



Sumário

Informativo do Tribunal de Contas do Estado do Paraná - 2000

TC VAI FISCALIZAR PROCESSOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

O Tribunal de Contas do Paraná vai promover auditoria nos processos de concessão de rodovias estaduais, inclusive nos contratos já formalizados das estradas do Anel de Integração. A informação foi prestada pelo presidente do TC, conselheiro Quielise Crisóstomo da Silva, no encerramento do seminário "Sistema de Concessões Rodoviárias - A Questão do Pedágio", que debateu com autoridades, técnicos e empresários do setor, a questão das concessões.

O Tribunal vai criar um setor específico de auditoria para atuar junto aos concessionários, fiscalizando o cumprimento dos termos dos contratos. Quielise destacou que o trabalho começa com atraso, face à polêmica instaurada na justiça sobre os valores do pedágio. "Começamos tarde, mas vamos recuperar o tempo perdido", acrescentou, explicando que o seminário possibilitou definir critérios e padrões para o sistema de fiscalização, que serão agora



Presidente Quielise Crisóstomo da Silva abre o Seminário sobre Concessões, com participantes de todo o País.

formalizados através de provimentos do TC.

"Esses provimentos - conjunto de normas - vão abranger todo tipo de ação fiscalizatória, desde os termos previstos nos editais de licitação até o valor das tarifas, incluindo

tudo o que já foi realizado. Nossa função de verificar se o dinheiro público está sendo bem empregado será cumprida à risca", acrescentou.

Participaram do seminário como palestrantes, o jurista Romeu Felipe Bacelar Filho que falou sobre "Legislação brasileira sobre

concessões". O especialista em concessões, engenheiro Fernando Limeira de França abordou "Mecanismos de controle". E o presidente da Rodonorte, Geraldo Villin Prado, discorreu sobre "A visão do segundo dia das concessionárias". A programação foi aberta com o painel "Funcionamento das concessões rodoviárias nos Estados". Participaram, analisando as experiências dos Estados - Paulinho Dalmáz (DER, Paraná), Ricardo Toshio Ota (DER, São Paulo) e Nelson Caldeira Júnior (DER, Santa Catarina). O painel sobre "Fiscalização das concessões pelos Tribunais de Contas", encerrou o evento. Participaram representantes de três Estados: Pedro Paulo Piovesan de Farias e José Carlos Pacheco Caron (TC/Paraná), Rosphael Oliveira de Moraes (TC/São Paulo) e Angelo Luiz Buratto (TCE/Santa Catarina).

Págs. 2 e 3

Mac Dowel avalia sistemas de concessões no Brasil

"Procedimentos para Análise Sistêmica das Concessões Rodoviárias" foi o tema da palestra do especialista e engenheiro de Transportes, Fernando Mac Dowel, uma das maiores autoridades no assunto, responsável pelo Programa de Concessão do Paraná e do Rio Grande do Sul e único integrante da América Latina no Comitê Técnico da União Internacional de Transportes Públicos.

Págs. 4 e 5



O conselheiro Raphael Leturo fez a mediação e apresentação da palestra de Fernando Mac Dowel, no TC.

Título

Conselheiro Artagão de Mattos Leão é Cidadão Honorário de Turvo.

Pág. 7

Tecpar terá que devolver R\$ 144 mil ao Tesouro do Estado.

Pág. 2

TC multa prefeitos de Carambeí e Ponta Grossa

Pág. 2

Memória

Na memória do TC conheça a história de Nagib Chede, um dos primeiros auditores do Tribunal e o homem que trouxe a televisão para o Paraná. Nagib Chede foi o fundador em 1948 da Sociedade Rádio Emissora Paranaense, atual Rede Paranaense de Televisão.

Pág. 8



Nagib Chede, aos 89 anos, o carlinian do ex-auditor que trouxe a televisão para o Paraná.

PEDÁGIO SERÁ FISCALIZADO COM RIGIDEZ, DIZ PRESIDENTE DO TC

Ao lembrar que 96% do transporte de cargas no Brasil é feito através de rodovias, o presidente do Tribunal de Contas do Paraná, conselheiro Quilse Crisóstomo da Silva, destacou a importância de se adotarem mecanismos rígidos de fiscalização por parte da sociedade, que garantam que o cidadão pague uma tarifa compatível com a qualidade da estrada e o uso que faz dela. O percentual de estradas pedagiadas no País ainda é pequeno, considerando os 14.820,7 Km de estradas federais pavimentadas. 15% deste total têm condições de serem privatizadas. Hoje, as concessionárias administram cinco estradas federais. O programa de concessões prevê mais 2.610,2 Km terceirizados em 2000, e outros 2.114 Km em 2001. No Paraná, são 1.755 Km de estradas federais concessionadas.

Gaia é o monitoramento não só do contrato, mas dos princípios que regulamentam as concessões. "O usuário tem que receber em troca do pedágio, benefícios superiores ao que pagou", disse. Fernando Limeira de França afirmou que o usuário das rodovias privatizadas não tem consciência dos seus direitos. "Compete ao governo estimular a participação popular, visto que as tarifas podem ser reduzidas", comentou.

O jurista Romeu Felipe Bacelar Filho falou sobre "Legislação brasileira sobre concessões". Lívio Rodrigues, diretor de Concessões de Operações Rodoviárias do DNER falou sobre o "Modelo brasileiro de concessões". Durante o seminário, o representante do Ministério dos Transportes anunciou que o governo federal repassará para o governo do Estado, até o final do ano, o trecho Curitiba-São Paulo da BR-116 e o trecho Curitiba-Florianópolis da BR-101, para eventual privatização. O presidente da Rodonorte, Geraldo Villin Prado, foi o seguinte a falar e apresentou "A visão das concessionárias". Segundo ele, a criação de uma agência reguladora, como a Anatel, diminuiria a interferência política em questões técnicas. O projeto de criação da agência está no Congresso Nacional.

MODELOS

No último dia, o seminário sobre concessões abordou os modelos implantados nos Estados do Paraná, São Paulo e Santa Catarina. O diretor geral do DER, Paulinho Dolmáz, fez uma exposição sobre o programa paranaense de concessões, que abrange 2.035 quilômetros de rodovias, repassadas à iniciativa privada em seis lotes, por 24 anos. O engenheiro adiantou que, a partir do fim da pendência judicial sobre o valor pedágio, nos próximos três anos 242 quilômetros de estradas paranaenses serão duplicadas e outros 776 quilômetros serão restaurados. Com o último reajuste, o valor médio do pedágio passou a R\$ 0,038/lm para veículos de passeio e R\$ 0,033/lm por eixo de caminhão. Dois diretores de Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, Ricardo Trovão Ota (São Paulo) e Nelson Caldeira Junior (Santa Catarina) também expuseram os modelos adotados em seus Estados.

O engenheiro e professor Fernando Mac Dowel abordou os "Procedimentos para análise sistêmica das concessões rodoviárias" (veja págs. 4, 5 e 6). O seminário foi encerrado com um debate entre técnicos dos TCs do Paraná, São Paulo e Santa Catarina sobre "Fiscalização das concessões pelos Tribunais de Contas". Participaram: Pedro Paulo Fioresan de Farias e José Carlos Pacheco Caron (TC/Paraná), Rosaphael Oliveira de Moraes (TC/São Paulo) e Angelo Luiz Bureatto (TCE/Santa Catarina).



O conselheiro geral, conselheiro Nestor Baptista coordena os debates depois da palestra de Egberto Gaia e Fernando Limeira.

AUDITORIAS

O Tribunal de Contas do Paraná vai promover auditoria nos processos de concessão de rodovias estaduais, inclusive nos contratos já formalizados das estradas do Anel de Integração. A informação foi prestada



Geraldo Villin defendeu a posição das concessionárias nos processos de privatização e pedágio.

pelo presidente do TC, conselheiro Quilse Crisóstomo da Silva, no encerramento de seminário.

O Tribunal vai criar um setor específico de auditoria para atuar junto aos concessionários, fiscalizando o cumprimento dos termos dos contratos.



Lívio Rodrigues, representante do Ministério dos Transportes.

Os números foram apresentados durante o Seminário Nacional sobre Concessões Rodoviárias, que debateu em Curitiba a questão do pedágio, especialmente as formas de fiscalização.

"As concessões rodoviárias são recentes na administração pública e ainda existem muitas dúvidas a respeito de seu funcionamento. Reunir concessionários, juristas e autoridades do setor foi uma forma para detalhar o tema, com a participação de vários Tribunais do país", lembrou Quilse. Segundo o conselheiro, a discussão em torno de como financiar a construção e manutenção de rodovias também vem ocorrendo nos Estados Unidos. Lá os políticos declararam preferir que elas sejam financiadas por taxas e tributos sobre combustíveis, pois dessa forma têm um controle sobre como os valores são gastos.

O SISTEMA BRASILEIRO

O Seminário foi aberto pelo presidente do TC e pelo diretor regional do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e chefe do 9º Distrito Rodoviário Federal, João Alberto Sautchuk, além do secretário da Fazenda, Miguel Salomão, do deputado estadual Irineu Colombo, dos conselheiros do Tribunal de Contas do Estado e outras autoridades. A conferência de abertura foi feita pelos especialistas em concessões, engenheiro Egberto da Costa Gaia e Fernando Limeira de França que abordaram os "Mecanismos de controle". Segundo Gaia, a concessão é um modelo do século passado que foi abandonado e que recomeça num momento que implica um controle diferenciado dos contratos normais de execução de obras rodoviárias. Uma das soluções apontadas por Egberto



Pedro Paulo Fioresan de Farias e José Carlos Pacheco Caron (TC/Paraná), Rosaphael Oliveira de Moraes (TC/São Paulo) e Angelo Luiz Bureatto (TCE/Santa Catarina), discutiram a fiscalização das concessões pelos Tribunais de Contas.

PROCEDIMENTOS PARA ANÁLISE SISTÊMICA DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

* Fernando Mac Dowel

O Sistema Rodoviário Nacional foi impulsionado a partir do decreto-lei nº 8463 de 27/12/45, que ficou conhecido como Lei Joppert que organizou a geração de recursos tributários específicos, que financiaram até o passado recente a infra-estrutura rodoviária pública do País.

Nesse decreto-lei, foi criado o Fundo Rodoviário Nacional, constituído a partir do Imposto Único Federal sobre combustíveis e lubrificante líquido mineral, importados e produzidos no País, distribuídos à razão de 40% para a União e 60% para os Estados, Territórios e Distrito Federal. A partir de 1975, o setor rodoviário foi perdendo gradativamente os recursos deste FUNDO, até a sua extinção, que ocorreu na prática em 1982.

Até a TRU (Taxa Rodoviária Única), em 1985, foi transformada em Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, conhecido pela sigla IPVA. As conseqüências foram desastrosas com a rápida deterioração da malha rodoviária nacional, que se apresenta mais 95% em pavimento fiavel.

A deterioração da malha rodoviária segundo a NTC - Associação Nacional do Transporte de Cargas através de levantamento constatou que 121 mil km da malha viária pavimentada (82%) encontram-se em situação precária de conservação e sinalização, enquanto 36 mil km (24% da malha viária pavimentada) são considerados recuperáveis.

Finalmente, a solução para os problemas acumulados a curto e médio prazos que vem sendo aplicada na prática apenas às rodovias mais importantes economicamente, só se objetivou a partir da Lei Federal nº 8587 de 13/02/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

A mesma Lei, refere-se de forma explícita à tarifa do serviço público concedido como fonte de receita para amortização e remuneração dos investimentos realizados sob concessão. Dessa forma já foram concedidos 8860 km entre rodovias federais e estaduais cujos investimentos apenas em 1998 atingiram US\$ 369 milhões (US\$ 416 mil por km), de um total passível de transferência de 20 mil km, a preços de JAN/2000.

A malha federal concedida, entretanto é de apenas 2% da malha total, enquanto 98% encontram-se a cargo do DNER, que investiu US\$ 1,13 bilhão que representa apenas US\$22,7 mil por km. Apenas no ano de 1998, as 35 concessionárias apresentaram gastos com investimentos e operação das rodovias de US\$ 727 milhões acima da arrecadação auferida.

Evidentemente só após o 9º ano de concessão (payback) de um modo geral é que começa ocorrer o equilíbrio dos resultados. As fontes de recursos na prática no período de investimento se apresentam da forma a seguir indicada (ABCR):

• CAPITAL PRÓPRIO:	25%
• EMPRÉSTIMOS DE CURTO E LONGO PRAZOS:	58%
• GERAÇÃO DE RECEITA ADVINDA DA TARIFA:	17%

O nível de qualidade classificada como ótima e boa segundo as pesquisas de opinião dos usuários apresenta média de + 86% com picos máximos de +93% para a Ponte Rio Niterói e mínimo de +71% para Osório/Porto Alegre.

PREMISSAS PARA CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA

Cabe observar, que as premissas fundamentais para a solução do sistema de concessão, só apresenta resultado objetivo se satisfizer a três equilíbrios simultâneos, a saber:

EQUILÍBRIO ECONÔMICO e SOCIAL DA CONCESSÃO

• Justificável somente com o Atendimento Simultâneo de:



O especialista Fernando Mac Dowel faz uma palestra para técnicos de Tribunais de Contas de todo o País, durante seminário sobre concessões

• BENEFÍCIO AO USUÁRIO SUPERIOR À TARIFA COBRADA

• Redução dos custos de operação e tempo de viagem caracterizam o benefício

• EQUILÍBRIO SOCIAL EM CADA CATEGORIA DE VEÍCULO

• Tarifas compatíveis com a capacidade de pagamento de cada categoria, mantendo o equilíbrio social entre as mesmas.

• Ano em que tem início a recuperação do capital investido.

• Saldo de Caixa suficiente para o pagamento dos juros e amortização dos financiamentos;
• Elemento restritivo para evitar a má distribuição de investimentos no tempo (evitar acúmulo).

EQUILÍBRIO ECONÔMICO e SOCIAL DA CONCESSÃO

Esse é um dos aspectos fundamentais da concessão tendo em vista que quanto menor for a tarifa maior será o benefício direto aos usuários, que precisa necessariamente ser levado em consideração nos projetos ainda a serem concedidos.

Já para os projetos concedidos, é fundamental para a Concessionária reduzir os seus custos no sentido de minimizar os riscos que envolvem este tipo de negócio, tais como político (hostilidade ao valor tarifário), financeiro (taxas de juros maiores que as previstas), construtivo (concepção de solução não adequada, imprevistos), operacional (falha no cumprimento dos tempos de atendimento aos usuários) e comercial (erros nas estimativas de custos de construção, conservação, volume e projeção de tráfego, no valor tarifa).

O critério para determinação dos benefícios econômicos que norteiam os valores das tarifas de pedágio passa pela avaliação das reduções dos custos operacionais dos veículos, principalmente os pesados.

A resistência ao rolamento é função do coeficiente de rolamento e é um dos elementos importantes nas estimativas dos consumos de combustível e óleos lubrificantes e, por conseqüência de seus respectivos custos, assim como os relativos aos custos de manutenção do veículo e pneus, que dependem do estado de conservação da superfície de rolamento da rodovia ao longo de todo o período da concessão. O conceito do PSI (Present Serviceability Index) estabelecido pela AASHTO é um índice de qualidade com base não apenas na técnica de pavimento, mas envolve a participação dos usuários sem restrição ao nível de conhecimento técnico.

A classificação quanto à qualidade da superfície de rolamento da rodovia é a constante da tabela:

EQUILÍBRIO TÉCNICO DA CONCESSÃO

• INVESTIMENTOS

• cronograma dos investimentos precisa necessariamente atender os benefícios aos usuários durante todo o período da concessão e permitir a amortização compatível aos empréstimos de longo prazo nos primeiros anos (até o ano 4).

• MANUTENÇÃO DOS BENEFÍCIOS DOS USUÁRIOS DURANTE O PERÍODO DA CONCESSÃO

• Conservação do pavimento com nível de PSI (PRESENT SERVICEABILITY INDEX) não inferior a 3, sinalização, pontes, equipamentos de segurança e outros.
• Serviços iniciais já ampliam a capacidade de escoamento da rodovia a partir do 6º mês da concessão, reduzem os custos operacionais e tempo de viagem.

• OPERAÇÃO

• Atendimento ao usuário 24 horas por dia permite melhor distribuição do tráfego ao longo das 24 horas do dia;
• rápido atendimento diminui o tempo de retenção e a multiplicidade de acidentes;
• pronto atendimento diminui as conseqüências ao acidentado.

EQUILÍBRIO FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

• Financiamento somente com o Atendimento Simultâneo de:

• TAXA INTERNA DE RETORNO

• Nível atual dos juros - 19% ao ano
• Riscos inerentes à concessão: político, tráfego, projeção, custos de conservação e investimentos.
• "PAYBACK"

O julgamento da rodovia resultante de pesquisa junto aos usuários é o Índice de Imagem a ser utilizado no Rio Grande do Sul, como um dos elementos fundamentais de avaliação dos usuários no tocante a qualidade da rodovia concedida que deve obedecer ao critério mostrado a seguir:

$$IM = (Ótimo + Muito Bom) - (Ruim + Péssimo)$$

PSI	CLASSIFICAÇÃO
5 a 4	ÓTIMA
4 a 3	BOA
3 a 2	REGULAR
2 a 1	RUIM
1 a 0	PESSIMA

Vale registrar, que o Índice de Imagem, por exemplo, na Via Dutra (ligação rodoviária entre Rio e São Paulo) na altura de Viúva Graça no Rio de Janeiro no tocante ao estado de conservação da superfície de rolamento em 1994 (antes da concessão) era de -35% (PSI = 2,20), por quanto após a concessão, pesquisa realizada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em conjunto com a FIRLIAN (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro) em 1998, portanto, a rodovia já concedida, o Índice de Imagem obtido foi de +80% (PSI = 3,20).

A maioria esmagadora das Rodovias brasileiras concedidas são com pavimento flexível com revestimento em concreto asfáltico, que na prática vem apresentando alto custo de conservação para as concessionárias, tendo em vista a exigência de qualidade que é medida pela satisfação dos usuários através de pesquisas com periodicidade de 6 meses.

Por outro lado, o estado de conservação antes e depois dos serviços iniciais previstos nas licitações de concessão, geralmente realizados nos primeiros 6 meses antes da cobrança das tarifas de pedágio, envolvem entre outros, fundamentalmente a recuperação da rodovia, que por consequência amplia a capacidade de escoamento e reduz de imediato os custos operacionais dos veículos.

Na hipótese limite isto é de não se investir na conservação de rotina, que normalmente ocorre quando os governos são responsáveis pela conservação em face da falta de recursos, o crescimento médio do coeficiente de rolamento é 2,8% ao ano, ou seja, ao término do 6º ano a resistência ao rolamento fica 15,1% maior e o custo operacional em mais 7% ou 3% a valor presente (taxa de custo de oportunidade de capital de 12% ao ano).

A determinação dos benefícios econômicos em trechos rodoviários concedidos não é uma tarefa fácil, passa necessariamente pela análise de capacidade real de escoamento até chegar a quantificação dos mesmos conforme será mostrado.

ANÁLISE DA CAPACIDADE DE ESCOAMENTO

Inicialmente, cabe ressaltar, a dificuldade do uso do HCM/94 e em particular do HCS/95 para determinação de capacidade de escoamento de rodovias com mais de 25% de participação de veículos pesados, que no Rio Grande em particular

no Pólo Metropolitano atinge em média 35% enquanto na Via Dutra, por exemplo, chega até 61% a participação em alguns trechos o mesmo ocorrendo na Regiã Blencourt entre São Paulo e Curitiba e assim por diante.

Evidentemente, estes índices não são naturais nos países desenvolvidos.

O escoamento de tráfego numa rodovia antes e depois de ter sido concedida à iniciativa privada, apenas envolvendo a recuperação do pavimento, acostamentos e sinalização que caracterizam o chamado *Serviços Iniciais*, acarreta aumento de 30% na capacidade de escoamento com reflexos imediatos nos custos operacionais dos veículos, nos tempos de viagem dos usuários e das cargas e melhora o nível de serviço da rodovia por consequência.

VIA DUPLA

É importante ressaltar o exemplo prático medido no campo através de levantamentos realizados na VIA DUTRA no tocante às velocidades, volumes horários e seletivos através de medições automáticas nas vias, pelas empresas CIM e DECONELLI, por exemplo, no km 205-SP antes e depois de realizados os serviços iniciais programados pelo DNER.

Tais pesquisas realizadas em novembro de 1994 e junho de 1997, ou seja, respectivamente antes e depois dos melhoramentos realizados pela Concessionária NOVA DUTRA, ocorreram para o mesmo volume horário de tráfego e mesma participação de veículos pesados após as melhorias maior dispersão das velocidades isto é passou de 10,7% para 15,6%.

O aumento da velocidade média com ampliação da dispersão mostrou para esse volume horário, que os veículos que trafegavam com velocidade acima de 80 km/h passou de 24,4%, para 62,6%, em 1997.

Assim os Serviços Iniciais, são responsáveis pelo aumento de 30% na capacidade de escoamento em relação à situação anterior.

VIA SINGELA

No caso de via singela, as velocidades segundo os fluxos horários de tráfego, respectivos desvios padrão, e participação de pesados à capacidade prática verificada com base em levantamentos realizados pelo IME (INSTITUTO MILITAR DE ENGENHARIA) para os estudos de concessão da BR-101 (Palhoça / Osório) em nível de participação de 35% de veículos pesados, que se assemelha às rodovias dos Pólos RS, a capacidade de escoamento é de 1888 veículos por hora (servelpl mod), contra 2038 determinada através do HCM/94 com o fator de equivalência sugerido no software HCS/95 (HCM/94).

Vale dizer, que o fator de equivalência sob o ponto de vista de escoamento do tráfego em via singela com 35% de participação de veículos pesados é igual a 2,3, ou seja, 2,3 vezes o automóvel no plano.

A maximização do benefício matematicamente se dá pela diferença entre o custo marginal na situação antes da concessão e o custo médio operacional após a concessão ambos em função do volume de tráfego a partir da interseção do custo marginal com a curva de demanda.

Além da restrição no que concerne ao benefício econômico, deve se estar atento ao

equilíbrio entre as categorias de veículos caracterizado pela respectiva capacidade de pagamento de seus usuários.

O quadro fornecido a seguir ilustra comparativamente a tarifa ida mais volta de pedágio e de passagem de ônibus segundo as rendas per capita conforme o meio de transporte utilizado para fazer o percurso, por exemplo, entre Caxias e Farroupilha.

RENDAS PER CAPITA, MEIOS DE TRANSPORTE E TARIFAS DE PEDÁGIO E PASSAGEM DE ÔNIBUS: CAXIAS / FARROUPILHA				
MEIO TRANSPORTE	PROPRIETÁRIO	RENDA DECLARADA R\$/MÊS/CAPITA	TARIFA	
			PEDÁGIO R\$/AUTO	ÔNIBUS R\$/PASS
AUTO	AUTO	1750,00	3,00	
ÔNIBUS	AUTO	800,00	3,00	2,50
	SÓ ÔNIBUS	400,00		2,50

OBS.: TARIFA EM VIGOR A PARTIR DE 01/10/99

Nota-se no quadro acima, que a tarifa da passagem de ônibus por passageiro que não tem outra opção de meio de transporte para se locomover é desproporcional aquela cobrada na praça de pedágio e mais grave ainda se tiver que levar a família para aqueles que não tem a possibilidade de utilizar o automóvel para o seu transporte.

Em seguida mostra-se o exemplo das distribuições acumuladas das rendas per capita relativas aos usuários de ônibus que não tem alternativa de outro transporte, ou seja, não possui carro, a dos caminhoneiros e dos usuários de automóveis segundo dados pesquisas realizadas em SET e OUT/99 nas rodovias dos pólos do RGS.

Os exemplos notáveis sem similar mundial, como os ocorridos nas rodovias concedidas no Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul, tiveram respectivamente reduzidos os valores vigentes originais das tarifas das diferentes categorias, que permitiram o Autor, examinando cada uma das 55 praças de pedágio estudar probabilisticamente os diferentes comportamentos experimentados pelos usuários.

Cabe observar, que cada rodovia apresenta sua própria curva comportamental relacionada à distribuição de renda de capital, participações de caminhoneiros e caminhões, distribuições probabilísticas das distâncias percorridas e frequências entre outras variáveis de menor importância.

Dessa forma, o EQUILÍBRIO ECONÔMICO e SOCIAL, limita os valores das tarifas de pedágio por categoria no caso aqui, o caminhão representativo de 3 eixos e, por conseguinte exige racionalização dos investimentos, custos de conservação da rodovia e operacionais da concessionária.

EQUILÍBRIO TÉCNICO DA CONCESSÃO

O equilíbrio técnico da concessão passa necessariamente pela manutenção do benefício econômico ao longo do período da concessão, como foi visto.

Tal condição exige que os investimentos necessários uma vez aplicados precisam apresentar baixos custos de conservação de rotina e periódica isto é, que sejam minimizados os sucessivos recapamentos e até mesmo reforços em épocas oportunas em se tratando de pavimento flexível.

A necessidade imperiosa de coexistência de situações alternativas entre os próprios tipos de pavimentos flexível e rígido deveria ser rotina na análise técnico-financeira prospectiva no uso do modelo de Engenharia Financeira da concessão.

Conforme foi mencionado, os usuários brasileiros de um modo geral tem saído de um estado deteriorado de rodovias antes da concessão para um estado bom em 6 meses e melhor nos 2,5 anos seguintes, quando ocorrem os serviços mais pesados de restauração, reforço entre outros.

Evidentemente, à medida que o tempo passa, maior será o nível de exigência dos usuários e tanto maior serão os custos de conservação de rotina e periódica nas rodovias com pavimento flexível, lembrando, outrossim, que tal custo é risco exclusivo da Concessionária, ou seja, sem direito ao reequilíbrio financeiro do contrato.

Considerando por exemplo o pavimento rígido segundo a estrutura abaixo, comparativamente ao pavimento invertido em concreto asfáltico, o investimento no tocante ao pavimento rígido é cerca de 5,5% maior que o do pavimento flexível invertido (cada caso tem que ser estudado de per si).

A aplicação do PAVEMENT EVALUATOR, a diferença é notável no que tange nos gastos em conservação de rotina e periódica comparativamente ao caso do pavimento flexível em relação ao pavimento rígido durante o período de concessão.

Cabe aqui registrar o caso real comportamental dos custos de conservação dos pavimentos flexível e rígido com a mesma estrutura de tráfego na rodovia dos IMIGRANTES (DERSA), no Estado de São Paulo com 3 faixas de tráfego por sentido, e participação de veículos pesados de 13,6% que confirmam essa diferença.

Cabe ressaltar, que os investimentos por km de 3 faixas não apresentaram diferença, lembrando, outrossim, que o custo operacional do veículo no pavimento rígido é pouco superior ao do pavimento flexível em concreto asfáltico.

EQUILÍBRIO FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Quando se trata de rodovia ainda a ser concedida, o Governo deve fazer seus estudos para fixação da tarifa, considerando todo procedimento aqui

COPIA DIGITAL CONFERIDA COM O DOCUMENTO FÍSICO

mostrado e referenciá-lo ao valor da TIR (taxa interna de retorno) de projeto, ou seja, considera-se 100% de equity.

Normalmente, a TIR de projeto é inferior a TIR do acionista, porque essa envolve empréstimos de curto e longo prazos que o acionista toma no mercado.

É importante, sob o enfoque do acionista, que os parâmetros fundamentais financeiros mencionados no início deste "paper" ocorram no mínimo como aqueles apresentados em sua proposta comercial vencedora da licitação.

As curvas de probabilidade de ocorrência de taxas de juros reais para o prazo de concessão de 25 anos, por exemplo, apresenta 10% de probabilidade de ser superior a 27% ou 90% de probabilidade de ser inferior a 27% ao ano, portanto, estes níveis de probabilidade limitam a Taxa Interna de Retorno do acionista para o período de 25 anos, por exemplo.

No tocante ao Payback, não deve passar dos 9 anos, enquanto os Índices de Financiabilidade ou de Cobertura do Serviço da Dívida tem que ser maior que 1,4, para que os Agentes Financeiros nacionais ou internacionais possam aprovar os financiamentos de longo prazo.

Além disso, exigem que o fluxo de caixa da concessionária apresente Índices de Cobertura do Serviço da Dívida (relação entre o saldo de caixa, após a "escrow account", e o serviço da dívida) com determinados valores mínimos. Estes índices medem a capacidade de pagamento do serviço da dívida pela empresa, normalmente utilizados por instituições financeiras para avaliação do nível de comprometimento da geração de caixa da empresa com o pagamento do serviço da dívida (principal + juros).

Considerando que todo o fluxo de caixa líquido gerado pela empresa será aplicado em diferentes usos, como reinvestimentos, pagamento de impostos, distribuição de resultados aos acionistas e pagamento do serviço da dívida, torna-se importante, para o emprestador, conhecer qual o percentual que será utilizado para pagamento do serviço da dívida, a fim de conhecer qual o nível de risco desse pagamento.

Quando a projeção futura de fluxo de caixa da empresa gera índices menores do que um determinado limite desejado pelo financiador, o empréstimo à empresa dificilmente é aprovado.

Além disso, quanto mais elevado for o risco da empresa ou do projeto em que ela está envolvida, de acordo com a percepção do financiador, maior será o índice por ele exigido.

Em projetos de concessão rodoviária desenvolvidos no Brasil, em condições normais de risco, o ICSD mínimo tende a situar-se em 1,4.

Além disso, este Índice funciona como elemento de restrição no fluxo de caixa, quando por razões, por exemplo, de aumento nos custos de conservação ocorre desequilíbrio financeiro do contrato, neste caso de exclusiva responsabilidade da

Concessionária, precisará adiar e, portanto agrupar investimentos no tempo para manter o payback e a TIR do acionista que caracterizam o chamado equilíbrio financeiro do contrato pode não atingir este índice, que neste caso torna o projeto infianciável.

Neste caso, para que a financiabilidade dos empréstimos de longo prazo possa ocorrer a solução é a de ampliar ainda mais a participação de capital próprio que poderá dependendo do grupo de empresas envolvidas ser imprecisável.

Os investimentos por sua vez, implicam nos financiamentos de curto e longo prazos e participação do capital próprio dos acionistas.

É importante ressaltar, que à medida que os

Agentes Financeiros percebem a instabilidade nas relações entre o Poder Concedente e a Concessionária adiam os empréstimos de longo prazo e por consequência a concessionária precisa renovar os empréstimos pontes não previstos a taxas de juros proibitivas, ou seja, iguais ou maiores que a taxa interna de retorno esperada pelos acionistas, agravando ainda mais o desequilíbrio financeiro do contrato.

Este excesso de pagamento, que poderia estar resultando em obras para o Estado, na verdade é transformado em capital improdutivo que os Bancos agradecem.

A próxima etapa envolve os cálculos para definição das parcelas relativas aos impostos, tais como a Contribuição Social e Imposto de Renda. Cabe ressaltar, que os tributos e impostos representam 34% do valor da tarifa. Finalmente os resultados financeiros para os acionistas, que caracterizam no conjunto, o equilíbrio financeiro do contrato. A TIR do Acionista representa a taxa de desconto que anula o Valor Presente Líquido deste Fluxo. Representa, portanto, a rentabilidade alavancada do projeto, pressupondo que os custos dos empréstimos contraiados sejam inferiores a TIR do Projeto, ou seja, que o custo de capital de terceiros seja inferior ao custo do capital próprio.

A Taxa de juros reflete o preço pago por tomar dinheiro como empréstimo. Ela remunera o capital de terceiros empregado, e embute o risco percebido pelo emprestador, bem como a expectativa de variações macro-econômicas.

Razão pela qual a obtenção do equilíbrio financeiro dos contratos das concessionárias, devem se adotadas as mesmas condicionantes de longo prazo explicitadas em suas respectivas propostas originais, portanto contratuais.

As curvas de probabilidade de ocorrência de taxas de juros reais para o prazo de concessão de 25 anos, por exemplo, apresenta 10% de probabilidade de ser superior a 27% ou 90% de probabilidade de ser inferior a 27% ao ano, portanto, estes níveis de probabilidade limitam a Taxa Interna de Retorno do acionista para o período de 25 anos.

Por outro lado, o Acionista quando decide participar de um projeto de risco como o de concessão rodoviária cujos resultados a serem alcançados são de longo prazo, este mesmo acionista com risco muito menor poderia investir e não criar empregos e nem oferecer benefícios à sociedade, se fosse apenas especular no mercado financeiro, este mais seguro e de retorno de curto prazo.

A seguir, ilustra-se os valores de tarifas em alguns países comparativamente aqueles praticados no Brasil:

AS TARIFAS DE PEDÁGIO NO BRASIL SÃO MENORES E CUSTEIAM VÁRIOS SERVIÇOS NÃO PRESTADOS EM OUTROS PAÍSES

Comparativo de Brasil x outros países

País	Tarifa Básica*	Item	Número de Eixos dos Caminhões			
			2	3	4	5
Brasil	0,044	Multiplicador da TB*	2,00	3,00	4,00	5,00
		Custo da Tarifa (R\$/Km)	0,088	0,132	0,176	0,220
França (**)	0,126	Multiplicador da TB	1,70	2,40	2,40	2,40
		Custo da Tarifa (R\$/Km)	0,214	0,302	0,302	0,302
Espanha (**)	0,144	Multiplicador da TB	1,40	1,90	1,90	1,90
		Custo da Tarifa (R\$/Km)	0,202	0,274	0,274	0,274
Portugal (**)	0,126	Multiplicador da TB	1,75	2,28	2,32	2,52
		Custo da Tarifa (R\$/Km)	0,221	0,297	0,318	0,318
Argentina (***)	0,088	Multiplicador da TB	2,00	3,00	3,00	4,00
		Custo da Tarifa (R\$/Km)	0,176	0,264	0,264	0,352

*TB = Tarifa Básica Quilométrica - Automóveis
 (***) Média dos corredores de acesso a Buenos Aires

* Fernando Mac Dowel é engenheiro civil e doutor em engenharia de transporte. Participou dos programas de Concessão do Paraná e do Rio Grande do Sul.

GALERIA



O presidente do TC, Quirino Cristoforo da Silva, ao lado do procurador, Lauri Caetano da Silva, do diretor geral, Edgar Okurabo Guimarães, do diretor geral do DER, Paulinho Dalmeida e do auditor, Marina Alves de Camargo, faz o encerramento do Seminário sobre Concessões e Pedágio.



O auditório do Tribunal de Contas permaneceu lotado durante os dois dias de palestras sobre Concessões e Pedágio.



O jurista Romeu Felipe Bacillir Filho, falou sobre os aspectos jurídicos e o papel do Estado nas concessões rodoviárias. O mediador foi o conselheiro Henrique Nalgeboren.



Nelson Caldeira Junior apresentou a situação das concessões nas rodovias de Santa Catarina. A experiência negativa da privatização catarinense foi uma das que mais chamou a atenção durante o seminário.



Ricardo Tassinari Otta, DER-São Paulo, falou sobre as experiências pioneiras, destacando o sucesso da privatização da Via Dutra, entre São Paulo e o Rio de Janeiro.

TC devolve processos ao Paranacidade

O Tribunal de Contas vai devolver mais de 300 processos de convênios firmados com municípios ao Paranacidade. Atendimento propostivo feito pelo conselheiro Rafael Latauro, aprovada em plenário, as prestações de contas não serão analisadas enquanto a entidade não prestar várias informações complementares ao TC.

Em cada um dos convênios, os conselheiros desejam saber qual a origem dos recursos, se resultantes de empréstimo, quais as garantias dadas e se os recursos foram tomados e os convênios com as prefeituras foram firmados pelo Paranacidade como entidade pública ou privada. Na discussão do assunto, o conselheiro João Féder lembrou ter em mãos uma prestação de contas da prefeitura de Maralva onde o prefeito justificou ter feito licitação sem fazer um balanço, como é necessário, seguindo orientação de técnicos do Paranacidade.

Féder preside reunião de TCs sobre a lei fiscal

Os Tribunais de Contas de todo o país discutiram, em São Paulo, a aplicação e a fiscalização da Lei de Responsabilidade Fiscal. O encontro foi promovido pela Fundação Instituto Rui Barbosa, que é presidida pelo conselheiro João Féder, do TC do Paraná.

Para Féder, a LRF é um instrumento fundamental para disciplinar a aplicação dos recursos públicos nos diversos níveis de poder. A lei 101, de 4 de maio de 2000, estabelece limites para utilização dos recursos públicos para os governos federal, estadual e municipal.

Turvo concede título a Artagão

O conselheiro Artagão da Mattos Leão recebeu o título de Cidadão Honorário de Turvo, em solenidade na Câmara Municipal. Artagão representou aquela região do Estado em seus mandatos como deputado, sendo autor de diversos projetos de criação de municípios.

O ex-presidente do Tribunal de Contas é natural de Grammaque, onde nasceu em 1947. Formado em Direito pela Universidade Federal do Paraná, foi dirigente estudantil e assessor advocacia e o magistério em sua cidade natal. Durante oito anos trabalhou no Maranhão, onde dirigiu um projeto agropastoril. Em 1982 foi eleito deputado estadual, sendo reeleito em 1988 e 1990.

Artagão foi delegado da Assembleia Legislativa do Paraná, no Colégio Eleitoral que elegia Teófilo Naves como presidente da República, e líder do governo na Constituinte. Nomeado para o Tribunal de Contas por decreto do então governador Roberto Rospáez, em abril de 1991, ocupou a vice-presidência e a corregedoria geral do TC, além de ter presidido o Conselho Superior da Casa.



PAINÉIS

Um dos painelistas do encontro foi o procurador do TC paranaense, Fernando Augusto Guimarães. A programação teve também como palestrantes Sérgio Caspary Rossi (TC-SP), Marcelo Loster (TC-ES), Rogério Bonassi de Albuquerque (TC-SC) e o conselheiro Hélio Saul Mikski (TC-RS).

TC leva orientação a todos os vereadores paranaenses

Vereadores de 68 municípios participaram, em Bela Vista do Paraíso, do penúltimo seminário promovido pelo Tribunal de Contas sobre a atuação do Legislativo. O presidente Quêise Cristóvão da Silva abriu o encontro no auditório da Câmara Municipal. Foram convidados os vereadores das regiões Norte, Médio Paranaense e Vale do Ivaí.

Os principais temas abordados foram o papel do agente político, as competências do Legislativo, controle e fiscalização, planejamento municipal e limites legais de atuação da Câmara. Os encontros anteriores foram realizados em Guanhama, Teófilo Borba, Alto Piquiri, Medianeira, Palmas, Laranjeiras do Sul e União da Vitória.

O presidente do TC, conselheiro Quêise Cristóvão da Silva, explica que esse tipo de evento tem dupla finalidade: facilitar o trabalho dos setores financeiros das câmaras e tornar mais ágil a análise técnica dos documentos pelo Tribunal.

Dia 30 de junho o Tribunal promove o último encontro em Maringá, envolvendo os municípios daquela região e da região de Pato Branco. A intenção do TC é reunir e pensar orientações a todos os vereadores paranaenses.

DECISÕES DO TRIBUNAL PLENO

ASSISTÊNCIA SOCIAL

1. ATRIBUIÇÃO - 2. SEPARAÇÃO DE PODERES

Relator: Conselheiro Artagão da Mattos Leão
Protocolo: 243.762/99-TC
Origem: Município de Itaipu
Interessado: Presidente da Câmara
Sessão: 24/02/00
Decisão: Resolução 1.526/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta. Despesas com assistência social são de responsabilidade do Poder Executivo, não podendo o Legislativo efetuar-las, sob pena de violar o princípio da separação dos poderes. Este Poder tem função primordial de editar leis e fiscalizar os atos do Executivo.

FUNDO DE AVAL 1. FINANCIAMENTO - 2. PRONAFIN - 3. AGRICULTORES - 4. EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS

Relator: Auditor Roberto Macedo Guimarães
Protocolo: 269.168/99-TC
Origem: Município de Maripólis
Interessado: Prefeito Municipal
Sessão: 17/02/00
Decisão: Resolução 1.103/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta. A concessão de empréstimos bancários a pequenos agricultores não pode estar condicionada a aval do Poder Público. Violação do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado, assim como o da igualdade. Impossibilidade da implantação do Fundo de Aval.

FUNDO DE AVAL 1. GARANTIA DE CRÉDITOS - 2. PROJETO DE RESOLUÇÃO EM TRÂMITE

Relator: Conselheiro Henrique Nageboren
Protocolo: 312.071/99-TC
Origem: Município de Santa Helena
Interessado: Presidente da Câmara
Sessão: 14/03/00
Decisão: Resolução 2.019/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta. Impossibilidade do município criar fundo de aval para garantir empréstimos tomados por pequenos agricultores junto a instituições financeiras. O Projeto de Resolução nº 66/99, que altera o art. 2º da Resolução nº 78/98 do Senado Federal, e regula as operações de crédito dos entes federados, para permitir a implantação de fundos de aval por estados e municípios, ainda não foi aprovado e não pode sustentar a pretensão do consulente.

FUNDO DE AVAL 1. IMPLANTAÇÃO - 2. IMPOSSIBILIDADE

Relator: Auditor Roberto Macedo Guimarães
Protocolo: 256.577/99-TC
Origem: Município de Cândido de Abreu
Interessado: Prefeito Municipal
Sessão: 17/02/00
Decisão: Resolução 1.102/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta acerca da implantação do Fundo de Aval em favor de pequenos produtores rurais, totalizando 10% sobre o valor do empréstimo, tendo como objetivo a garantia de eventuais inadimplências dos tomadores junto ao Banco do Brasil. Impossibilidade da criação do referido Fundo.

LEI MUNICIPAL 1. CONVENÇÃO - 2. CELEBRAÇÃO - 3. IMPOSSIBILIDADE

Relator: Conselheiro Néstor Baptista
Protocolo: 348.223/99-TC
Origem: Município de Paço Branco
Interessado: Presidente da Câmara
Sessão: 22/02/00
Decisão: Resolução 1.320/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta acerca da validade de lei municipal que autoriza o Executivo Municipal a celebrar convênio com a APMI - Associação de Proteção à Maternidade e à Infância. Impossibilidade do Município aplicar os recursos do convênio firmado com a APMI no custeio dos serventários, por desvio de finalidade.

PLANO DE SAÚDE 1. CUSTEIO PELO EMPREGADOR

Relator: Conselheiro João Féder
Protocolo: 135.056/99-TC
Origem: Companhia de Desenvolvimento Agropecuario do Paraná
Interessado: Diretor Presidente
Sessão: 15/03/00
Decisão: Resolução 1.974/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta. Impossibilidade da CODAPAR custear diretamente, com recursos próprios, as despesas com plano de saúde para seus empregados. Tal custeio caracterizaria contribuição em duplicidade, uma vez que os empregados das Sociedades de Economia Mista e Empresas Públicas, por estarem sujeitos ao regime jurídico da CLT, já contribuem para o INSS.

RECEITA ORÇAMENTÁRIA 1. LIMITE CONSTITUCIONAL - GASTOS COM PESSOAL - 2. RECURSOS - PROGRAMA SAÚDE SEMI-PLENA

Relator: Auditor Marina Alves de Camargo Neto
Protocolo: 331.700/99-TC

Origem: Município de Londrina
Interessado: Prefeito Municipal
Sessão: 17/02/00
Decisão: Resolução 1.138/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta. Recursos provenientes do programa 'Saúde Semi-Plena' alocados como receitas correntes transferidas, não ingressam no limite constitucional para a base de cálculo de gastos com pessoal, visto que não configuram rigorosamente receita orçamentária, pois possuem uma aplicação determinada e específica.

RECURSO DE REVISTA 1. CONVÊNIO - 2. LICITAÇÃO

Relator: Conselheiro Néstor Baptista
Protocolo: 70.920/99-TC
Origem: Município de Londrina
Interessado: Lúiz Eduardo Chioda (ex-Prefeito)
Sessão: 02/08/00
Decisão: Resolução 785/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Recurso de Revista contra decisão que desaprovou a prestação de contas de convênio realizado entre Fundação Instituto de Desenvolvimento Educacional do Paraná e o Município.

RECURSO DE REVISTA 1. CONVÊNIO - PRESTAÇÃO DE CONTAS

Relator: Conselheiro Henrique Nageboren
Protocolo: 2.190/99-TC
Origem: Município de Ivaí
Interessado: Dal Neuberth (ex-Prefeito)
Sessão: 07/02/00
Decisão: Resolução 915/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Recurso de Revista. Decisão que desaprovou prestação de contas de convênio firmado com a CODAPAR, destinado à aquisição de 7.000 toneladas de calcário. Provimento parcial, com a redução do valor a ser devolvido aos cofres públicos.

RECURSO DE REVISTA 1. BESSARCIMENTO - 2. PREJUÍZOS AO ERÁRIO - 3. INDENIZAÇÃO INDEVIDA

Relator: Conselheiro Henrique Nageboren
Protocolo: 126.065/99-TC
Origem: Município de Peabiru
Interessado: João Carlos Klein e Antonio Hélio Zagato (ex-Prefeitos)
Sessão: 08/02/00
Decisão: Resolução 636/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Recurso de revista contra decisão que acolheu a denúncia, responsabilizou os recorrentes pelo ressarcimento ao erário de pagamentos de indenizações indevidas a servidores do Município, por ocasião de desligamento.

Provimento do recurso. A ação do administrador esteve de acordo com as normas celetárias de proteção ao trabalhador.

REMUNERAÇÃO - ALTERAÇÃO 1. EQUIVALÊNCIA DE CARGO

Relator: Auditor Roberto Macedo Guimarães
Protocolo: 323.529/99-TC
Origem: Município de Nova Santa Bárbara
Interessado: Presidente da Câmara
Sessão: 20/01/00
Decisão: Resolução 205/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta. Questionamento sobre a forma da Câmara Municipal estabelecer nova remuneração ao cargo de Auxiliar de Secretaria, que atualmente é inferior ao que auferia o anterior ocupante do mesmo cargo. Impossibilidade da equivalência de cargos, devendo a Câmara fixar a remuneração mediante lei, de acordo com os artigos 37, XIII e 51, IV da CF/88 (redação conforme Emenda Constitucional nº 19/98).

VEREADOR - FUNCIONALISMO PÚBLICO 1. SERVIDOR PÚBLICO - CONJUGE

Relator: Conselheiro Néstor Baptista
Protocolo: 12.975/00-TC
Origem: Município de Matelândia
Interessado: Presidente da Câmara
Sessão: 24/02/00
Decisão: Resolução 1.492/00-TC (Unânime)
Presidente: Conselheiro Quêise Cristóvão da Silva

Consulta. Possibilidade de vereador sendo funcionário público ou tendo cônjuge em tal condição, participar de discussões e votar a respeito das normas sobre o funcionalismo público devido a inexistência de vedação constitucional.

LEGISLAÇÃO FEDERAL

- 01 - LEI COMPLEMENTAR Nº 101, de 4 de maio de 2000. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. DOU nº 86, de 05/05/2000, Seção 1, p. 1-A; (Versão: 3.00.00)
- 02 - REDIDA PROVISÓRIA Nº 2.026, de 4 de maio de 2000. Torna, em caráter de urgência, com efeitos retroativos, a Constituição Federal, modificando a legislação decorrente desta, para substituir de bens e serviços comuns. DOU nº 86, de 05/05/2000, Seção 1, p. 25.
- 03 - LEI Nº 9.968, de 11 de maio de 2000. Cria o Estatuto do Funcionário e Fixa o Decreto de Licitação para o exercício das funções de 2000. DOU nº 91, de 12/05/2000, Seção 1, p. 1-A.

MEMÓRIA

NAGIB CHEDE

O homem que trouxe a televisão para o Paraná

Nascido em 1911, em Palmeira, filho de um casal de libaneses, Nagib Chede não imaginava que um dia ajudaria a escrever um capítulo da história do Paraná.

Aos oito anos, em Palmeira, Nagib usava um rádio, "galena" para sintonizar estações de São Paulo e de Buenos Aires. O pai, Chede Abrahão, que era caixeiro viajante, trouxe de São Paulo, em 1920, um receptor de rádio Telefunken, que virou a grande novidade em Palmeira. O rádio era colocado no parapeito da janela da sala que dava para a rua e o povo vinha escutar, admirado, aquela caixa falante que também tocava música e captava estações do mundo inteiro.

Quando a família mudou-se para Curitiba, Nagib ficou por quatro anos no Seminário São José. Depois estudou também no Ginásio Paranaense.

O interesse nas "caixinhas falantes", levou Nagib Chede a fundar, em 1948, em São José dos Pinhais, a Sociedade Rádio Emissora Paranaense, que transmitia em ondas médias. Dez anos depois, o presidente Juscelino Kubitschek assinou a concessão a Nagib Chede, para a fundação do Canal 12, a primeira televisão do sul



Nagib Chede não possui selinhos e é o funcionário mais velho do Tribunal de Contas.

do país. Neste meio tempo, o advogado se dedicava também ao cargo de auditor do Tribunal de Contas. Em 1968, Chede decidiu vender a televisão para Francisco Cunha Pereira Filho.

Acompanhe o depoimento do ex-auditor Nagib Chede:

"Tive a satisfação de ser nomeado juiz substituto seguramente 5 a 6 meses após

a fundação do Tribunal de Contas do Paraná e permaneci nas funções de auditor durante 17 anos. Inicialmente cooperamos para organizar esta instituição que hoje é um orgulho de todos nós. O TC é um dos melhores na sua organização, na sua modernidade e possui um corpo instrutivo dos melhores.

Não é necessário dizer da importância, da finalidade e da competência do TC. É uma instituição necessária na sua existência e na sua essência. O Paraná pode se orgulhar em possuir uma instituição igual a essa, conceituada não só dentro do país como no exterior.

Quando nós iniciamos, isto há 53 anos, a sede do TC ficava em uma casa residencial pequena. Anos depois foi construída uma ala nos fundos dessa residência. Eu me lembro muito bem quando começamos, eram poucos funcionários, uns 30 ou 40, e o sistema da época era diferente do atual, era muito mais rigoroso no que se refere a utilização do dinheiro público. A legislação determinava que fosse feito o registro prévio, assim nenhuma autoridade pública poderia receber qualquer importância sem que o TC aprovasse antes. Hoje o registro é a posteriori, depois que se realiza a despesa é que o TC vai fazer sua tomada de contas. Naquele tempo o TC tinha muito mais eficiência no acompanhamento da aplicação do dinheiro público.

Nós auditores também ocupamos o cargo de juiz semanário. Uma vez por mês um assumia, então ficava uma semana para cada um. Assim todos os processos de natureza financeira que fossem inferiores a uma determinada importância, eram competência nossa.

O primeiro presidente e que permaneceu e foi reeleito por mais de 10 vezes, foi o saudoso conselheiro Raul Vaz. Eu tive a satisfação de participar de todas as suas reeleições.

Fico muito satisfeito em poder dizer algumas palavras a respeito do TC, já com essa avançada idade que possuo e fico feliz de ver que essa obra prosperou e tem prestado relevantes serviços ao nosso Estado."



Os primeiros funcionários do TC do Paraná, em frente à antiga sede, na Estrela de Lodo.