

O processo de notificação é muito complicado nos contratos de concessão. É preciso estabelecer um prazo para que a concessionária execute o serviço. Se ela o faz, não tem mais condição de ser notificada.

Temos que acompanhar todos os defeitos que estão ocorrendo na rodovia para ir montando um processo de notificações. Tal processo culminou numa multa de 16 milhões este ano, em função de a concessionária não estar realizando suas obrigações. Então, de maneira geral, aquilo que não está sendo cumprido ou está irregular nos contratos, está sendo objeto de penalidades.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Só para ficar claro, as imagens mostradas, parece-me que são casos específicos de restauração de rodovia, no contrato firmado entre o Estado do Paraná e no caso esta concessionária, esta restauração está prevista para qual ano? 2003, 2004, 2005, 2006, para quando?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não estamos nos baseando nesse período de restauração, porque não é possível deixar o usuário à mercê de um período de restauração estabelecido num contrato de cinco anos atrás. O importante é que o usuário está pagando hoje para trafegar nessa rodovia e o estado dela não está de acordo com o plano de exploração do lote, que nós chamamos, que é o plano de exploração de rodovias, que faz parte do contrato. Esse trecho que mostrei nas transparências está com índice de estado - que é o IGG, Índice de Gravidade Geral da rodovia - 100% maior do que deveria estar. Portanto, o desconforto ao usuário e o custo operacional dele é muito maior do que o que ele deveria ter.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Mas, a previsão de restauração é para qual ano? O senhor não respondeu minha pergunta.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não existe previsão de restauração.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Contratualmente não existe previsão?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Existe uma previsão de restauração, mas existe também o plano de exploração, que estabelece o índice. Fomos pelo índice; o índice está fora do contrato, por isso, a concessionária deve ser multada. Agora, não sei de que maneira poderíamos obrigar a concessionária a oferecer um bom serviço ao usuário, se não fosse através de multa.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Perfeitamente. Acho que esse é o dever do DER. Tenho mais algumas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Gostaria de contar com a colaboração dos Srs. Parlamentares, de estabelecer no máximo dez minutos a cada um, para que possamos dar oportunidade a todos.

V. Exa. está com a palavra.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Agradeço, Sr. Presidente.

Tenho informações de que o Departamento de Estradas de Rodagem, se não me engano V. Exa. mesmo ou outros colegas brilhantes que trabalham no DER, com relação ao pedágio de manutenção, defenderam e defenderam que ele seja estabelecido a partir de uma autorização legislativa, a partir de lei específica. Aliás, é o que estabelece o artigo 175 da Constituição Estadual e o artigo 146: “incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”.

Quero saber o seguinte: o DER mudou de opinião ou é imposição do Governo do Estado, a implantação do pedágio através de decreto, ou virá à Assembléia Legislativa projeto de lei pedindo autorização?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Na cabeça dos engenheiros a primeira idéia é de lei especial. Depois, surgiu a possibilidade de um decreto, que seria mais rápido. Mas esta questão, da minha parte está aberta, e eu aguardo que a Procuradoria Geral do Estado nos oriente neste sentido. Se for necessário lei, será lei. Se for necessário decreto, será decreto. Não somos nós quem determinamos isto.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Não está fechada a questão, na sua ótica.

Decreto ou lei, está aberto para discussão?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Pode ser analisado pela Procuradoria Geral do Estado.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Nós somos leigos, exceto o Deputado Nelson Justus, que já foi Secretário dos Transportes, nós não conhecemos a especificidade da Secretaria. O senhor poderia explicar aos Parlamentares o que significa exatamente pedágio de manutenção?

Pergunto: quais serviços e obras contempla? Quais os direitos dos usuários? Vou fazer as perguntas em bloco, porque o Presidente pediu-me que fosse o mais breve possível. Quais as vantagens, especificamente para o usuário ou para a sociedade e para a administração pública? Quais as obrigações do DER, que no caso será o prestador do serviço? E como comprovar que não haverá prejuízos para a administração pública?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

O pedágio de manutenção se caracteriza pela execução de serviços de restauração em rodovias, serviços de conservação rotineira, mantendo a rodovia sempre em ótimas condições de uso, ou seja, uma rodovia que não traga prejuízo, que traga um custo operacional muito baixo para o usuário. Fazendo através do Estado, já conseguimos evitar que o usuário pague o lucro de uma concessionária, assim como o imposto de renda que ela deve recolher. Com isso, podemos partir de um pedágio bem mais barato do que aquele que seria cobrado por uma concessionária, até porque nessas rodovias, como é o caso de algumas que estão concessionadas, o tráfego muito baixo.

Quer dizer, não existe um volume de tráfego grande que viabilize um pedágio módico, daí porquê nessas rodovias optou-se pelo pedágio de manutenção. São rodovias que têm um fluxo característico e que tornam viável essa cobrança. Sai muito mais barato porque o DER pode inclusive licitar todas as obras necessárias, e algumas das obras e alguns dos serviços do DER - embora esteja bastante sucateado no seu parque de equipamentos e também com dificuldades de pessoal, - ainda pode executar serviços com a administração direta. Basta que seja vontade do Governo que socorra; e como neste Governo há vontade de que o DER execute serviços com a administração direta, alguns serviços serão prestados pelo próprio pessoal do DER e pelos seus equipamentos, o que ainda barateia mais o custo desse pedágio estadual.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Perfeitamente.

Na sequência, qual o critério que o DER vai utilizar para fixar as novas tarifas? Existe algum estudo de viabilidade econômico-financeira para determinar esse valor? A primeira pergunta: os valores referentes às obras

de recuperação foram considerados para efeito de fixação das tarifas?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim, o estudo foi feito prevendo as obras necessárias, mas não as iniciais, que serão feitas agora já com programa de recuperação de estradas que está em andamento, já estão contratadas essas obras, e a partir de recuperadas, será iniciado a cobrança de pedágio. A partir daí os recursos para a manutenção virão da tarifa do pedágio, que será a receita, depositada numa conta especial, específica, e só poderá ser aplicada no trecho específico onde há o pedágio.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Então existe o estudo da viabilidade econômico-financeira desse trecho?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Existe.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Eu queria que a minha assessoria requisitasse depois por escrito ao Dr. Tissot os estudos de viabilidade econômico-financeira do pedágio.

O Governo tem colocado que será um grande exemplo para o Brasil o pedágio de manutenção em função do custo-quilômetro. Realmente eu estive comparando, até pelos dados já fornecidos pelo DER, são bastante acessíveis, principalmente se comparados ao pedágio cobrado pelas concessionárias. Pergunto a V. Exa. esse é um discurso verdadeiro, ou é um discurso demagógico? Demagógico, por quê?

Faço a colocação: o pedágio cobrado na ponte de Guairá há dois anos e dois meses desse Governo, sem contar os anos do Governo anterior, a três reais, me parece o pedágio mais caro praticado no Brasil no custo quilômetro. Então, por que esse pedágio é tão caro e por que o DER, que V. Exa. administra, até hoje não fez na ponte de Guairá pistas para pedestres, ciclovia, iluminação, coisas que estavam previstas para serem executadas no pedágio mais caro do Brasil?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Essa consideração do pedágio, lembro que uma vez foi feito um estudo comparado com a ponte Rio Niterói. Realmente a comparação é difícil porque por lá, se não me engano, passam duzentos mil veículos por dia. O pedágio da ponte de Guairá foi estabelecido pelo Governo passado, nós não reajustamos esse pedágio neste Governo, e entendemos, pelo que temos observado dos usuários que por lá trafegam, existe zero de reclamação em relação a este assunto, e ademais, o próprio Governo passado já tinha oferecido e concedido a isenção a todos os veículos de Guairá e Mundo Novo; esses veículos não pagam pedágio lá na ponte, de forma que pelo nosso entendimento o pedágio lá está equilibrado em

relação ao volume de veículos; está equilibrado e não precisa ser reajustado.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Se o volume de tráfego é significativo para fixação da tarifa, aí a razão dos três reais.

Se o volume de tráfego não for condizente, o Governo do Estado do Paraná vai substituir esse pedágio para que ele se torne viável economicamente?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

A princípio a idéia é do equilíbrio. O valor da tarifa deve cobrir os custos de manutenção da estrada. Esse valor é viável se for um valor módico.

Se, por um motivo ou outro, houver uma redução drástica no volume de tráfego em uma rodovia pedagiada pelo Governo do Estado do Paraná, o Estado terá que fazer uma revisão e alterar o valor da tarifa.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Está considerado nesse estudo o custo inicial de recuperação da rodovia de Francisco Alves até Maringá, na cobrança do pedágio? Ou esses custos estão sendo ignorados?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não, esses estudos estão sendo bancados pelo programa de recuperação de estradas que está em andamento agora. Os recursos que entrarão serão aqueles para a manutenção da rodovia ao longo dos próximos 10, 20 anos.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Quanto vai custar cada praça de pedágio, o custo de construção?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não temos o projeto pronto, ainda.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

Só uma constatação.

Fiz a pergunta propositadamente, o que demonstra a incoerência da colocação. Como posso ter uma planilha econômico-financeira, um estudo deliberado, feito com o custo da tarifa, sem que o Estado vá colocar recursos subsidiando, se nem a praça de pedágio eu sei quanto vai custar?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Posso dizer, a estimativa é de um milhão de reais. Também posso complementar dizendo que, quando foi licitada a concessão de rodovias no Paraná, fizemos estimativas para 24 anos, e essa tarifa está sendo cobrada até hoje.

O SR. DURVAL AMARAL (PFL)

O senhor volta no tempo e no espaço para dizer que a praça já está calculada no custo.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim, o custo da praça será incluído no custo.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Pela ordem de inscrição Deputado Nelson Justus.

Dep. Nelson Justus (PFL)

O SR. NELSON JUSTUS

Antes de mais nada, gostaria de me inscrever no Grande Expediente de amanhã, para tratar do mesmo assunto. Imagino, é claro, ser um tema polêmico e apaixonante.

Eu exerci a honrosa função de Secretário dos Transportes pelo período de onze meses, no final do ano de 2001 e começo de 2002, e por esta razão vou precisar de um pouco mais de tempo.

Quero cumprimentar o Secretário Waldyr Pugliesi, o Secretário Tissot e torcer, Waldyr e Rogério, para que, efetivamente, como paranaense, como alguém que sentou naquela cadeira da Secretaria dos Transportes, esse projeto realmente venha a dar certo, principalmente o projeto da recuperação das nossas estradas, esse investimento de oitocentos milhões de reais.

O Governador no seu discurso aqui na Assembléia, deixou bem claro isso; a imprensa e V. Exas. disseram novamente. Portanto, como paranaense, com toda franqueza, torço para que isso efetivamente aconteça. Todos nós e o nosso Estado serão beneficiados.

Vou dividir a minha participação, Sr. Presidente, em duas partes: primeiro, a questão da malha rodoviária e, depois, a questão do pedágio. Vou procurar ser o mais sucinto possível, porque vou usar...

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Quero informar a V. Exa. que o Horário do Grande Expediente de amanhã já foi requerido pelo Deputado Nereu Moura e o de quarta-feira pelo Deputado Geraldo Cartário. V. Exa. pode inscrever-se para o dia imediato.

O SR. NELSON JUSTUS (PFL)

Sem dúvida nenhuma, não vai faltar um dia para eu falar quarenta minutos aqui.

Inicialmente, discordo da questão dos gráficos como eles foram colocados, engenheiro Tissot. Não concordo que houve um descaso com referência às estradas, como vocês dizem aqui, porque nesse ano e meio ou dois anos - esses trechos que vocês fizeram - eu os parabeno por isso: só foi possível porque foi licitado na minha gestão, senão, vocês não teriam feito. Então, a verdade tem que ser clara: não há um descaso.

As estradas, Dr. Tissot, têm um tempo de vida e nós sabemos disso de cor e salteado, e muito mais o senhor. Se não ficarmos constantemente investindo, elas acabam, como vocês vão acabar em poucos meses os tapa-buracos e as conservações que foram feitas. Aliás, é

importante que fique clara a distinção entre conservação e restauração.

É importante que o senhor, contribuindo para a nossa platéia aqui, explique o que é conservação e o que restauração. Isso é importante, porque senão vamos misturar as coisas e confundir as pessoas. Acho que isso tem que ficar bem claro.

Muitas coisas foram feitas, inclusive na minha gestão, no ano de 2001, e quem diz isso não é o Nelson Justus, é o Diário Oficial. Foram investidos 130 milhões; em 2002, 111. Os senhores investiram 67, em 94. Portanto, naquele ano, nós investimos mais que os senhores e não saímos por aí dizendo que havia um descaso. Havia, sim, um desgaste natural das nossas estradas, havia, sim, falta de dinheiro e por isso é que eu torço, fico feliz quando vejo o Governador chegar aqui e dizer que vai gastar oitocentos milhões. Ele vai salvar se isso, efetivamente, acontecer.

Os recursos existem, o recurso do SIDE, coisa que nós não tínhamos, porque na nossa gestão iniciou a briga e o senhor sabe disso; vai buscar lá em Brasília. Nós não tínhamos o dinheiro do DETRAN que vocês têm! Ótimo! Então, é importante que haja compreensão e eu já disse isso aqui, logo após o discurso do Requião.

Nós não podemos esquecer o que foi feito no Governo Canet; o que o Governador Álvaro Dias - que não tenho ligação alguma, partidária, política, nem amizade - fez com os BID's que o Governo Jaime Lerner pagou, neste Estado todo, em nível de estrada. Nós sabemos que o Governador Requião fez no seu Governo, mas não o que vocês alardeiam por aí.

Mário Pereira não deixou saudades também, e também passou por dificuldades. É importante que isso fique claro, Secretário Waldyr Pugliesi e é importante que fique claro, Rogério Tissot, que todos procuramos fazer a nossa parte, e com honestidade. Isso é importante e nesse ponto saio por aí batendo no peito, porque nunca vi ninguém ter sequer a coragem - não vou dizer nem a ousadia - de insinuar qualquer coisa nos anos em que fui, por quatro vezes, Secretário de Estado de três Governadores diferentes.

Como bem diz o Rafael Greca: se nós somos o que fazemos e temos que fazer bem feito, nós não podemos nos esquecer que todos fazem sua parte. Todos procuram juntos errar o menos possível. Torço, como paranaense, como amigo do Governador Requião, para que vocês consigam realizar esse sonho, porque por enquanto é uma promessa. Pouco, muito pouco foi feito - os números desses dois anos mostram. Se não houvesse as licitações preparadas e prontas, ao contrário do descaso como alguns alegam, não teriam feito sequer essas estradas, principalmente no Vale do Ivaí, nem as pontes, e assim por diante. Por isso torço pelo sucesso de vocês.

A respeito do pedágio, fiquei surpreso, quando vi o senhor anunciar aqui que não foi feito o acordo com as duas concessionárias, a Caminhos do Paraná e a Cataratas. Puxa vida, ou nós estamos sendo enganados ou vocês

estão enganando o Governador Requião, porque ele anunciou aqui, no seu discurso, de que são seis concessões; duas delas temos o acordo feito. O senhor diz que não temos o acordo.

Isso preocupa. Preocupa, porque alguém está enganado. Vi alguma coisa do acordo e nele o DER tinha alguns compromissos. Então, não o fez? Será? Então, não fez o acordo? Fez ou não fez? Ou vamos acabar tudo na Justiça?

Para encerrar, Sr. Presidente, a minha concepção a respeito do pedágio é política. Puxa vida, como seria importante se todos nós batêssemos no peito e reconheçêssemos que o Governador Requião ao dizer: "Ou baixa ou acaba", deixou sim, uma bomba-relógio na mão de vocês, porque vocês tem que baixar ou acabar. No que tomaram posse, começaram, primeiro: auditoria - não deu em nada. Segundo: a encampação - não deu em nada. Breve indenização - aprovamos aqui a encampação, na Assembléia, a toque de caixa. Desapropriação. Caducidade. Invasão dos sem-terra. Invasão dos índios. Que caminhos vamos tomar, para cumprir a promessa do Requião?

O pedágio é um "santo remédio" e vocês estão mostrando aí, tanto o é que vão implantá-lo. Ou será que o Lula vai montar esse pedágio agora, de São Paulo a Santa Catarina - vai fazer este "pedágio caipira", como se chama aqui no Paraná, o pedágio de manutenção? O Lula não fará isso? Sabemos que não vai. O pedágio veio como uma solução. Está caro. Está caro demais. Claro que está. Será que não faltou competência para os negociadores sentarem às mesas e acertarem para baixar este preço?

Atrevo-me a dizer que faltou, sem querer ofender ninguém, porque não combina comigo ofender a quem quer que seja. Mas que faltou, faltou! O acordo que foi feito só saiu porque o Requião levantou-se do Palácio e foi lá, no antigo BADEP bateu martelo e disse: "Quero o acordo amanhã!" Senão, também não tinha saído.

Surpreendo-me quando o senhor afirma aqui que nem esses acordos foram realizados ainda; ficaram no "fio do bigode".

Então quero terminar dizendo, engenheiro Tissot e Secretário Pugliesi, - por quem tenho uma profunda admiração e um respeito muito grande, amigo de minha família há muitos anos - que torço para que vocês façam a sua lição de casa. Contem com o apoio desta Casa!

Reservo-me ao direito de contestar esses gráficos, porque para mim muitos deles estão errados e até estradas que foram concluídas no Governo passado estão aqui, neste caderninho! Mas, não é culpa de vocês; isso é assim mesmo. Os Governos fazem isso, o assessor faz aquilo e muitas vezes, como diria Aracy de Almeida: muita gente come galinha de macumba e toma cachaça e arrota faisão e champanhe.

Obrigado!

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Só queria esclarecer e acho que me expressei mal em relação ao acordo. Existem pré-acordos formados e esses pré-acordos estão sendo, ou seja, já houve a redução

de 30% da tarifa dessas duas concessionárias. Hoje o caminhão que se desloca de Foz do Iguaçu até Curitiba, está pagando 42% a menos do que pagaria se não houvesse o pré-acordo. O que falta agora é justamente fazer o aditivo ao contrato, que precisa ser inclusive assinado pelo Governo Federal, através do Ministério dos Transportes.

Então, na prática o acordo existe e está sendo tocado.

O SR. NELSON JUSTUS (PFL)

Está valendo, então o acordo?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Claro.

Eu queria também esclarecer em relação à questão das restaurações e tapa-buracos. Em 2003 nós fizemos muitos tapa-buracos realmente, porque se não fizéssemos, a malha iria se degradar muito mais. Mas, já recuperamos um mil e duzentos quilômetros de estradas e essa recuperação se trata efetivamente de restauração de pavimento, ou seja, pavimento novo.

E queria ainda comentar que tenho testemunhos lá no DER que o Deputado Nelson Justus, quando Secretário, foi um grande lutador pela recuperação das estradas e os jornais também diziam isso, porque nós víamos que ele estava sempre atrás de recursos para recuperar essas rodovias e havia até uma promessa do Governo de então, em fazer isso.

Só que, não me lembro efetivamente por que, mas houve uma retração na aplicação desses recursos, acredito que no final de 2001 e início de 2002, a partir daí o DER passou a retroceder, até ao ponto de fazer o seguinte: em novembro de 2002, o senhor já não era mais Secretário. O DER revogou todas as licitações que tinham sido feitas na sua época, porque se assim fizesse, teria problemas muito graves com a Lei de Responsabilidade Fiscal, porque não poderia ter licitado aquilo que não tinha o recurso suficiente para a execução dessas obras. Então, houve uma revogação de todos aqueles lotes que foram licitados.

E também, já disse isso e reforço, que no DER e na Secretaria o senhor é muito bem falado pelos colegas de trabalho, porque o senhor lutou muito para recuperar as rodovias e, infelizmente, em alguns casos não conseguiu, em função da opção política da aplicação de recursos do Governo da época.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Pela ordem de inscrição, com a palavra o Deputado Valdir Rossoni.

Dep. Valdir Rossoni (PSDB)

O SR. VALDIR ROSSONI

Sr. Presidente, ilustre Diretor do DER, meu caro Secretário Waldyr Pugliesi.

Se V. Exa. é um dos inconformados, eu também o sou, porque na verdade eu me preparei e pelo requerimento eu disse: amanhã veremos o Diretor do DER dando um verdadeiro show na Assembléia, prestando contas do que já executou no tempo em que ele está à frente da Secretaria dos Transportes. Mas, vejo que continua a mesma preocupação: preocupando-se com o Governo anterior e esquecendo de mostrar o que o Governo atual fez.

Quero dizer a V. Exa. que, primeiro, quero discordar do que está no relatório e em um pronunciamento que farei nos próximos dias, caso não sejam mantidos os pronunciamentos do Deputado Nelson Justus, contestarei alguns números que estão aqui neste livro milagroso.

Outra questão, V. Exa. é justo quando diz que o Deputado Nelson Justus é bem falado. V. Exa. na presença do Deputado Nelson Justus, está sendo coerente com ele. Sabe por que, Sr. Diretor? Porque o Governo anterior, no ano de 2001, investiu 130 milhões. No ano de 2002, 111.

Pasmem V. Exas, o Governo que se diz o restaurador, o recuperador, o homem que resgatou a catástrofe que estava o Paraná - e se V. Exa. discordar dos números, eu gostaria que tivesse toda a liberdade - em 2003 investiu 67 milhões. Em 2004, 94 milhões. Digo a V. Exa. esses números, porque fui buscar no Diário Oficial, não são números criados pelo Deputado Rossoni.

Então, se formos ver, na verdade, a prática do atual Governo é mostrar o que o outro não fez para justificar a sua inoperância. Estão aqui os valores investidos em 2001, 2002, 2003 e 2004. Diga-se de passagem, em 2001, 131 milhões. Em 2003, no seu Governo, 67 milhões, a metade do que foi investido no Governo anterior, 111 milhões em 2002. Em 2003, 94 milhões. Claro, eu vi aqui uma previsão futurologística, quer dizer, o futuro vocês irão fazer. Esse relatório eu concordo, tudo nós iremos fazer agora no futuro, mas gostaria também de dizer que fico apreensivo. Quando questionado pelo Deputado Durval Amaral, o senhor diz o seguinte: “-Não. Nós não temos ainda uma planilha do pedágio que será implantado”. Aí o Deputado Durval Amaral questiona, e o senhor volta atrás e diz que já tem partes da planilha.

Como é que se calcula custos sem ter a planilha?

Outra questão que também fico inconformado é que o Governador esteve aqui e afirmou - e aí começo a fazer a minha primeira pergunta, - que o acordo firmado não houve diminuição de investimentos em duplicação de rodovias, ou viadutos, ou o que quer que seja no seu acordo. Eu perguntei: houve ou não houve diminuição de investimento, não em restauração, em obras novas?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Os pré-acordos assinados estão disponíveis na internet, inclusive já mandamos a esta Casa esses pré-acordos, que estabelecem que nós vamos manter a manutenção, das rodovias e que alguns trechos serão retirados das obras

futuras, assim como outros poderão até voltar, se a receita do pedágio melhorar com o aumento do tráfego.

Então, em termos de pré-acordo está colocado desta forma. Agora, volto a dizer, temos um pré-acordo em funcionamento, mas não temos ainda um termo aditivo aos contratos, ou seja, a situação final será o termo aditivo.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Mas, o senhor concorda comigo de que o prazo do termo aditivo já passou do tempo, já estourou o tempo ou não?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Já passou algum tempo e nós estamos trabalhando para chegarmos a um entendimento, que seja o melhor para o usuário, ou seja, já estamos buscando reduzir ainda mais a tarifa, de forma que o usuário fique satisfeito e que o pedágio volte a se viabilizar, pelo menos nesses dois trechos, porque nos outros está inviável; a cobrança está muito alta.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

O senhor é um excelente técnico, mas está tendo dificuldades de responder a perguntas objetivas. O Governador disse aqui que não admitiu investimentos. Eu gostaria de saber do senhor se houve essa diminuição ou não?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Existem algumas duplicações futuras, no caso de Medianeira-Cascavel, que só serão contempladas se houver melhora no tráfego futuro.

Então, na situação de hoje, nós estamos contemplando apenas a manutenção de rodovias, exclusivamente nos pré-acordos e não duplicações; estas não serão mais feitas.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Então, quero afirmar aqui, até para que o Deputado Dobrandino tenha a resposta do seu pronunciamento, com todo o respeito que tenho pelo Deputado Dobrandino, subiu àquela tribuna e disse que o Governador falou a verdade, somente a verdade, quando o seu diretor do DER diz de que a duplicação não será feita. Isto, pelo que eu entendo, é diminuição de investimentos no pré-acordo.

É isto, Sr. Tissot?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Para estabelecer uma tarifa módica também é preciso reduzir investimentos futuros, assim como o fez o Governo passado ao retirar 500 quilômetros de estradas novas e ao postergar obras para dez ou quinze anos, para o final dos contratos.

Portanto, esta é uma das formas de se reduzir a tarifa.

O SR. ÂNGELO VANHONI (PT) (**Pela Ordem**)

Apenas para fazer uma consulta à Mesa, pedindo desculpas ao Deputado Valdir Rossoni, mas o horário disposto a cada Deputado é num total de dez minutos?

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Estabelecemos dez minutos para cada Parlamentar.

O SR. ÂNGELO VANHONI (PT)

Isto consta do novo Regimento Interno ou é uma prática adotada neste...

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Foi uma prática adotada, um acordo entre as lideranças.

O SR. ÂNGELO VANHONI (PT)

Eu falo porque eu acho muito bom o debate que está acontecendo. Era bom que isto estivesse disciplinado no Regimento daqui para a frente, que nós até mudássemos o Regimento, se não estiver contemplado no Regimento.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Confesso a V. Exa. que não está contemplado no novo Regimento.

O SR. ÂNGELO VANHONI (PT)

Isto aqui só traz um benefício à população do Estado do Paraná ver um membro do Governo ser argüido durante 40, 50 minutos, com liberdade de réplica, tréplica, para cada Deputado que está buscando estas informações. No passado, o senhor há de convir comigo, o senhor lembra muito bem, já é Deputado com vários mandatos, nós não tivemos esta prática.

Sugiro a V. Exa. que pensemos em mudar o Regimento da Assembléia.

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Concordo plenamente com V. Exa. e inclusive estou sendo complacente no tempo com os Parlamentares, pela oportunidade de termos uma discussão maior.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Sr. Presidente, eu gostaria que fosse descontado o tempo, até porque eu até entendo a questão de ordem do Deputado Vanhoni; ele chegou agora e então ele não acompanhou o início dos trabalhos aqui. Então, eu compreendo a questão de ordem.

Mas, quero aqui ressaltar que estou aqui com o contrato preliminar, Sr. Tissot, e V. Exa., eu sei, está com dificuldades de dizer que o Governador, com seu rompante, aqui, faltou com a verdade daquela tribuna, quando ele diz que não foram diminuídos investimentos. Eu vou fazer a leitura, para que fique claro, que este

Deputado quando sobe à tribuna tem números exatos e documentos em mãos.

Aqui diz, no contrato preliminar - letra G - alteração das obrigações contratuais da concessionária, mantendo-se as obrigações relativas à operação, conservação e restauração das rodovias, excluindo-se os investimentos referentes às obras de melhoria e ampliação de capacidade.

Então, o ilustre Governador Sr. Tissot, aqui lhe colocou numa má situação porque fica difícil quando V. Exa. afirma este questionamento.

Faço aqui mais uma pergunta, rapidamente, porque meu tempo está se esgotando. É competência de quem, pela lei de concessões, fiscalizar as concessionárias, Sr. Diretor?

O SR. ROGÉRIO TISSOT
Do DER.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

O caminho alternativo pregado em discursos aqui pelo Governador e pelos seus liderados está sendo construído para implantar o pedágio nessas rodovias?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

A posição é a seguinte: esta questão está sendo discutida na Justiça. Se a Justiça decidir...

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

V. Exa. não entendeu os novos pedágios. Eu ouço todo dia aqui que para implantar os velhos pedágios, que era para acabar ou para baixar, não acabou e não baixou, estou falando dos novos!

Se o discurso aqui do atual Governo que para implantar pedágio tem que ter caminho alternativo, se nós vamos implantar pedágios em alguns trechos das rodovias federais, de responsabilidade do Governo Federal mas o Requião é aliado do Lula, e nas rodovias estaduais têm caminhos alternativos, serão construídos os caminhos alternativos ou não? Ou o discurso está longe da prática?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não, o pedágio é de manutenção. Se a Justiça decidir que não se pode cobrar onde não há caminho alternativo o Estado pára de cobrar, junto com as concessionárias.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Eu gostaria que V. Exa. fosse um pouquinho mais claro porque não consegui entender.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

O pedágio é de manutenção, é um pedágio cinco vezes menor do que o cobrado hoje pelas concessionárias.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Mas não terá os caminhos alternativos?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não, assim como não têm as concessionárias. Se a Justiça decidir, nós também deixamos de cobrar o pedágio de manutenção.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Eu sei, viajo nestas estradas e sei que não tem caminho alternativo.

Outra pergunta que eu queria fazer-lhe: a quantia recolhida pela concessionária, isso foi aplicado devidamente, dentro da Lei? O que as concessionárias recolheram no ano passado foi investido regularmente, conforme a lei determina?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Pelo que me consta, o senhor está falando de verbas de fiscalização e...

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Não, eu estou falando do percentual recolhido pelas concessionárias à Secretaria dos Transportes, ao DER para investimentos nas rodovias, na melhoria de equipamentos. Aí é que está a pergunta: a quantia que dever ser recolhida pelas concessionárias foi aplicada devidamente, dentro da lei?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim, os recursos são aplicados na fiscalização e no aparelhamento da Polícia Rodoviária. Basicamente é isso.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

O senhor tem conhecimento que, com alguns recursos desses recolhidos pelas concessionárias foram comprados veículos e equipamentos para a Polícia Civil e Militar, ou não?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Pelo que me consta, nós temos um termo de recebimento, assinado pela Secretaria de Segurança, que estes veículos foram comprados para a Polícia Rodoviária Estadual. É o documento que eu tenho.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Vou me reservar o direito, Dr. Tissot de fazer um requerimento ao Sr. Presidente para que seja encaminhado a este Parlamentar um esclarecimento, por escrito, dessa questão, porque há uma grande dúvida que os recursos que deveriam ser investidos no setor que a lei determina não o foram e foram investidos em compra de veículos para a Secretaria de Segurança.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Estamos à disposição para responder por escrito.

O SR. VALDIR ROSSONI (PSDB)

Estou encerrando e tenho dificuldades, porque seriam tantas as perguntas aqui, mas na verdade, meu caro Dr. Tissot, eu vim preparado para ouvir do senhor um relato dos feitos destes dois últimos anos. Quero dizer que se formos aqui traçar um comparativo dos dois primeiros anos do Requião e os dois últimos anos que foram comandados pelo Secretário Nelson Justus, quero dizer que a diferença é duzentos e quarenta e um milhões no Governo anterior, nos dois últimos anos e no Governo atual nos dois primeiros anos, cento e sessenta e um milhões. Diga-se de passagem o sadismo está solto: não vamos investir e não vamos recuperar rodovias! Aí, no terceiro ano, nós viemos com um vídeo maravilhoso, colhendo depoimentos e insinuando que tudo é culpa do Governo anterior.

Agora, o senhor tem que convir comigo que este Governo, nos dois primeiros anos não investiu a quantidade suficiente, porque se tivesse investido mais noventa milhões, certamente as rodovias estariam em melhores condições! E esquecem os senhores que o Governo já está no seu terceiro ano, e esquecem os Srs. que a CID, dita aqui pelo Nelson Justus, foi um esforço de todos os Secretários dos Transportes do Brasil, no Governo anterior, que foi implantado no final do Governo anterior e aí os recursos da CID começaram a vir para o Estado agora.

E assim mesmo, nesses dois últimos anos, os senhores perderam até agora, “de goleada”, noventa milhões para o Governo que foi catastrófico, o Governo anterior. Espero que nos dois últimos anos o senhor recupere essa goleada, que é catastrófica para nós paranaenses.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Só queria reafirmar que nós, como mostramos no vídeo, recuperamos mil e duzentos quilômetros de estradas. E também é sempre bom lembrar, é importante que esta Casa de Leis tenha consciência desse assunto; a conservação rodoviária precisa ser feita cotidianamente. Então, cada real que se deixou de investir nos anos passados estão gerando hoje oito reais de custo de recuperação de estradas.

Não que o Deputado Nelson Justus não tenha brigado pelos recursos, não que o Paulinho, meu colega de DER e antecessor também, não tenha brigado pelos recursos, mas o fato é que a política do Governo anterior não conservou as rodovias e infelizmente hoje temos que recuperar ao custo oito vezes maior aquilo que não foi conservado.

O SR. PRESIDENTE (Hermas Brandão)

A seguir, pela ordem de inscrição, Deputado Geraldo Cartário.

Dep. Geraldo Cartário (PSL)

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSL)

Engenheiro Tissot, passaram-se os tempos e tivemos as estradas federais abandonadas pelo Governo. O Deputado Neivo Beraldin preocupado, apresentou um projeto nesta Casa, votado por todos nós, dando e autorizando o Governador Jaime Lerner a implantar o pedágio nas rodovias federais. Todos nós aprovamos. Aí V. Exa., como engenheiro do DER, preocupado, nos procurou e nos falou: “Deputado, esse pedágio só vai dar certo no Paraná se for administrado e gerenciado pelo DER”. Imediatamente V. Exa. apresentou-me um Projeto, que coloquei nesta Casa logo a seguir. Mas não foi implantado, não foi sancionado, porque havia interesses do Governo de colocar o pedágio através do Executivo sem a participação do Legislativo. O pedágio foi colocado, nunca veio alguém aqui da Secretaria ou do DER para debater a implantação e a tarifa, como V. Exa. veio hoje, com espírito democrático juntamente com o Waldyr Pugliesi.

Certamente, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, se aqui tivéssemos debatido o assunto com a propriedade, com o talento dos que aqui já questionaram o Diretor do DER e com o talento do Waldyr Pugliesi não havia necessidade, certamente, do então Governador Jaime Lerner ter que baixar e reduzir a tarifa em 50%. Aí a coisa começou contra-mão e dificilmente vamos acertar o pedágio no Paraná. Lamentavelmente.

V. Exa. quando aqui traz uma demonstração do Governo do Estado de que esse pedágio até Francisco Alves, certamente vai ser a resposta à sua luta desde lá de trás, querendo que o pedágio fosse apenas administrado e implantado pelo DER.

Esta Assembléia, Sr. Presidente, Srs. Deputados, apesar de termos pago caro, e ainda pagamos, por termos aprovado esta lei, nem o Deputado que a propôs, Neivo Beraldin e nem os demais Deputados, inclusive eu que votei a favor, temos qualquer responsabilidade no preço que foi e está sendo cobrado pelo pedágio.

Engenheiro Tissot, gostaria de fazer uma pergunta: aproximadamente, quanto arrecadam por mês as concessionárias, no nosso Estado?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Hoje estão arrecadando 640 milhões por ano. Um milhão, 750 mil por dia. Por mês, temos que fazer a conta.

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSL)

V. Exa. não é político, aliás, o meu companheiro Valdir Rossoni falou muito bem, V. Exa. é um grande técnico e grande preocupado com as estradas do Paraná. Quanto as concessionárias gastam, qual o percentual gasto em manter o que vêm mantendo?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

É da ordem de 15, 20% do arrecadado.

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSL)

15, 20% do que arrecadam?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

E tem mais um percentual que vai nos investimentos de obras já realizadas.

Então, o número fica em torno de 30% que são traduzidos em obras de conservação e obras de melhoria, serviços de conservação nas rodovias pedagiadas.

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSL)

Então eles chegam, no máximo, a 50% do arrecadado na manutenção e investimentos. Mais ou menos isso?

Outra pergunta: hoje o Governo Requião está com essa bomba. Eu não tenho participação nenhuma com pedágio, Deputado Nelson Justus, meu amigo. A pergunta não é boa. Estou fazendo pergunta que o povo me pergunta. V. Exa. sabe melhor do que eu porque foi Secretário, mas eu não fui. Não tenho nada a ver com o problema do preço do pedágio.

Por isso eu queria dizer aos companheiros que há uma pergunta que se fala muito, quando os sem-terra invadiram as praças de pedágio. Alguém falou e comenta-se até hoje, se houve realmente uma ligação de Brasília para o Governador Requião, para que retirasse esse movimento das praças de pedágio, porque havia capital estrangeiro envolvido, porque têm muitas concessões da Espanha, Portugal e Itália.

Gostaria de saber se realmente houve um recuo imediato da retirada desse pessoal que estava ali exigindo a baixa do preço ou não; foi apenas comentário?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Eu não saberia dizer. Quem tratou do assunto com relação à ocupação das praças de pedágio foi a Secretaria da Segurança e a Polícia Militar. Então, as tratativas foram feitas pela Secretaria da Segurança e Polícia Militar.

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSL)

O DER não tomou conhecimento de que havia um pedido de Brasília para retirar esse pessoal imediatamente, porque havia interesses de capital estrangeiro. Não houve?

Nós gostaríamos também de saber na questão do pedágio, se há perspectiva, juridicamente, de acabarmos com o pedágio ou então baixar o preço?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Bom, existem 60 ações judiciais correndo na Justiça e a Procuradoria Geral do Estado está mais uma vez entrando com recurso em relação à última decisão. Portanto, todas essas questões estão no âmbito judicial hoje.

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSL)

Com respeito à malha rodoviária, que é o que o trouxe aqui juntamente com o Secretário dos Transportes, queremos testemunhar que, por exemplo, estradas que o povo não acreditava mais serem recuperadas, como Mirassol a Centenário do Sul, inclusive Cornélio Procopio a São Sebastião da Amoreira, Assaí até Santa Cecília do Pavão, o contorno está praticamente pronto, não havia mais esperança.

Quero cumprimentar V. Exa. e da mesma forma, ao Secretário Waldyr Pugliesi. Eu admiro o Waldyr. A pesquisa foi feita, que V. Exa. não aparece no topo, porque entre as Secretarias, o que sentimos a presença imediata, está precisamente a Secretaria dos Transportes e o DER.

Parabéns e obrigado aos senhores.

O SR. NEIVO BERARDIN

Sr. Presidente, o Deputado que me antecedeu, atribuiu-me a autoria do pedágio. Ele precisaria conhecer primeiro as leis que são votadas aqui nesta Casa, especificamente, a Lei das Concessões, votada pelo Congresso Nacional, pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso, reeditada por esta Casa. A Lei das Concessões dá ao governo a possibilidade de consorciar-se para distribuir o gás, construir um terminal de cargas no Porto de Paranaguá, enfim, dá esta autonomia.

Gostaria de lembrar ao Deputado Cartário, está aqui na mão, que V. Exa. defendeu com todo rigor os 400 milhões de ações da venda da COPEL que foram aplicados, porque esta Casa não tem autonomia para assinar contrato, nem para pedágio nem para estabelecer preço. Quando fizemos a Lei das Concessões, era para o Estado explorar, e não para o governo que V. Exa. e outros defenderam, o Governo Lerner, fizesse um contrato lesivo, vergonhoso e que está roubando o povo do Paraná e que eu reconheço, hoje, este governo luta. Mas, infelizmente, quem meteu esta espina no povo foi o Sr. Jaime Lerner, amparado pela sua Bancada, que aqui está!

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSL)

Queria dizer ao Deputado Neivo Berardin que fui claro quando disse que ele implantou, apresentou, foi o autor do projeto que falava sobre a possibilidade, autorizando o Governador. Falei que votei a favor, como ele votou, no problema do pedágio. Só que o preço do pedágio, na comissão do pedágio, sequer o DER participou, pelo que estou sentindo. É diferente de hoje, quando o Diretor do DER vem aqui, com o Secretário dos Transportes, cita exemplos, números, em questões sobre o pedágio a ser implantado até Francisco Alves.

Então, o Deputado Neivo está muito enganado. Este negócio de me ofender pessoalmente, V. Exa. deveria

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

Esta Presidência gostaria da compreensão dos Srs. Deputados, pelo adiantado da hora e pela quantidade de Deputados inscritos...

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSC)

É uma Questão de Ordem. Só que quem freqüentava o Palácio do Governo, constantemente, era o Deputado Neivo Beraldin e não o Deputado Cartário...

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Gostaria, que V. Exa. concluísse...

O SR. GERALDO CARTÁRIO (PSC)

Só para terminar, porque fui citado! Só queria dizer ao Deputado Neivo Beraldin que ele fez a maior confusão e vem falar de negócios da COPEL. Eu e honrosos Deputados desta Casa votamos a favor, autorizando a ficar como estava lá, também votado por ele, dando direito a que o Governador vendesse as ações da COPEL. Agora, nós não mudamos o que...

A SRA. ELZA CORREIA (PMDB) (**Pela Ordem**)

Fui repreendida, não faz muito tempo, quando estava na tribuna um Deputado desta Casa e levantei uma questão, porque meu nome foi citado. V. Exa. estava presidindo e me impediu de levantar a questão de ordem, porque disse que ele não se enquadrava!

Gostaria que V. Exa. obedecesse o princípio da isonomia e fizesse a mesma coisa, neste momento, porque senão, isto não vai acabar nunca!

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Foi exatamente o que esta Presidência fez, dizendo aos Deputados Neivo e Cartário que não lhes daria direito, pela ordem, por serem mencionados.

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

Inscribi-me Pela Ordem antes da Deputada Elza e eu exatamente queria pedir à Mesa que não deixasse continuar esta discussão dos dois Deputados, já que não procedia a Questão de Ordem e nós temos vários oradores inscritos no tema.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Apenas queria lembrar que nesta questão das rodovias, em função da implantação do pedágio, houve um desvio muito grande do fluxo de cargas para rodovias que não estavam preparadas para receber estas cargas. E com isto, a degradação foi muito maior.

Dep. José Maria Ferreira (PMDB)

O SR. JOSÉ MARIA FERREIRA

Cumprimento aos convidados.

Num primeiro momento quero dar o meu testemunho de reconhecimento da ação da Secretaria dos Transportes do Estado do Paraná, juntamente com o seu órgão, o DER, no trabalho que vem realizando na recuperação e na manutenção das nossas estradas estaduais. Nós temos uma das maiores malhas rodoviárias do País, conside-

rando a proporcionalidade territorial e, em função disso, nós vimos nos oito anos anteriores a atual administração, um desleixo.

Agora vejo o discurso daqueles que querem cobrar, daqueles que ousam cobrar quando na oportunidade em que foram Governo, nesta Casa, não se permitiu nem a aprovação de um requerimento para que um Diretor do DER pudesse vir e trazer os fatos como V. Sa. traz, hoje, juntamente com o Secretário dos Transportes.

Ora, nós precisamos ver com quem está a verdade, quem aprovou nesta Casa contrato, quem aprovou termo, aonde figurava cláusula de confidencialidade, Sr. Diretor do DER, hoje não tem o direito de observar, de fazer crítica a quem quer que seja. Porque na hora em que tinha a competência e a função de fiscalizar, e de fazer com que as questões fossem claras, fossem transparentes, preferiu uma cláusula de confidencialidade, que eu jamais vi na ação pública, eu nunca vi em nenhum contrato público uma cláusula de confidencialidade.

Ora, hoje, quando se fez, se realiza, parece que a memória está curta, ou não andaram no Paraná. Lembrou-me que o Noroeste estava colocando bananeira no meio da pista. No Vale do Ivaí era praticamente impossível transitar nas estradas aonde o Estado do Paraná tinha responsabilidade de execução e da manutenção. Se nós fôssemos andar pelo Norte Velho, era impraticável. Se fôssemos ao Norte Novo, que liga Maringá a Colorado. Colorado-Itaguajé, Nova Olinda, Florestópolis, Centenário do Sul, Porecatu, Alvorada e 1º de Maio, era impossível trafegar. Como hoje se postam de pessoas que acompanharam e que zelaram? Com todo respeito aos meus companheiros aqui nesta Casa, mas não era essa a realidade do Paraná, é só olhar! Hoje você anda no Paraná e as estradas têm condições de caminhar, hoje elas estão recuperadas. Falta muito para recuperar? Eu creio que não, eu tenho certeza, como V. Exa. tem e o Governo tem, agora não podemos fazer de ouvidos surdos e não querer entender o que está sendo feito e realizado.

O nobre Deputado e Líder do outro Governo, deputado Valdir Rossoni, a quem respeito, trouxe números aqui de 2002, 2003, 2004 e 2001, em que foram investidos 130 milhões e 131 milhões em 2001 e 2002 e 67 milhões e 94 milhões em 2004. Eu não gostaria de ver os números, mas gostaria de ver, sim, os quilômetros que foram feitos com esses recursos do Governo anterior e aqueles que estão sendo feitos neste Governo.

E é o que V. Exa. me permite; gostaria que fosse encaminhado a esta Casa junto com as informações do Deputado Rossoni, para mostrar o quanto se fazia e o quanto se faz hoje na manutenção das estradas, vão ver aí um ganho de qualidade da aplicação do recurso público, vão ver a seriedade, vão ver a coerência, vão ver a afirmação de um Governo que tem compromisso com a sociedade, e tem, sobretudo, compromisso com aquele que paga os impostos.

Quando foi questionado por um Deputado aqui, e aí eu quero que V. Exa. faça a colocação, que perguntou

se estava aplicando todos os recursos adequadamente, V. Exa. diz que sim, permite-me acho que não, porque, se fosse aplicado adequadamente, o DER não tinha lançado as multas que lançou por falta de execução. Mostra que há irregularidade na aplicação. E custa muito caro ao cidadão paranaense o pedágio que foi aprovado e sustentado politicamente.

Esta Casa, como disse o Deputado Neivo Beraldin, não participou na feitura dos contratos, dos convênios. Acho que nem presentes estiveram na celebração desses atos. Mas, politicamente, deram sustentação para que tivéssemos esse emaranhado de pedágio que temos hoje no Paraná.

Por isso, entendo que não está havendo a aplicação adequada. Se fizermos uma caminhada na VIAPAR, de Maringá até Mamborê vamos entender o que é conservação inadequada, onde o cidadão paga seis reais e vinte centavos, mas não vê serviço prestado à frente.

V. Sa. disse que no ano de 2000 foi repactuação o contrato para a busca do equilíbrio financeiro, em função do período de julho de 1998 até maio de 2000 estar naquela pendenga de 50% do valor não cobrado. Até isso defenderam! Agora vêm desconsiderar o trabalho sério sendo feito? Não!

Como é que técnica, juridicamente, é isso que gostaria de sua explicação, o Governo pôde repactuar em desacordo com a estrutura básica do edital anterior, onde está cobrando muito acima do que os serviços que estão sendo ofertados para a população?

O DER não fez o questionamento jurídico para invalidar os termos do aditivo apresentado? Como o cidadão vai pagar por 15, 20 anos sem ter o serviço? O cidadão paga hoje. A economia do Paraná sofre a sangria. O DER questionou essas questões? Estamos fazendo pagamento antecipado a quem não construiu, a quem não investiu. Esse termo de contrato é nocivo! Por quê? Porque o que é custo da empresa, está sendo jogado para encargo do cidadão e da sociedade! Quem tinha que fazer, tinha que ter competência financeira e administrativa para executar. Foram recursos tomados em empréstimo em dólar e depois no BNDES, com juros absurdos que são lançados na tarifa para obtenção de custo, e cada um de nós temos que pagar.

Esses os questionamentos que faço a V. Sa..

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Esse termo aditivo 2000 vem sendo contestado na Justiça já algum tempo, porque não teve a participação do Ministério Público.

A mudança foi muito grande em relação à licitação e à proposta original. São quinhentos quilômetros de estradas que foram retirados dos contratos.

Isso vem sendo questionado juridicamente. Infelizmente agora, em fevereiro, houve um julgamento em Brasília, que julgou apenas a participação de um juiz, num último julgamento em relação ao tema, não julgou o mérito da questão.

Portanto, o mérito visando a anulação do termo aditivo de 2000, continua se desenvolvendo na Justiça, razão pela qual nós não questionamos, porque já está questionado uma ação que visa a anulação desse termo.

Em razão disso que nós estamos acompanhando na Procuradoria Geral, essa ação. Então já há um questionamento judicial em relação a esse termo aditivo.

Com relação à aplicação de recursos, eu queria esclarecer que nós, em 2003, ativamos o DER. O DER ainda tinha uma capacidade operacional de funcionários e equipamentos que não está sendo usada. Então, se puséssemos essa máquina para trabalhar nas rodovias, com isso gastaríamos mais combustível, mais material asfáltico, mais recursos com as diárias de funcionários, para eles trabalharem nas rodovias. Em função disso, suplementamos uma parte do Orçamento, que não estava destinado, em 2003, para a conservação de estradas.

Na verdade, se nós somarmos o que foi aplicado, considerando que as contas do DER com o asfalto, o combustível, a pedra, para executar serviços por administração direta, também devem entrar nessa conta da aplicação na recuperação de estradas.

Por outro lado, fizemos uma revisão na tabela de preço do DER e licitamos obras com 30% a menos do preço máximo em relação à tabela existente. Fizemos uma revisão naquela tabela, porque havia alguns elementos que compunham as tabelas que estavam defasadas no tempo. Utilizavam-se equipamentos muito velhos, que geravam um custo maior do que é o custo real hoje, porque as empresas se modernizaram.

Portanto, nós licitamos obras com valores 30% a menor, do que foram licitadas no Governo anterior.

O SR. JOSÉ MARIA FERREIRA (PMDB)

Mas ainda persiste a minha indagação e a minha solicitação a V. Sa. que encaminhe a esta Casa.

Quero um relatório das informações contidas do Deputado Durval Amaral ou do Sr. Valdir Rossoni: De quanto, em quilômetros, foi executado em 2001 e 2002 e quanto foi gasto. Aproprie as despesas, a vida dentro do Departamento do DER, para a consecução do feito e vamos ver os custos e os quilômetros que foram obtidos.

Eu tenho convicção que, pela firmeza, pela coerência no trato com relação aos custos, esta Administração produziu uma redução de custo extremamente significativa.

V. Sa. falou em CIDE. Só com a CIDE o Paraná faz a manutenção das suas estradas.

Fora das estradas pedagiadas, nós temos em torno de dez mil quilômetros de malha pavimentada. Quanto recebeu o Estado do Paraná, no exercício de 2004, na rubrica da CIDE e quanto está previsto receber esse dinheiro?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Na ordem de setenta milhões, e a previsão desse ano é de cento e quinze milhões de reais.

Esse recurso da CIDE é referente àqueles 29% que foram conquistados em 2003, pelos Governadores, porque anteriormente a CIDE só era recolhida pelo Governo Federal. Depois de 2003, ela passou a ser distribuída aos Estados, na proporção de 29%.

O SR. JOSÉ MARIA FERREIRA (PMDB)

Quanto desses setenta milhões, empregados na manutenção das rodovias?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

O valor foi aplicado na recuperação de estrada, assim como o Orçamento de 2005, prevê que o valor da CIDE será aplicado na recuperação de estradas.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Próximo orador inscrito, Deputado Natálio Stica.

Antes a Deputada Cida Borghetti e o Deputado Luiz Nishimori querem registrar a presença nesta Casa, do Vereador de Maringá, Dorival Dias.

O Sr. Natálio Stica (PT)

O SR. NATÁLIO STICA

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados.

Hoje, nós estamos tendo a oportunidade de discutir um tema que tem sido, praticamente, um palco daquela tribuna por parte de alguns Deputados de Oposição, em relação ao pedágio do Paraná e à malha rodoviária.

Quando assistia à exposição do Dr. Rogério Tissot e do Secretário Waldyr Pugliesi na reunião dos Secretários, imediatamente, pedi-lhes que aqui viessem, o que agradeço, já que estamos tendo a oportunidade. O próprio Canal 21 nos dá a oportunidade de mostrar ao povo do Paraná o que é, de fato, que está por trás dessa pseudopolêmica criada.

Em relação ao trabalho apresentado pelo Dr. Rogério, quero dizer que fico feliz, como Líder do Governo Requião nesta Casa, em poder mostrar ao povo do Paraná os números que V. Sa. traz, mostrando que a malha rodoviária do Estado do Paraná começa a ter uma outra cara, retratada nesta revista que aqui pode fazer a demonstração do que tínhamos, do que herdamos e do que estamos fazendo.

Quero, por uma questão de justiça, dizer que nesse trabalho tem que ser considerada a participação do Secretário Renato Adur, porque foi fundamental na ajuda que tivemos quando convidei para que viessem ao Paraná os diretores da PETROBRAS, trazendo uma proposta inovadora de parceria com o Governo Requião e que V. Sa. ajudou e muito, para que pudéssemos fechar agora o acordo aonde quase dois mil quilômetros serão financiados pela PETROBRAS no Estado do Paraná, para manutenção da malha rodoviária. Outro acordo que estamos fechando é a do asfalto urbano, aonde os municípios receberão um financiamento da PETROBRAS.

Dito isso, posso ter certeza que a malha rodoviária nossa, na sua administração e na administração do Dr. Waldyr Pugliesi, vai terminar esse primeiro mandato com uma cara de decência no Estado do Paraná, da seriedade e do trabalho bem feito.

Agora, quero me ater um pouco, pelo curto tempo que temos, na questão do pedágio de manutenção. Sou um defensor desse pedágio, discuti com V. Sa. muito sobre isso e sei da sua luta. Juntos ajudamos, inclusive, a convencer o Governador Roberto Requião que, num primeiro momento, era contrário a esse projeto, achando ainda que o Governo teria responsabilidade de manter as estradas. Não há mais essa condição, não dá mais para tentar agir, aqui, apenas como palco, como alguns fazem.

Sabemos que aumentou muito o número de veículos pelas nossas estradas e o peso transportado - quarenta e cinco toneladas (alguém pode me corrigir) nesses caminhões que andam nas rodovias. Portanto, sem um pedágio de manutenção, realmente, não é possível. Agora, não podemos conviver com esse pedágio da imoralidade que ainda está no Estado do Paraná por meio das concessionárias.

Causa-me uma estranheza quando vejo Deputados subirem àquela tribuna de uma maneira como se fossem porta-vozes da associação das concessionárias, vem fazer a defesa do que aí existe, tentando fazer uma crítica à luta gigantesca que está fazendo o Governador Requião para traz aqui os números mostrando que 43% poderiam estar maiores hoje, não fosse a luta deste governo. Aqui, V. Sa. traz dados que é bom que o Paraná lembre sempre, quando mostra que fazer cortesia com o chapéu alheio ainda estava em voga no governo passado, quando faz um acordo para baixar em uma época de eleição, o pedágio, jogando um percentual para os anos futuros, como aqui bem foi demonstrado.

Não sei qual é o anel, um ou dois, 8% a mais em 2003 em 2004 e em 2005. Teve um deles que na média passou de 40%. Se pegarmos a média dá para entender que jogaram mais ou menos 30% de aumento futuro no pedágio. Ora, estes foram os acordos no governo passado e que aqui alguns insistem em defender. Portanto, estamos no caminho certo.

Quando V. Sa. demonstra que os números, que mostram que uma rodovia de 220 quilômetros, com dois pedágios - seguramente em torno de 100 a 120, cada - vai ficar R\$ 2,00 a R\$ 2,20 por carro e o quilômetro que o caminhão vai pagar, se tivesse esse número em centavos, seria 1.9 centavos, por quilômetro, 5.75 vezes menos do que se paga hoje, que comprova a imoralidade que é a cobrança do pedágio nos dias de hoje.

Portanto, para defender este pedágio de manutenção, V. Sa. terá nesta Casa, com certeza, muitos soldados para fazê-lo. Queremos o bem do nosso Estado e da malha rodoviária, que com certeza será outra quando terminarmos este mandato.

Eu queria, dentro do meu horário, fazer duas perguntas que me deixam um tanto angustiado, já que teria-

mos tantas para fazer. Uma em especial da Rodovia do Xisto, que liga particularmente a Lapa com União da Vitória - é uma rodovia que foi federada, voltou para o Estado e parece-me que a situação hoje não é nem do Estado e nem federal. Uma rodovia que não é de ninguém, que traz todo o transporte de cargas do centro de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e porque não dizer, alguns desvios do pedágio imoral que temos hoje em algumas rodovias. Vamos ter uma saída para esta rodovia, porque caso contrário, logo, logo não se terá condições de trafegar, como já tivemos no passado, apelidada de Rodovia da Morte.

Eu queria saber também de V.Sa. se tem uma definição, apenas para os 26 quilômetros que ligam São Mateus do Sul à divisa de Santa Catarina, na cidade de Três Barras, no Estado de Santa Catarina - não a Três Barras, do Nereu Moura. Eu queria, por uma questão de justiça, dizer que o Deputado Nelson Justus foi um batalhador também. Infelizmente, no Governo Lerner, começaram-se as obras nessa estrada e foi deixado que o tempo e a água levassem todo o trabalho que foi realizado e hoje vai ter que começar, tudo de novo. São apenas 26 quilômetros.

Conseguimos pôr no projeto - digo que estamos, porque me considero peça fundamental nesta parceria com a PETROBRAS -, sobrarão 26 quilômetros para ligar São Mateus do Sul à divisa com Santa Catarina, um corredor da 151, que depois de ligado São Mateus a Irati certamente cortaremos o Estado do Paraná? V. Sa. poderia dar-me uma ajudada, dizendo alguma coisa também desta região?

No mais parebenizá-lo, bem como Waldyr Pugliesi pela exposição e, principalmente, pelo brilhante e sério trabalho que estão fazendo frente a essa pasta, que é uma das mais difíceis e uma das mais esquecidas, pelo ex-Governador, a não ser contratos espúrios que ele assinou.

Muito obrigado.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Em relação à questão da estadualização de rodovias, que foi motivo da Medida Provisória nº 82, editada em dezembro de 2002, o assunto realmente é preocupante, porque hoje, como o senhor mesmo falou, o Governo do Estado não reconhece essa Medida Provisória como válida e posso dizer que como Presidente da Associação dos DER's do Brasil, quinze Estados também estão na mesma situação.

Quando houve a transferência de rodovias e de alguns recursos para esses Estados em 2002, tais recursos não foram suficientes para a recuperação dessas estradas, que estão sendo transferidas sem estarem recuperadas.

Portanto, o Estado nega a Medida Provisória, assim como outros Estados, e esse assunto será debatido agora no futuro Fórum de Secretários dos Transportes, que ocorrerá em Cuiabá, já com a presença do Ministério dos Transportes para se achar uma solução para esse problema.

Em relação à rodovia de São Mateus a Três Barras, tenho a dizer que, além dessa, existem mais cerca de dezoito trechos de rodovias que estavam paralisadas, na sua construção, no começo de 2003, ou seja, nós recebemos cerca de dezenove trechos de estradas paralisados. Já estamos dando continuidade à pavimentação de Rio Branco a Cerro Azul, estamos dando continuidade ao Contorno Norte de Curitiba e agora no Orçamento de 2005 está prevista a continuidade desse trecho de São Mateus até Três Barras e está na nossa proposta que será levada ao Governador Requião para que esses recursos que serão adicionados ao DER, da ordem de 150 milhões, também contemplem a conclusão desse trecho.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Próximo inscrito, Deputado Rafael Greca.

Dep. Rafael Greca (PMDB)

O SR. RAFAEL GRECA

Dr. Rogério Tissot, quero felicitá-lo pela sua exposição em nossa Assembléia, pela obra realizada e desejar-lhe felicidades no cumprimento das metas anunciadas pelo nosso Governador.

Já são 25 quilômetros realizados no asfaltamento entre Rio Branco do Sul e Cerro Azul, dos 53 quilômetros. E a cidade de Cerro Azul, tão longe e tão perto de Curitiba, precisa ter uma ligação asfáltica com a Capital. Também já não é sem tempo que o Contorno Norte de Curitiba saia do papel. Também é muito importante a recuperação Manoel Ribas-Cândido de Abreu. Importante também a recuperação da malha viária do Arenito Caiuá, onde o solo instável deixa as estradas em petição de miséria, sobretudo pelos treminhões de cana, que à época das colheitas destroem a malha, constantemente, entre São João e São Pedro do Ivaí, perto da Usina Marisa, entre Marilândia e Rio Bom. E, finalmente, levar o asfalto a Ariranha do Ivaí, talvez a última cidade do Paraná a não ter acesso por pavimentação.

Também acho que não é sem tempo que se asfalte a Estrada do Cerne. Sempre houve uma ditadura de Ponta Grossa sobre o DER. Todos os caminhos passam por Ponta Grossa desde que se abandonou o acesso pelo Cerne, depois do Governo Manoel Ribas. Castro é tão perto de Curitiba pela Estrada do Cerne, até porque as ondas de rádio de Curitiba chegam em Castro mais facilmente do que a Ponta Grossa. Acho que Curitiba a Castro tem uma distância, em linha reta, de menos de cinquenta quilômetros. No entanto, uma sucessão de Diretores-Gerais do DER ligados a Ponta Grossa fizeram com que todas as encruzilhadas passassem por Ponta Grossa e todos os viadutos. A capital mundial dos viadutos é Ponta Grossa.

Nada contra Ponta Grossa, mas é preciso fazer uma ligação de Curitiba com Castro e não é sem tempo que se faça a inteligente ligação do Norte do Estado pelo

Cerne. É um poema: Curitiba, Ouro Fino, Castro, Soca-vão, Maravilha, Londrina, Maringá. Norte Poioneiro. É um poema, uma metáfora da prosperidade do Paraná, o traçado da Estrada do Cerne. Fazer essa estrada paralela a uma hipovia, uma estrada para tropeiros, será com certeza uma estrada turística e, ao mesmo tempo, uma estrada que pode ser uma alternativa para o pedágio, para o Norte do Estado.

Fôra eu Governador do Paraná já teria feito para acabar com essa história do pedágio: ou abaixa, ou acaba. Acabava o pedágio para o Norte, de graça, pela Estrada do Cerne. E abriria outra estrada, porque a Graciosa é gratuita para o litoral, pela garganta de Paraná/Piacaba, ali por São José dos Pinhais, para fazer o povo ir de graça para o litoral. Deixava o Cecílio cobrando pedágio pela ECOVIA na estrada de Parana-guá e fazia uma estrada gratuita para o povo descer pela garganta de Paraná/Piacaba. Depois só arranjar uma outra estrada para Cascavel e Foz do Iguaçu. Daí o pedágio acaba. Faz três caminhos gratuitos e deixa os caminhos conhecidos pelo ex-Governador à sanha das pedageiras.

Quero felicitar-lhe também pelo cascalhamento da PR-405 com a estrada que abriu meu pai, do Cacatu para Guaraqueçaba, ligação Antonina/Cacatu, Guara-queçaba, que os eco-chatos não deixam pavimentar. Mas, o povo de Guaraqueçaba não pode viver só, como se fosse um bando de micos-leões-dourados; precisam de acesso para as ambulâncias, para os carros de mercado, precisa ter uma estrada para Guaraqueçaba, além do Caminho do Mar. E quero também felicitar-lhe pela execução do piso em concreto armado no acesso ao Porto de Paranaguá que vai permitir aos bi-trens chegar ao Porto sem destruir a malha viária do Rocio e as ruas da nossa cidade mais antiga. O Governo existe. O Governador é preocupado com o Paraná. E o DER tem no senhor um técnico competente, sério, probo e honrado, acho que é muito importante sua presença nesta Casa.

Agora quero perguntar-lhe: esse pedágio de manutenção é mesmo um sexto do dito pedágio das concessionárias ou das concessionadas do Paraná? E é verdade que o Governo Federal está na iminência de licitar pedágios nos contornos de Curitiba e no trecho São Paulo/Curitiba/ Florianópolis/Porto Alegre? E é possível que o Governo Lula siga o exemplo do Governador Requião e faça pedágio de manutenção nesse trecho?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Bom, o cálculo feito pelos engenheiros do DER indica essa diferença de valor no pedágio entre o trecho de Maringá a Francisco Alves, comparado com o que cobra a VIAPAR em uma estrada semelhante e que não teve melhorias, não teve obras de duplicação; apenas teve obras e serviços de manutenção.

Então, a comparação é desta ordem, são cálculos estimativos, mas será dessa ordem a diferença.

O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

Um sexto?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Um sexto.

O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

E é possível que o Governo Federal adote o pedágio de manutenção, ou vai adotar o pedágio das concessionárias?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

A proposta que vem do Governo Federal é fazer uma licitação para a concessão desse trecho da...

O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

Mas, temos que ir para a rua e pedir que adotem o pedágio de manutenção e não o pedágio das concessionárias, porque as estradas estão sendo pagas pelo BID, estão sendo pagas pelo povo. Por que dar aos empreiteiros o que é do povo?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Poderia ser feito um pedágio de manutenção com um custo muito menor do que esse.

O SR. RAFAEL GRECA (PMDB)

Vamos pedir à Deputada Luciana Rafagnin que lidere esse movimento.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Eu concordo.

Dep. Nereu Moura (PMDB)

O SR. NEREU MOURA

Dr. Rogério Tissot, quero inicialmente cumprimentá-lo e extensivamente o Secretário de Transportes, Deputado Waldyr Pugliesi.

Eu estava aqui acompanhando o debate atentamente e lembrando que no passado nunca tivemos a oportunidade de ter qualquer autoridade do Estado aqui nesta Casa. Nunca tivemos a possibilidade de alguém vir aqui como V. Exa. e o Secretário Waldyr Pugliesi vieram, da forma mais tranqüila, serena, educada, com urbanidade tratando os Srs. Deputados, respondendo com firmeza, com clareza. Isso engrandece este Poder. Este é o papel desta Casa, que alguns infelizmente tentavam diminuir, reprimir esta legitimidade que os Deputados e Deputadas possuem, outorgado pelo povo de cada Estado.

V. Exa. veio aqui, eu vi a sua explanação, fiquei conhecendo dados que eu desconhecia dos trabalhos que foram desenvolvidos. Queria só fazer uma pergunta porque aqui já foram colocadas quase todas as dúvidas e a partir de agora se torna repetitivo:

Em relação aos investimentos de 2001, 2002, 2003 e 2004 investimentos em manutenção, conservação e reperfilamento da malha rodoviária estadual, os dados são estes mesmos apresentados aqui pelo Deputados ou são diferentes?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Eu não tenho, de memória, os dados de 2001 e 2002 mas os dados de 2003 e 2004 são de 20 milhões com aquela observação de que nós pusemos o DER a trabalhar, e estes recursos estão incorporando a compra de material asfáltico, de brita, de combustível para fazer com que as equipes de DER recuperassem as estradas. Então o nosso número é de 200 milhões nesses dois primeiros anos.

O SR. NEREU MOURA (PMDB)

Vou pedir isso oficialmente, que V. Exa. nos informe o gasto de 2001, 2002, 2003 e 2004, onde foram aplicados estes recursos e o que foi feito com eles. Isso para que se possa ter uma clareza de como o dinheiro público foi aplicado.

Além disso, V. Exa. disse que as licitações do Governo anterior foram canceladas. Não sobrou nenhuma licitação, o Governo não aproveitou nenhuma licitação do Governo anterior?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

De memória tenho licitações que vão ser aproveitadas agora na continuidade de obras de pavimentação. Talvez umas, duas ou três simplesmente que foram aproveitadas na parte de restauração. O Governo anterior tinha uma perspectiva de aplicação de recursos que não me lembro se era da ordem de 150 milhões em 2001 e 2002 e isso não se realizou, então o Governo passado licitou estas obras e em dezembro de 2002 revogou as mesmas de forma que não foram aproveitadas. Não me recordo mas talvez duas, ou três foram aproveitadas porque estavam contratadas e pudemos dar andamento às obras contratadas.

O SR. NEREU MOURA (PMDB)

Salvo engano eu acompanhei pela imprensa alguma informação que alguns contratos que foram aproveitados da gestão anterior foram renegociados por um valor menor?

(Assentimento)

Eu gostaria de saber qual foi a conquista, a redução desses contratos, se V. Exa. poderia nos informar e se esses contratos renegociados foram executados?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim, todos os contratos que estavam paralisados, contratos de restauração, foram renegociados com um desconto de 7 a 8% no valor do contrato. Então, a condição para retomar essas obras foi a negociação de um desconto das empresas em cima do preço já contratado e,

além disso, fizemos a revisão de toda a tabela do DER e baixamos os custos de obras na ordem de 30% no geral.

O SR. NEREU MOURA (PMDB)

V. Exa. não saberia dizer o montante dos contratos que foram renegociados?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não tenho os números exatos, mas foram renegociadas a restauração de Reserva até Manoel Ribas; foi renegociado o próprio contrato do Contorno Norte; o contrato de Rio Branco-Cerro Azul, mas a ordem é de 7% nos descontos.

O SR. NEREU MOURA (PMDB)

Uma economia para o Estado.

Contratos que já estavam firmados, já estavam realizados e nesta gestão foram renegociados, resultando em economia ao Erário Público, mostrando que se faz as coisas com dignidade e seriedade.

Finalizo, Dr. Rogério, as minhas palavras, parabenizando V. Exa. e o Secretário Waldyr Pugliesi por terem vindo a esta Casa dar as informações necessárias e fundamentais para o povo do Paraná e a este Poder, que tem uma das principais funções de fiscalização do dinheiro público e nós hoje estamos cumprindo com o nosso papel, porque até há bem pouco tempo era baixar esse pedágio. É bom V. Sa., quando impossível realizar pois jamais conseguimos trazer a esta Casa, uma autoridade sequer do Governo anterior a este que está sendo exercitado no Estado do Paraná.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Ivo Ilkiv)

Próximo inscrito, Deputado Elton Welter.

Dep. Elton Carlos Welter (PT)

O SR. ELTON CARLOS WELTER

Tissot e Secretário Pugliesi. Eu, como Deputado de primeiro mandato, tenho a ressaltar que eu via no passado que aqui nesta Casa não tinha transparência. A vinda da Secretaria dos Transportes aqui, debater publicamente, é um grande avanço para a democracia. Logo no início do meu mandato fui até a Secretaria dos Transportes. Havia o compromisso da duplicação da Toledo-Cascavel e lá você me dizia, “Welter, nós vamos fazer a licitação...” (e o Pugliesi estava junto) “em três lotes, para baixar o custo”. É o que está acontecendo. Isso dá orgulho, porque realmente as obras baixaram de custo e muitos contratos foram refeitos, como disse o Deputado Nereu.

Lá se começou a duplicação da Toledo-Cascavel, está andando muito bem, o Governo tem a percepção de uma das regiões que mais crescem e se desenvolvem e faz uma obra como essa para Cerro Azul que foi anunciada logo nos primeiros dias do Governo em 2003. Está andando bem.

Então, há sensibilidade, do ponto de vista do desenvolvimento de uma região e também para atender uma região que estava abandonada há muito tempo. Então isso, sim, como Deputado que dá sustentação, me dá satisfação em falar, porque no nível da transparência que se dá aqui nesta Casa de Leis, no nível de baixar custo das obras, isso é importante.

Veja o quanto isso merece o nosso respeito e o esforço grandioso que se faz para recuperar a situação das estradas do Paraná. Nós, do Oeste do Paraná temos convicção que estamos no caminho certo e reconhecemos o grande esforço que existe do Governo, na pessoa do Waldyr Pugliesi, do DER e do Governador Requião para recuperar a malha viária do Paraná. Eu ouvi, antes de V. Exa. se pronunciar, um Deputado falar que houve um estelionato eleitoral. Houve estelionato eleitoral no passado, sim, porque neste Governo quando se anunciou “abaixa ou acaba”, abaixou porque nós passamos por sete pedágios vindos de Toledo até aqui e abaixou o preço do pedágio, sim, senhores! Essa promessa foi cumprida.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Próximo orador inscrito, Deputado Plauto Miró.

Dep. Plauto Miró Guimarães (PFL)

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES

Nosso Diretor-Geral, Rogério Tissot, Secretário de Transportes, Deputado Waldyr Pugliesi, quero fazer-lhe uma primeira pergunta aqui. Garanto-lhe que boa parte das pessoas e Parlamentares que aqui se fazem presentes conhecem.

O senhor já mandou tirar aquela placa colocada pelo Governo do Estado do Paraná, na divisa do Paraná, com Santa Catarina, que contava nela a divulgação: “Paraná, o pedágio baixa ou acaba”?

Eu alerto se o senhor não mandou tirar ainda, porque agora, no mês de julho, o Partido do seu Líder aqui na Casa, o Deputado Natálio Stica, vai pedagiar, aquela rodovia, essa ligação que liga a Santa Catarina.

O senhor já mandou retirar essa placa, ou ela continua lá trazendo esses dizeres?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Bom, a jurisdição é federal e a placa está numa propriedade particular. Eu não tenho poderes para retirá-la.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Mas, com certeza quem colocou foi o Governo do Estado do Paraná?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Eu desconheço.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Tem o timbre oficial do Governo e tudo mais, mas tudo bem.

O artigo 31, inciso I da Lei nº 8987 exige das concessionárias a prestação dos serviços adequados, atendendo às determinações padrões de qualidade. Além disso, elas estão sujeitas a fiscalização permanente, contínua, do Poder concedente. No caso de prestação inadequada, notifica-se, aplica-se as respectivas penalidades conforme o caso.

Segundo a definição do inciso I do artigo 6º, também da mesma lei: serviço adequado é o que satisfaz às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação e amorticidade de tarifas.

Também serão estabelecidos os padrões mínimos de qualidade para o novo pedágio público que vai ser implantado no Estado do Paraná?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sem dúvida, a equipe técnica do DER tem condições de estabelecer esses padrões e, também, de fiscalizar as obras que serão feitas por contrato.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Tem uma perspectiva, uma previsão de aplicação de penalidades, caso o DER não cumprir?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

No caso do DER não é uma concessão; é uma exploração direta da rodovia por um agente público. A legislação prevê, se houve algum descumprimento, algum prejuízo a terceiros que o Estado ressarça esses prejuízos.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Penalizar o Poder Público não tem como! O Poder Público penalizar o Poder Público?

Então os usuários representantes de entidades de classe vão participar de alguma fiscalização?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

A sociedade de uma maneira geral é claro que pode participar diretamente. Não existe nenhum impedimento a que nós acolhamos qualquer reivindicação.

Assim como, a exploração de energia elétrica, no Paraná, é feito pela COPEL, que também está sujeita a prestar esclarecimentos, assim como a SANEPAR.

A idéia é que o pedágio estadual funcione da mesma maneira: aqueles que se sentirem prejudicados terão acolhidos os seus pleitos.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Antes da implantação do pedágio de manutenção, o DER vai realizar licitação para contratar empresas para realizar as obras para a recuperação das rodovias, a partir do início da cobrança da tarifa?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim, inclusive já tem obras licitadas que serão iniciadas agora para a recuperação do trecho e na sequência todas as que forem necessárias, serão licitadas.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Nas obras de recuperação quais serão exatamente os serviços que serão executados? Está prevista a construção de acostamento, de terceira faixa, de duplicação?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Apenas a terceira faixa.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Já possui licenças ambientais para realizar essas terceiras faixas?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Já está providenciando, porque as obras não iniciaram ainda.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Da onde virão os recursos para a compensação, do impacto ambiental?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Os recursos são do Estado e na sequência os recursos do pedágio.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Eles foram considerados para a fixação do preço da tarifa?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Os estudos, sim. Eu acredito que nossos engenheiros tenham considerado esses custos, embora seja relativamente pequeno, porque não haverá impacto ambiental quase que nenhum, uma vez que as obras são de restauração, basicamente. Não há obras de ampliação que exijam a retirada de mata nativa ou alguma agressão ao meio ambiente.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Com a implantação do pedágio de manutenção, o Governo pretende firmar o convênio para fiscalização do fornecimento de vários pedágios para os caminhoneiros?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não tem relação uma coisa com a outra. A fiscalização do vale-pedágio está afeta ao Governo Federal e hoje nós não temos estrutura para fazer esta fiscalização.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Não é o DER que faz essa fiscalização.

Quem tem a obrigação de implantar os procedimentos de cobrança para que o vale-pedágio funcione como deveria?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

O vale-pedágio é atribuição da Agência Nacional de Transportes.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

O Governo do Estado compara pedágio de manutenção com um programa das concessões do anel de integração. No entanto, ficou evidente que é impossível fazer uma comparação, porque as obrigações impostas às concessionárias, em termos de investimentos, são significativas, como a realização de obras, prestações de serviços aos usuários, que são bem superiores às previstas no programa proposto pela manutenção sustentável e a implantação do pedágio público.

O que o senhor tem a dizer sobre isso, uma vez que tem pleno conhecimento das diferenças existentes entre os dois preços?

Na realidade, bem objetivamente, se analisarmos as rodovias do Paraná - e quero me lembrar sobre uma placa, quando eu ia para Ponta Grossa, exatamente no posto rodoviário - tinha uma placa, não sei se era o senhor o Diretor do DER, mas parece-me que era, onde mandaram colocar: "Esta rodovia é de obrigação do Governo Federal fazer sua conservação". Garanto que várias pessoas, aqui, que lembram-se disso.

Com essa atitude, demonstrou que o Governo do Estado queria tirar do seu peso a "buraqueira" que existia naquela rodovia. As concessionárias que foram licitadas no anel de integração assumiram compromissos de, com o seu dinheiro, arrumar as rodovias paranaenses, as que compõem o anel de integração. Arrumaram.

Investiram seu capital, de acordo com o contrato firmado com o Governo do Estado do Paraná e a partir do momento em que a estradas estavam arrumadas, começou-se a cobrar o pedágio. O preço está caro, quero deixar claro. Sou a favor de um preço justo.

Engraçado é que com duas concessionárias que o Governador resolveu conversar, ele conseguiu resolver o preço da tarifa. Parece que com as outras concessionárias a vontade não é resolver. É continuar com o discurso político. Mas, o tempo vai dizer sobre aquilo que vai acontecer.

Então, lhe pergunto: é justo comparar uma concessão que é dada, uma empresa privada que gasta o seu dinheiro para arrumar e depois, o que ela investiu ela coloca no valor da tarifa: ou da forma como o Estado quer fazer: coloca o dinheiro público para arrumar as rodovias, depois recupera, depois de recuperado, com o dinheiro público ela vai construir a praça de pedágio, vai colocar funcionários públicos do DER, com certeza, para administrar. E daí vai cobrar 0,00000001 dos usuários? Quer dizer, tem uma diferença entre uma coisa e outra! É a pergunta que coloco: é justo comparar uma com a outra?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Bom, queria esclarecer primeiramente que a comparação não foi feita pelo Governo; foi feita pelos enge-

nheiros do DER. A implantação do pedágio estadual tem o total apoio da inteligência de engenharia do DER. Não se trata de uma imposição política ou uma decisão de governo. Os engenheiros do DER já queriam fazer isto há muito tempo, e chegaram à conclusão de que aquela rodovia entre Maringá e Cascavel muito se parece com a rodovia entre Maringá e Francisco Alves, porque é uma rodovia em pista simples, não tem trechos duplicados, as questões de geometria são muito similares. Daí porque eles, os engenheiros, fizeram esta comparação e resultou...

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Peço a V. Exa. que conclua, porque seu tempo já se esgotou.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Só tenho mais uma pergunta a fazer, para concluir. Quero perguntar qual a fórmula que está sendo usada num acordo em que o Estado, Secretaria dos Transportes, fez com a PETROBRAS?

As informações que tenho é que a PETROBRAS vai contratar as empresas que vão executar as obras nas rodovias do Estado do Paraná, sem licitação pública. Um montante significativo de recursos está sendo investido nas estradas do nosso Estado.

Então, eu quero saber exatamente como é que funciona esse procedimento de contratação de empreiteiros pela PETROBRAS, parece que existe, em se confirmando, parece que existe uma forma de desviar o processo licitatório para contratar as empresas que vão executar as obras. E mais, a informação que eu tenho é que são só quatro empreiteiras que vão fazer essas obras. É verdade tudo isso que eu fiquei sabendo, Sr. Secretário?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

O equívoco é muito grande. Desculpe Deputado, mas essas obras foram licitadas o ano passado. Havia oitenta empresas que compraram os editais, havia doze pretendentes licitantes, essas doze participaram da licitação, eram três lotes, e houve disputa na licitação, o consórcio que se montou foi um consórcio entre a PETROBRAS e uma empresa de construção de rodovias, uma empreiteira. Então, houve uma licitação, foi aprovada essa licitação, foi amplamente divulgado, não houve nenhum tipo de conduta que não fosse de acordo com a Lei nº 8666, e me surpreende essa declaração porque já houve a licitação, o contrato está sendo firmado agora, e aliás, é uma idéia muito interessante. Por quê?

Nós fizemos uma licitação de maneira tal que os pagamentos só vão ocorrer cinco meses após o início das obras. Então, as empresas, esses consórcios, vão realizar as obras durante cinco meses, e o Estado só vai começar a pagar no quinto mês. Isso significa o quê? Uma carência ao Estado; as empresas estão financiando o início dessas obras e que serão ressarcidas depois.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

É a PETROBRAS que vai contratar?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

É o consórcio PETROBRAS-Triunfo, é um dos consórcios; o outro consórcio é o COMPASA-Tibagi. A COMPASA é uma fornecedora de material asfáltico e a Tibagi uma empreiteira. E o outro consórcio é Greca com a CBMI que também é uma empreiteira.

Então eles formaram consórcios, participaram da licitação, que teve oitenta empresas que compraram edital e se credenciaram através do menor preço.

O SR. PLAUTO MIRÓ GUIMARÃES (PFL)

Eu agradeço. Só para lembrar, não esqueça de tirar a placa lá Secretário!

Dep. Elio Rusch (PFL)

O SR. ELIO RUSCH

Sr. Rogério, em primeiro lugar, o que é restauração, o que é conservação, o que é tapa-buraco, o que é lama asfáltica?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Nós fizemos em 2003 muito tapa-buraco, que se faz quando não é possível recuperar estrada naquele momento, porque a demanda é muito grande. A lama asfáltica é uma aplicação de camada asfáltica muito delgada que se faz para preservar o pavimento. Então, ao se aplicar a lama asfáltica evita-se a formação de buracos porque ele tapa aquelas trincas que estavam se formando no pavimento. Lá pelos idos de 98, 99 se fosse aplicado a lama asfáltica, hoje não teríamos buraco nessas rodovias.

A restauração é uma intervenção mais pesada, mais cara, que resulta na retirada do material degradado da pista e a recomposição com material novo. E a conservação é a conservação rotineira das estradas através das operações tapa-buraco, limpeza de canaletas, limpeza de bueiros, enfim, a manutenção da rodovia procurando evitar a presença de água na estrada.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

De acordo com a revista distribuída pelo DER mostra que, nas páginas 20, 21, um mapa do Estado do Paraná, e tem duas rodovias que eu conheço muito bem, uma Marechal Cândido Rondon, sede de Marechal Cândido Rondon, Distrito de Iguaporã; e outra São Miguel do Iguacu-Missal, mostra as obras realizadas em 2003-2004. Essas rodovias estariam contabilizadas nesses milhares de quilômetros que o Governo está fazendo?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não, só estão contabilizados os 1.200 quilômetros que foram recuperados. O primeiro mapa mostra as rodovias que estão concluídas ou em andamento.

Então, tem rodovias que ainda estão em andamento nas suas obras.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

E essas concluídas?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Concluídas são 1200 quilômetros de restauração e lama asfáltica em nova pista, ou seja, a recomposição original da rodovia, 1200 quilômetros.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

O que está em preto estaria em andamento, o que está em verde estaria concluída, é isso?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

A rodovia de São Miguel do Iguaçu até Missal consta aqui como concluída, mas na verdade está cheia de buracos. De Marechal Cândido Rondon também.

Num outro mapa na página 27 diz obras de restauração - Trecho Cafelândia - Nova Aurora, 11 quilômetros, conheço muito bem aquele trajeto, inclusive foi pintada, não foi feita uma restauração; deve ter sido feita uma conservação, porque tem trecho que não foi feito nada e os buracos começam aparecer de novo e aqui consta concluído - 111 quilômetros até a BR-277, idem, da mesma forma. A rodovia está em péssimas condições.

São rodovias que constam como concluídas. Conhecemos-la, rodovias e sabemos que não. Até gostaria que todos os Deputados dessem uma olhada no mapa para fazer um levantamento, para ver como estão essas rodovias.

O que o senhor tem a dizer sobre isso?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Primeiro, o estado de degradação da malha era muito grande, quase 4000 quilômetros destruídos. Aquele recurso de conservação que não foi aplicado gerou um custo hoje oito vezes maior para recuperação dessas estradas. Quando há manutenção contínua, isso não acontece.

Depois, para enfrentar o desafio de tornar trafegáveis essas rodovias, começamos com operações tapa-buraco, otimizando os recursos disponíveis. Não tínhamos os recursos e nem o tempo necessário para recuperar 4000 km de estrada.

Então, estabelecemos uma prioridade conforme o fluxo, conforme a importância da rodovia e conforme os recursos disponíveis. Há rodovias que receberam operação tapa-buracos, receberam uma camada pequena de lama asfáltica para preservar a impermeabilidade do pavimento, mas não foram totalmente restauradas, até porque não precisam ser restauradas, no momento em que temos outros trechos que precisam ser restaurados

com muito mais movimento, como é o caso do trecho de Wenceslau Braz e Patigua, por onde passam 3.500 caminhões por dia, onde estamos investindo recursos, fazendo uma restauração pesada.

O critério foi de otimizar, mas todas foram recuperadas e apresentam muito melhores condições do que estavam antes.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Quem sou eu para discutir com o senhor rodovias, porque não sou nem engenheiro! Mas, me apego nos mapas. Poderia dizer da minha região. No Governo passado, e o senhor foi engenheiro do DER e sabe, Toledo, Assis Chateaubriand estava acabada. Essa foi restaurada. Funciona até hoje e está nova. Assis Chateaubriand, Jesuítas, Formosa, Quarto Centenário a Goioerê, são inúmeras rodovias do Oeste que foram restauradas no governo passado e em algumas foi feito lama asfáltica também.

Diria o seguinte, como disse o Deputado Nelson Justus, falar daquela herança maldita que se fala tanto aqui neste Paraná, do Governo passado. Mas herança maldita, se quisermos falar, poderíamos falar dos recursos que estão vindo para o Governo do Estado graças à herança maldita do Governo passado que aumentou a receita, consideravelmente, ao Estado do Paraná, inclusive, acho que o "BID 4" e o "BID 5" que hoje está saindo, acho que o Estado está apresentando e V. Exa. com muita propriedade.

O Governo do Estado tem oitocentos milhões, não sei de onde vem todo esse recurso, deve ser do BID, da PETROBRAS, não sei de onde vem, deve ser consequência também daquele BID encaminhado pelo Governo passado que estava preocupado com as rodovias que estão saindo agora, segundo me consta.

Eu perguntaria para o senhor o seguinte: sobre o pedágio da manutenção, segundo consta, o atendimento ao usuário será prestado pela Polícia Rodoviária, pelo SIATE e pelo Corpo de Bombeiros, no caso de atendimento a acidentes pelo próprio DER e por contratados, considerando que as concessionárias são obrigadas a destinar uma verba para o aparelhamento da Polícia Rodoviária e outra para fiscalização do DER, pergunto: no caso do pedágio de manutenção, há previsão de verbas para essa natureza?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

A tarifa prevê recursos para que o DER faça apresentação direta ou contrate esses serviços de auxílio ao usuário, serviços de apoio mecânico e de socorro a acidentes.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Quanto representa isso?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

No total, infelizmente, não tenho esse número agora aqui.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Mas em porcentagem quando foi feito? O custo do pedágio que V. Exa. disse aqui: “custa tanto”! Quanto por cento disso seria para esse fundo?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não é um fundo.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Fundo não, destinado para ...

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Eu não gostaria de dizer o número, porque realmente não tenho este número em percentual.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

O senhor poderia fornecer, posteriormente, para nós?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim, sem dúvida.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Como garantir que com a implantação do pedágio de manutenção a prestação de serviço de atendimento ao usuário não será feito com a utilização de verbas e equipamentos provenientes da concessão, hoje?

Certa vez, Rogério, você disse que pelo atual sistema de pedágio que tem, hoje, o pedágio do Paraná - anel de integração, existe um percentual que será destinado para equipamento da Polícia Rodoviária, para viaturas e outros equipamentos. Quem não vai dizer que esses recursos que as concessionárias estão dando hoje para a Polícia Rodoviária e para o DER, esse equipamento não serão usados para o pedágio de manutenção?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

São sistemas independentes: um é estadual e outro é sob concessão. Não têm ligação nenhuma. O recurso do pedágio estadual vai ser aplicado só no trecho do pedágio estadual.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Mas o senhor disse antes que alguns recursos que foram destinados pelas concessionárias, parece que não foram direcionados para Polícia Rodoviária.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não, esses recursos são direcionados para a Polícia Rodoviária e fiscalização do sistema de concessão, aliás, nós conseguimos reduzir bastante a necessidade desses recursos e, hoje, existem recursos em caixa, ou seja, existem recursos de fiscalização da Polícia Rodoviária que poderão ser incluídos em uma negociação de contrato para redução da tarifa.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Presidente, tenho diversas perguntas para fazer, eu vou fazer uma última pergunta: o Governo Federal tem repassado, regularmente, os recursos da SIDE para o Estado? Quais são esses valores e onde estão sendo aplicados?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Tem dois recursos da SIDE: tem o recurso da SIDE que é arrecadado pelo Governo Federal e lá fica, ou seja, que deveria ser aplicado na malha federal; e tem o recurso da SIDE que é distribuído aos Estados na proporção de 29% da arrecadação. Desses 29%, 25% vão para os Municípios e o restante para o Estado.

Então, o recurso da SIDE que está sendo repassado ao Paraná, está sendo integralmente aplicado na recuperação de estradas. A ordem foi de setenta milhões, se não me engano, em 2004 e para 2005, a previsão é de 115 milhões, totalmente aplicados na recuperação de estradas.

O SR. ELIO RUSCH (PFL)

Presidente, agradeço a V. Exa. e também ao Rogério, que é o diretor do DER. E dizer o seguinte, V. Exa. disse antes, no início da sua intervenção, que o Governo passado fez um acordo com as concessionárias, em 2000 e retirou os investimentos. Mas os investimentos que o atual Governo fez, em julho do ano passado, com a Rodovia das Cataratas e Caminhos do Paraná, superaram em muito a retirada dos investimentos, que foram no contrato do convênio de 2000. Tanto o é que depois de 2000 foi feito outro convênio também.

Não quero aqui defender nem um e nem outro governo, mas, que a verdade prevaleça, todos os investimentos previstos na Rodovia das Cataratas foram cortados.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

No acordo de 2000 e 2002 houve um acréscimo de 100% na tarifa e a retirada de investimentos. Os acordos propostos, agora, a redução na tarifa é de 30% e a retirada de alguns investimentos de duplicação.

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

Sr. Rogério, não posso admitir, para que a verdade prevaleça, não se deu um aumento de 100%.

O SR. PRESIDENTE **(Pedro ivo Ilkiv)**

Próximo orador inscrito, Deputado Ademar Traiano.

(Ausente)

Próximo orador inscrito, Deputado José Domingos Scarpellini.

**Dep. José Domingos Scarpellini
(PSB)**

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI

Sr. Presidente, Srs. Deputados, Dr. Rogério Tissot, Secretário de Transportes, Dr. Waldyr Pugliesi. Realmente, fica muito difícil discutir a questão viária.

E ouvirmos aqui um Deputado dizer, que para resolver o problema do pedágio, só tem que se fazer três estradas no Paraná, para ter as alternativas. A primeira seria fazer uma estrada para ir para o litoral, pelo vão do Paraná/Piacaba. Não fui eu que disse. Isso foi dito, aqui, hoje, por um ilustre Deputado, Rafael Greca, da Bancada do Governo, que para resolver, tem que fazer isso.

Asfaltar a Rodovia do Cerne, porque em linha reta de Curitiba a Castro não vai dar mais do que 50 quilômetros. Isso é uma falta de noção das coisas. Outra: fazer uma rodovia daqui a Foz do Iguaçu, para também ter uma alternativa!

Sinto-me constrangido em ter que falar isso, porque demonstra uma incoerência muito grande com tudo aquilo que estamos procurando debater e trazer aqui para acrescentar alguma coisa.

Quero dizer, Dr. Rogério Tissot, Sr. Presidente, Srs. Deputados, que o mesmo Deputado que disse isso era Secretário da Comunicação do Governo Lerner, que lançou aquela campanha mostrando que com a privatização e os pedágios, as rodovias tinham melhorado muito. Entrevistava-se à época um borracheiro, que dizia que depois do pedágio nem pneu estourava mais e ele estava indo à falência, por causa da questão da privatização ter melhorado as estradas. E os pneus não furavam e nem estouravam. Mostrava também a estrada lisa, como lisos são alguns Deputados, que querem defender esse sistema que aí está. Sempre mantive a minha posição contrária ao pedágio, como estou na Oposição ao Governador Requião, por não resolver esta questão que ele disse que tinha a solução para o problema. Este Deputado que não está aqui também era Secretário de Comunicação.

Quando entrevistaram, à época, o dono da funerária de Ortigueira, o Nivaldo, disse: vou fechar a minha funerária, porque estou quebrando; não morre mais ninguém de acidente, na Serra do Cadeado! É lamentável que seja assim essa discussão.

Mas eu gostaria, Sr. Tissot, e o senhor foi um dos primeiros a fazer estudos sobre privatização no Paraná, no Governo passado do Roberto Requião, quando o senhor estava no DER ao lado do Secretário de Transportes, o Vice-Governador Mário Pereira. O senhor fez o estudo que terminou com a privatização do ferry-boat de Caiobá a Guaratuba. Foi um estudo elaborado pela assessoria e o senhor fazia parte dela.

O ferry-boat hoje está mais caro do que era, proporcionalmente ao salário-mínimo vigente à época, e bem mais caro. O controle de tarifas é feito pelo DER e eu gostaria de saber se o mesmo critério que foi usado

para os reajustes lá no ferry-boat será usado nos novos pedágios que serão implantados pelo Governador Roberto Requião?

E eu gostaria de perguntar se o senhor pode responder qual a compensação que o Governo Lula vem dando ao Paraná pelo Governo do Estado ter assumido o anel viário, que grande parte dele era federal. Qual a compensação em dinheiro e como é esse acordo com a PETROBRAS?

Então, são três perguntas básicas. Sobre os reajustes do ferry-boat, que é da F. Andreas, que o senhor foi um dos responsáveis pela privatização - o senhor como técnico preparou, juntamente com o Secretário à época, o projeto para a privatização. Lembro-me que o senhor defendia isso, Dr. Tissot.

O SR. ANTONIO ANIBELLI (PMDB)

Sr. Presidente.

Gostaria de lembrar ao Deputado Scarpellini que esta Casa aprovou um projeto de minha autoria acabando com a passagem de caminhões no ferry-boat ligando Caiobá a Guaratuba.

Só para esclarecer que a Justiça, por conluio com os proprietários da F. Andreas, suspendeu por duas vezes o projeto desta Casa, com sanção do Governador. E lá existe um acerto, não sei de quem, com o donos do ferry-boat para que esse continue fazendo.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Está assegurada a palavra ao Dr. Rogério Tissot.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Eu, sinceramente, não me recordo de ter participado desse estudo de privatização. Eu trabalhava na Secretaria dos Transportes à época, depois no Governo Requião fui para a Direção-Geral do DER e no Governo Requião o ferry-boat era administrado pelo Estado do Paraná, através do DER.

Houve um estudo de pedagiamento de rodovias que foi feito pela Secretaria dos Transportes, porque ela tem uma Coordenação que se chama Coordenação de Planos e Programas de Transporte, a quem está afeto o planejamento dos transportes no Paraná, de forma que desse estudo não tive participação nem no pedágio e nem me recordo de ter participado na questão do ferry-boat.

Mas, anterior à nossa administração, quer dizer, o ferry-boat foi privatizado no Governo Lerner e depois, na nossa administração, agora, quando deveria ser dado um reajuste em abril do ano passado, não demos esse reajuste ainda e o assunto ainda está sendo discutido na Procuradoria Geral do Estado, em função de esclarecimento da forma de cálculo desse reajuste. O cálculo de reajuste do ferry-boat é de um jeito, tem um contrato feito pelo Governo passado, e o cálculo de reajuste das concessionárias é outro contrato.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

O senhor pode esclarecer que teve um funcionário do DER que foi exonerado porque fez um reajuste sem autorização da autoridade hierarquicamente superior?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Agora?

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Durante o Governo Requião.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim. Um coordenador de área autorizou o reajuste sem que esse passasse pelo Conselho Diretor e pelo Conselho Administrativo do DER, como é normal que se faça. Por isso foi exonerado.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Ele foi exonerado?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Mas foi exonerado só do cargo em comissão ou também tem contra ele um inquérito administrativo?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não. O inquérito administrativo não existe, porque não foi implantado o reajuste; foi uma quebra de hierarquia. Não houve dolo, não houve nenhum tipo de dolo ao Estado, foi uma quebra de hierarquia que foi punida com a retirada do cargo comissionado.

Outro esclarecimento que eu gostaria de fazer é sobre as obras que o senhor se referiu, sobre algum ressarcimento da União.

Bom, tem um assunto importante que eu acho que é importante também que esta Casa se envolva, porque quando foi editada a Medida Provisória 82, no final do Governo Fernando Henrique Cardoso, os Estados que concordaram em estadualizar suas rodovias receberam um valor como pagamento para a manutenção dessas rodovias federais, passarem para o Estado.

Bom, o Paraná recebeu 85 milhões no Governo Jaime Lerner e mais, cerca de vinte milhões, no Governo Requião, só que, para receber esse dinheiro, o Governo Lerner assinou um documento abrindo mão de qualquer ressarcimento pela União para obras federais realizadas pelo Governo do Paraná, inclusive, a 376, a Ponte de Guaíra, a Ponte de Porto Camargo, tem um documento assinado pelo Governador passado, abrindo mão de qualquer ressarcimento.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

O senhor pode me informar de quem é o pedágio da Ponte de Guaíra?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

O pedágio da Ponte de Guaíra foi implantado pelo Governo passado e administrado pelo DER.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

E quanto está rendendo esse pedágio por mês?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

O recurso arrecadado hoje é da ordem de dezoito milhões e que estão reservados para fazer melhorias no acesso da ponte e para fazer também a conservação da ponte.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Só para a ponte?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Sim.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

A ponte custou dez milhões de reais e gasta dezoito para fazer a conservação, Sr. Diretor?

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Não, não se gasta! Esse é o recurso que está sendo recolhido pela conta da Ponte de Guaíra, criado pelo Governo passado, e que não foi reajustado até hoje esse valor do pedágio.

O SR. JOSÉ DOMINGOS SCARPELLINI (PSB)

Sobre a PETROBRAS.

O SR. ROGÉRIO TISSOT

Nós fizemos uma licitação para a recuperação de 1.837 quilômetros de estradas. Houve oitenta empresas que adquiriram o edital, doze participaram: eram três lotes e a PETROBRAS, juntamente com a Construtora Triunfo, foi vencedora de um dos lotes e está sendo contratada esta semana para começar as obras. É um contrato diferente e é interessante para o Estado, porque essas empresas vão executar os serviços e só vão receber a partir do quinto mês. Portanto, elas estão, de certa forma, financiando o início da construção dessa recuperação.

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

A Deputada Elza Correia é a próxima oradora inscrita.

Dep. Elza Correia (PMDB)

A SRA. ELZA CORREIA

Eu acho que é importante, Dr. Tissot, e também Waldyr Pugliesi, que deixemos consignado na Casa a nossa fala. Não falo aqui pelas Deputadas, mas é importante também mostrar que as mulheres deste Parlamento têm preocupações com as questões gerais do nosso

Estado. O senhor está aí há quase cinco horas respondendo a todos os questionamentos com clareza, com objetividade, com transparência e por mais que tivesse feito aqui um esforço incomensurável para desqualificar a posição do Governo em relação A nossas ações contra o malfadado pedágio, V. Exa. conseguiu deixar bastante objetividade, sem discurso contraditório, capaz de desmentir o que os números mostram.

Nós falamos aí, pedi, inclusive, que deixassem essa primeira transparência, que mostra que contra números não há argumentos. E eu queria dizer que por pior que seja o filho, por pior que seja a prole, os pais desses monstros que foram paridos por alguns, morrerão defendendo, nesta Casa, o pedágio. Nós sabemos que, como diz o Governador, que este é um dos piores nós críticos que temos no Governo.

Alguns desta Casa, pai e mãe do pedágio, filhos que tiveram com amor, com desejo, com expectativas, não foram filhos indesejáveis, então estes monstros, oriundos desse casamento malfadado e dessa relação perniciosa contra o povo do Paraná, são as tarifas do atual pedágio que o Governo do Estado conseguiu, sim, durante um ano e meio, mantê-las com um valor bem abaixo do que aquele que estaria não fosse essa verdadeira guerra contra o pedágio!

Então este “blá, blá, blá” de querer defender o indefensável, apesar de o senhor ter ficado aqui cinco horas, esclarecendo, mostrando os números porque a ação do nosso Governo, vai render muito ainda, tenho certeza absoluta! Porque é assim a turma do quanto pior melhor!

Aqui nós temos, sim, que estar a discutir o futuro: não perdemos a referência do passado. Agora alguns se escondem embaixo da cama tentando fazer de conta que não fizeram parte desta patifaria, entre outras e contes-tam, sem objetividade, na base do ouvir dizer, os números apresentados por V. Exa., nesta Casa.

Aqui eu esperava da Oposição um discurso cabal, porque disseram que seria bombástico hoje, que deixariam sem palavras as informações que trariam. Mais uma vez ficou claro que isso não existe! O que é definitivamente cabal, nessa discussão de hoje - para esta Deputada - ficou que é uma vergonha pública, é uma vergonha neste Estado uma arrecadação de 640 milhões, por ano, 1.750 mil, por dia, com um investimento vergonhoso que não chega a 30% do que preconizam os contratos! Isso, sim, deveria ser a tônica dessa discussão!

Eu queria dizer que o Governo Requião entrou numa briga enorme para desvendar a tal caixa preta para conseguir ter acesso a estes contratos lesivos ao Estado. Isso é público, isso foi falado inúmeras vezes, portanto é fundamental que não se perca aqui a dimensão do maior, que não se perca aqui o cerne da discussão que é, com toda clareza, colocar que o Governo Requião, nós temos ainda dois anos pela frente, talvez, tenho certeza teremos mais quatro nas próximas eleições mas estes dois anos

que faltam nós teremos, sim, notícias auspiciosas em relação à questão do pedágio.

Então eu queria dizer, para encerrar a minha fala, que os números aqui mostrados, que a questão colocada com toda clareza e objetividade, os documentos distribuídos neste Plenário, na data de hoje, deveriam ser suficientes para que se mudasse o rumo dessa prosa e que ao contrário, ao invés de querer defender os monstros, paridos com todo amor, envidarmos esforços, todos nós, os 54 Deputados, para tentar reverter esta vergonha pública que é o preço do pedágio cobrado aqui no nosso Estado.

Eu também teria algumas questões que já foram feitas. Não as farei para não ser cansativa e repetitiva, questões que foram colocadas pelo José Maria, algumas colocadas por outros Deputados, que vou aguardar as respostas através, quem sabe, até de um ofício, em relação aos valores que foram arrecadados, que foram colocados aqui hoje, se confirmam se são esses valores mesmos, como e onde eles teriam sido investidos no Governo anterior e queria saber se todas as concessionárias foram, chamadas para a conversa, porque, pelo que me consta, todas foram chamadas, mas apenas duas toparam conversar. Isso foi colocado aqui como uma verdade.

Lamento que tenhamos um plenário esvaziado porque os companheiros ficaram até agora mas talvez tenham outras agendas provavelmente; lamento que a televisão não esteja mais aqui para transmitir muitas coisas que foram ditas posteriormente, e lamento a insistência daqueles companheiros que aqui estiveram anteriormente e brigaram brava e heroicamente para que nós tivéssemos esse caos que hoje estamos administrando com rigor, com seriedade, com compromisso, com transparência e com muita ética o que realmente, para alguns, é um modelo estranho de fazer política.

Parabéns pela sua firmeza, parabéns pela firmeza do nosso Secretário Pugliesi que não deixou nenhuma pergunta sem resposta.

É incrível que toda vez que eu falo, alguém...

O SR. PRESIDENTE (**Pedro Ivo Ilkiv**)

Cumprindo o dispositivo legal, mais precisamente o artigo 78, como não houve requerimento de prorrogação, encerramos a presente Sessão, agradecendo a presença do Diretor e do Secretário.

Ordem do Dia:

Leitura do Expediente

Requerimentos

O SR. PRESIDENTE (**Hermas Brandão**)

Sobre a mesa, Requerimento nº 159, de autoria do Deputado Padre Paulo Campos, constante do expediente. **Não recebido pela Mesa.**

Requerimento nº 167, de autoria do Deputado Natálio Stica, com apoioamento do Deputado Tadeu Veneri, constante do expediente. **Prejudicado.**

Requerimento nº 173, de autoria do Deputado Jocelito Canto, com apoioamento do Deputado Tadeu Veneri, constante do expediente. **Prejudicado.**

Requerimento nº 175, de autoria do Deputado Alexandre Curi, com apoioamento do Deputado Tadeu Veneri, constante do expediente. **Prejudicado.**

Requerimento nº 176, de autoria do Deputado Natálio Stica, constante do expediente. **Retirado pelo autor.**

Ordem do Dia da próxima Sessão:

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente Sessão, marcando outra para terça-feira, dia 1º de março, às hora regimental, com a seguinte

ORDEM DO DIA:

DISCUSSÃO ÚNICA - das Proposições nºs 028/2003, 025, 066 e 075/2004.

2ª DISCUSSÃO - do Projeto de Lei nº 705/2001 e de Resolução nº 018/2004.

Levanta-se a Sessão.