

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2004**  
**(Do Sr. RICARDO BARROS)**

Susta o Convênio de Delegação nº 37, de 2001, celebrado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o Estado do Paraná, para a exploração e administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Com fundamento nos arts. 49, incisos V e X, e 71, § 1º, da Constituição Federal, fica sustado o Convênio de Delegação nº 37, de 2001, celebrado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o Estado do Paraná, para a exploração e administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

Art. 2º A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, assume o controle da exploração e administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, devendo, no prazo de noventa dias a contar da data de publicação deste decreto legislativo, decidir motivadamente pela denúncia ou manutenção do convênio de delegação, apresentando relatório com suas conclusões ao Congresso Nacional e ao Tribunal de Contas da União.

Art. 3º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Compete ao Congresso Nacional fiscalizar e controlar os atos do Poder Executivo, inclusive os da administração indireta, (art. 49, X C.F.) e, ainda, sustar os contratos ilegais, ilegítimos ou anti-econômicos ou, aqueles, cuja execução não esteja sendo capaz de atender ao interesse público, notadamente pelo descumprimento da obrigação de manter serviço adequado (art. 71 C.F.).

Tal responsabilidade, atribuída pelo constituinte ao Parlamento, iguala-se em importância à função original das Casas Legislativas, em especial no contexto do Estado moderno, em que se ampliam os encargos da Administração Pública e os efeitos de sua atuação no desenvolvimento da sociedade.

Eis, portanto, que este Poder não pode ignorar os problemas que hoje ocorrem na execução do convênio de delegação celebrado em 2001 entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e o Estado do Paraná, para a exploração e administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, complexo responsável pela maior movimentação de grãos no sistema portuário nacional.

Infelizmente, é notória a insatisfação com a forma pela qual vêm sendo administrados esses portos, sentimento que uniu, em reiteradas manifestações públicas, diversos sindicatos e entidades de trabalhadores portuários, produtores rurais, operadores portuários, associações e empresas de exportação, a Associação Comercial de Paranaguá, a Prefeitura de Paranaguá, a Câmara de Vereadores, Deputados Estaduais e Federais e, mais importante, a ampla maioria dos moradores da região.

Recentemente, o clima geral de contrariedade culminou em greve portuária que causou imensos prejuízos econômicos ao País, visto estar em andamento o período de embarque da soja destinada à exportação. Além das duzentas e cinqüenta mil toneladas de soja que deixaram de ser oportunamente carregadas, restou uma dose de descrédito internacional quanto à eficiência do Porto de Paranaguá, difícil de ser revertida a curto prazo, e que se expressa na forma de redução dos valores pagos por saca, no mercado externo, ao produtor brasileiro. Em virtude dessa situação, avalia a Federação da Agricultura do

Estado do Paraná que os produtores locais hão de perder, só nesta safra, cerca de um bilhão e meio de dólares.

Informações do Movimento Pró-Paranaguá, que reúne vários segmentos insatisfeitos com a condução administrativa do porto, dão conta de que a atual direção da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA tem se revelado incapaz de conviver com a pluralidade de interesses e opiniões que, por força da própria Lei dos Portos, devem interagir para a construção de complexos mais modernos e eficientes. Agindo com voluntarismo, a APPA viria elevando os custos de operação do porto, desrespeitando direitos trabalhistas, dando fim a contratos firmados na administração anterior sem providenciar nova contratação dos serviços, rompendo convênios, intervindo negativamente na organização do trabalho portuário e descurando da segurança e da higiene na área do porto.

As alegações são extremamente preocupantes na medida em que cresce de importância o papel da atividade de exportação para a economia do País, fazendo, inclusive, com que o Governo Federal anuncie, após anos de ausência, a aplicação de investimentos diretos no Porto de Paranaguá.

Tais investimentos, tudo leva a crer, são indispensáveis, pois, segundo o próprio Instituto de Engenharia do Paraná, o porto atingiu o limite de sua capacidade operacional, apresentando ainda outros problemas graves, como a baixa capacidade de armazenagem, a insuficiência do calado do canal de acesso, condições precárias de segurança no pátio de estacionamento e trânsito caótico nas suas imediações.

É de se perguntar se, em face de tamanha resistência da comunidade portuária e dos conflitos já existentes, pode a APPA levar a cabo um plano de melhoria do porto que, aparentemente, concentrará recursos públicos federais como há muito não se via no setor. Parece que não.

Ademais a APPA deve a União, poder concedente, através do INSS o montante de R\$ 52.229.128,00 (Cinquenta e dois milhões, duzentos e vinte nove mil e cento e vinte e oito reais), representado pelos processos de números 557636400 - R\$ 10.718.551,08, 557639808 – R\$ 18.739.793,94, 352740884 – R\$ 1.004.710,43, e 556231333 – R\$ 21.766.072,55.

Todo esse quadro exige do Parlamento a tomada de providências. Mostra-se evidente a necessidade de a Administração Pública

Federal intervir, conforme estipula a cláusula quarta do convênio de delegação em foco, para garantir a prestação de serviços adequados nos Portos de Paranaguá e Antonina.

Mediante avaliação dos problemas encontrados e dos resultados imediatos da intervenção, acredita-se que o Poder Executivo, no prazo de noventa dias, conforme reza o § 2º do art. 71 da Constituição Federal, terá condições de decidir pela denúncia do convênio ou por sua manutenção, especificando, neste caso, as medidas objetivas que a APPA deva observar para assegurar a prestação de serviço adequado nos portos.

Bom notar que as conclusões do Governo Federal deverão ser encaminhadas a este Parlamento e ao Tribunal de Contas da União, a fim de que o controle externo, no âmbito da União, possa ser exercido em toda sua plenitude.

Essas as razões, enfim, que motivam a apresentação deste projeto de decreto legislativo.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2004.

Deputado RICARDO BARROS

2004\_3224\_Ricardo Barros