

PALÁCIO BARRIGA-VERDE



DIÁRIO DA ASSEMBLÉIA

ANO LVII

FLORIANÓPOLIS, 07 DE AGOSTO DE 2007

NÚMERO 5.759

16ª Legislatura
1ª Sessão Legislativa

MESA

Julio Cesar Garcia

PRESIDENTE

Clésio Salvaro

1º VICE-PRESIDENTE

Ana Paula Lima

2º VICE-PRESIDENTE

Rogério Mendonça

1º SECRETÁRIO

Valmir Comin

2º SECRETÁRIO

Dagomar Carneiro

3º SECRETÁRIO

Antônio Aguiar

4º SECRETÁRIO

LIDERANÇA DO GOVERNO

João Henrique Blasi

PARTIDOS POLÍTICOS

(Lideranças)

PARTIDO PROGRESSISTA

Líder: Kennedy Nunes

PARTIDO DO MOVIMENTO

DEMOCRÁTICO BRASILEIRO

Líder: Manoel Mota

DEMOCRATAS

Líder: Gelson Merísio

PARTIDO DOS TRABALHADORES

Líder: Padre Pedro Baldissera

PARTIDO DA SOCIAL

DEMOCRACIA BRASILEIRA

Líder: Marcos Vieira

PARTIDO TRABALHISTA

BRASILEIRO

Líder: Narcizo Parisotto

PARTIDO REPUBLICANO

BRASILEIRO

Líder: Odete de Jesus

PARTIDO POPULAR SOCIALISTA

Líder: Professor Grandó

PARTIDO DEMOCRÁTICO

TRABALHISTA

Líder: Sargento Amauri Soares

COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Romildo Titon - Presidente

Marcos Vieira - Vice Presidente

Darci de Matos

Cesar Souza Júnior.

Pedro Uczai

Pe. Pedro Baldissera

Narcizo Parisotto

Joares Ponticelli

João Henrique Blasi

Terças-feiras, às 9:00 horas

COMISSÃO DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO

Reno Caramori - Presidente

Décio Góes - Vice Presidente

Sargento Amauri Soares

Serafim Venzon

Manoel Mota

Renato Hinnig

Onofre Santo Agostini

Terças-feiras às 18:00 horas

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Jailson Lima da Silva - Presidente

Odete de Jesus - Vice Presidente

Darci de Matos

Herneus de Nadal

Jandir Bellini

Jorginho Mello

Genésio Goulart

Quartas-feiras às 18:00 horas

COMISSÃO DE AGRICULTURA, E POLÍTICA RURAL

Moacir Sopelsa - Presidente

Reno Caramori - Vice Presidente

Sargento Amauri Soares

Dirceu Dresch

Marcos Vieira

Gelson Merísio

Romildo Titon

Quartas-feiras, às 18:00 horas

COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

Onofre Santo Agostini - Presidente

Joares Ponticelli - Vice Presidente

Dirceu Dresch

José Natal Pereira

Renato Hinnig

João Henrique Blasi

Professor Grandó

Terças-feiras, às 11:00 horas

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

Jorginho Mello - Presidente

Gelson Merísio - Vice Presidente

Décio Góes

José Natal Pereira

Jandir Bellini

Manoel Mota

Renato Hinnig

Odete de Jesus

Silvio Dreveck

Quartas-feiras, às 09:00 horas

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA

Dirceu Dresch - Presidente

Sargento Amauri Soares - Vice Presidente

Cesar Souza Júnior

Edson Piriquito

Herneus de Nadal

Kennedy Nunes

Nilson Gonçalves

Quartas-feiras às 11:00 horas

COMISSÃO DE ECONOMIA, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E MINAS E ENERGIA

Silvio Dreveck - Presidente

Renato Hinnig - Vice Presidente

Ada de Luca

Elizeu Mattos

Marcos Vieira

Pedro Uczai

Professor Grandó

Quartas-feiras às 18:00 horas

COMISSÃO DE TURISMO E MEIO AMBIENTE

Décio Góes - Presidente

José Natal Pereira - Vice Presidente

Cesar Souza Júnior

Edson Piriquito

Renato Hinnig

Reno Caramori

Professor Grandó

Quartas-feiras, às 13:00 horas

COMISSÃO DE SAÚDE

Genésio Goulart - Presidente

Jailson Lima da Silva - Vice Presidente

Edson Piriquito

Gelson Merísio

Kennedy Nunes

Serafim Venzon

Odete de Jesus

Terças-feiras, às 11:00 horas

COMISSÃO DE DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS, DE AMPARO À FAMÍLIA E À MULHER

Ada de Luca - Presidente

Pedro Uczai - Vice Presidente

Genésio Goulart

Kennedy Nunes

Elizeu Mattos

Serafim Venzon

Odete de Jesus

Quartas-feiras às 10:00 horas

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E DESPORTO

Darci de Matos - Presidente

Pedro Uczai - Vice Presidente

Ada de Luca

Manoel Mota

Jorginho Mello

Professor Grandó

Silvio Dreveck

Quartas-feiras às 08:00 horas

COMISSÃO DE RELACIONAMENTO INSTITUCIONAL, COMUNICAÇÃO, RELAÇÕES INTERNACIONAIS E DO MERCOSUL

Nilson Gonçalves - Presidente

Narcizo Parisotto - Vice Presidente

Ada de Luca

Jandir Bellini

Elizeu Mattos

Moacir Sopelsa

Jailson Lima da Silva

Terças-Feiras, às 18:00 horas

COMISSÃO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

Odete de Jesus - Presidente

Kennedy Nunes - Vice Presidente

Jailson Lima da Silva

Moacir Sopelsa

Joares Ponticelli

Nilson Gonçalves

Onofre Santo Agostini

Romildo Titon

João Henrique Blasi

**DIRETORIA
LEGISLATIVA**

Coordenadoria de Publicação:
responsável pela digitação e/ou
revisão dos Atos da Mesa Diretora e
Publicações Diversas, diagramação,
editoração, montagem e distribuição.
Coordenador: Eder de Quadra
Salgado

Coordenadoria de Taquigrafia:
responsável pela digitação e revisão
das Atas das Sessões.
Coordenadora: Lenita Wendhausen
Cavallazzi

**Coordenadoria de Divulgação e
Serviços Gráficos:**
responsável pela impressão.
Coordenador: Claudir José Martins

**DIÁRIO DA ASSEMBLÉIA
EXPEDIENTE**

Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Palácio Barriga-Verde - Centro Cívico Tancredo Neves
Rua Jorge Luz Fontes, nº 310 - Florianópolis - SC
CEP 88020-900 - Telefone (PABX) (048) 3221-2500
Internet: www.alesc.sc.gov.br

IMPRESSÃO PRÓPRIA
ANO XII - NÚMERO 1775
1ª EDIÇÃO - 110 EXEMPLARES
EDIÇÃO DE HOJE: 36 PÁGINAS

ÍNDICE**Publicações Diversas**

Audiência Pública.....	2
Ofícios.....	14
Portarias.....	16
Projetos de Lei.....	18

PUBLICAÇÕES DIVERSAS**AUDIÊNCIA PÚBLICA**

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE TURISMO E MEIO AMBIENTE PARA DISCUTIR SOBRE A BICICLETA E A IMPLANTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS COMO ALTERNATIVAS DE TRANSPORTES, REALIZADA NO DIA 27 DE JUNHO DE 2007, ÀS 18H, NO PLENARINHO DA ALESC

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Sejam todos bem-vindos a esta audiência pública do Poder Legislativo catarinense.

Para compor a mesa, convidamos as seguintes autoridades - não temos como colocar todos aqui, mas vamos tentar conciliar, democraticamente, as várias representações: senhor Ildo Rosa, diretor-presidente do Ipuf, que tem relação com a política pública municipal da Capital do Estado; senhora Gisele Xavier, presidente da Associação dos Ciclovilários da Grande Florianópolis - Via Ciclo; senhor Saliba Nader Neto, diretor de Planejamento de Projetos, neste ato representando o Deinfra/governo do Estado; Fábio Veronesi, do Movimento Bicletada; e o senhor Eduardo Green, do Movimento Bicletada.

Queremos também registrar a presença do senhor Itamar Bevilacqua, superintendente da Floram; do senhor Marcoliva Alves de Oliveira, neste ato representando a ONG Crescendo com Arte - OCA Catarina; e do senhor Valter Tamagusko, representando a Secretaria Municipal de Transportes Municipais de Florianópolis. Então, as áreas específicas da política pública municipal estão presentes. As outras lideranças presentes eu anunciarei no decorrer da audiência pública. Sejam todos bem-vindos.

Antes de falarmos sobre os projetos de lei que estão sendo propostos aqui na Casa Legislativa, antes também de ouvirmos os membros da mesa sobre as políticas públicas que estão construindo, implementando e planejando, precisamos montar uma metodologia de trabalho para a audiência pública, e sugiro que esta seja diferente, porque nós, políticos, geralmente falamos muito. Então, quem sabe possamos inverter a metodologia usualmente trabalhada, ou seja, primeiramente vocês passam as imagens do diagnóstico de como está hoje, a percepção de vocês em relação à mobilidade urbana, e dentro dessa mobilidade como andam os ciclistas, como está o equilíbrio dos ciclistas aqui na Capital dos catarinenses, e para isso teríamos um tempo de mais ou menos doze minutos.

Então, Ildo, eles apresentam o diagnóstico de como estão percebendo a mobilidade urbana, a presença do ciclista, depois passaremos a palavra aos membros da mesa e, em seguida, para todos vocês (*dirige-se à plenária*), pois esta é uma audiência pública e todos poderão se pronunciar, registrar suas posições. Qual é o futuro? Uma coisa é compreendermos o momento em que nós estamos, compreender o diagnóstico atual, e outra é que futuro vamos construir, não só na Capital, mas em todo o Estado de Santa Catarina.

Como estamos com alguns problemas técnicos - a tecnologia é a melhor forma de atrasar as coisas - vamos fazer uma inversão. É como andar de avião atualmente: é a forma mais rápida de se chegar atrasado. Isso é um pouco do que estamos vivendo na era da tecnologia. Então eu vou fazer uma introdução, uma fala inicial, pode ser? (*Todos concordam.*)

Em primeiro lugar, gostaria de parabenizar todos vocês, parabenizar o movimento, porque não tem razão esta audiência pública sem a presença e o movimento de vocês. Portanto, é esse ator coletivo que poderá mobilizar alternativas e futuro e não esta Casa, este deputado, mas, efetivamente, todos nós, juntos com a força de vocês, a mobilização coletiva de vocês.

Em segundo lugar, gostaria de dizer que o fazer das nossas cidades, nas várias experiências do mundo, do Brasil e aqui do Estado, na Capital, foi construído, historicamente, com duas bases fundamentais: a do ponto de vista do solo urbano, do transporte e do trânsito; é a especulação imobiliária que define o rumo de uma cidade. Esse é o eixo central hegemônico do fazer-se da cidade, pois geralmente não é um planejamento estratégico que vai nessa direção ou para aquela cidade, com essa ou aquela mobilidade, mas, sim, a especulação imobiliária que define as nossas cidades. E aqui não é diferente. Portanto, esse é um eixo.

Do ponto de vista da mobilidade urbana e de transporte, é o carro individual. E a maior parte das políticas públicas, senão 99% do dinheiro público investido na mobilidade urbana são para carros particulares, são estradas para carros particulares, que vão montando e forjando políticas públicas. No espaço urbano, as vias, as rodovias, têm como eixo central não o pedestre. Eu fui prefeito da cidade de Chapecó e em seus 86 anos de história político-administrativa as sinalizas eram todas sem sinal para o pedestre, os sinais verde e vermelho eram para o carro; não tinha sinal verde para o pedestre passar. Essa é uma concepção de cidade na qual o carro é que manda, ele é o rei do espaço urbano, dificultando qualquer política pública diferenciada de pedestre e de ciclovias, de ciclofaixas.

Essas coisas são estranhas para a maior parte dos prefeitos deste País, está fora da concepção de cidade, do transporte coletivo, do ciclista, do transporte por bicicleta. Isso não faz parte das principais obras viárias das principais cidades. E Florianópolis não é diferente. Vocês brigaram por muitos anos para que o túnel tivesse ciclovia, e foi feito sem. Fomos derrotados! A vitória do túnel é emblemática: é para os carros. Se o pedestre passar por lá, tem que colocar um fone de ouvido para agüentar, porque o túnel não foi feito para pedestre, não foi feito para usar bicicleta. E é uma obra recente, foi construída em 1996, 1997, 1998. Então, essa lógica de cidade tem que ser alterada, e por isso esta audiência pública é tão importante e fundamental.

Como o equipamento ainda não está pronto, o problema técnico persiste, vamos continuar com a metodologia alterada.

Gostaria de informar que estamos propondo a apresentação de três projetos nesta Casa, sendo que um é projeto de lei, que institui o título "Município Amigo do Ciclista", para criar uma marca, uma imagem, um *marketing*, para construir uma política pública a fim de que o ciclista tenha visibilidade política, inclusive. Outro projeto, só que de resolução, institui o programa de adequações necessárias para o acesso de usuários de bicicletas à Assembléia Legislativa, que hoje não temos. Inclusive quando hoje à tarde eu e o Antônio fomos ver onde vocês iriam estacionar as bicicletas, vimos que a Assembléia não tem um lugar apropriado. Então nós estamos construindo um projeto de resolução nessa direção, porque a Assembléia Legislativa tem que dar o exemplo nesse processo, ou seja, quando os ciclistas visitarem a nossa Assembléia, terão que ter um lugar para estacionar suas bicicletas.

Um outro projeto de lei que estamos propondo dispõe sobre a infra-estrutura viária, equipamentos, planejamento e gestão das formas de mobilidade não-motorizadas e adota outras providências. Então, para essa discussão de uma política pública para as rodovias estaduais, com sinalização, ciclofaixas, ciclovias, pensamos nesses projetos, que vocês, do Movimento, como o Fábio e os demais, ajudaram a produzir e que pretendemos ver aprovados aqui na Assembléia, só dependendo da pressão, da mobilidade e da articulação política que vai ser feita.

Paralelo a isso, contamos com a presença dos dirigentes do município de Florianópolis, pois acho que tem que se conciliar as rodovias estaduais com as rodovias municipais, e a Capital pode fazer um bom debate nesta noite com todos os representantes que estão aqui.

Passamos, neste momento, a palavra ao senhor Eduardo Green, do Movimento Bicletada.

O SR. EDUARDO GREEN - Boa-noite. Primeiramente gostaria de agradecer este espaço de discussão que estão dando para as pessoas que andam de bicicleta e agradecer pela sensibilização do deputado e da Casa em relação ao uso da bicicleta. Em segundo lugar, queremos agradecer a todos que deram seu tempo para vir aqui discutir e presenciar este momento.

(Procede-se à projeção de imagens.)

Nós fizemos um diagnóstico sobre a mobilidade por bicicleta em Santa Catarina e queremos apresentar para vocês. É um diagnóstico rápido, não é aprofundado.

Ali, na parte de cima (*aponta para a imagem*), estão os logos da Via Ciclo, a Associação dos Ciclistas da Grande Florianópolis, que está lutando há vários anos para melhorar a condição de circulação de bicicletas em Florianópolis e região, e do Movimento Bicletada, que é um movimento organizado mundialmente que procura atentar para o espaço urbano destinado à bicicleta.

A bicicletada existe no Brasil desde 2001, se não me engano, tendo iniciado em São Paulo, e já tivemos algumas edições aqui em Florianópolis. Durante algum tempo estivemos desarticulados, mas agora estamos de volta. E a presença de muitos ciclistas aqui se deve ao Movimento Bicletada.

O Estado de Santa Catarina tem tradição no uso de bicicleta, e temos inúmeros exemplos de municípios onde ela é muito utilizada como meio de transporte: Joinville, Pomerode, Blumenau, Timbó, Itajaí, Laguna e diversos outros municípios. A gente usou nesta apresentação a cidade de Florianópolis, primeiro porque é a nossa realidade, conhecemos Florianópolis, a gente conhece só um pouquinho dos outros lugares do Estado, o que nos leva a crer que tudo o que falamos sobre Florianópolis pode ser falado sobre outras cidades, e depois porque a Assembléia está em Florianópolis e a maioria dos presentes mora aqui.

O SR. FÁBIO VERONESI - Gostaria de fazer só um complemento, já que ele falou de Timbó. Tenho aqui o Jornal de Santa Catarina dos dias 3 e 4 de junho de 2006, um final de semana, que diz que Timbó é uma cidade onde existem duas bicicletas em cada casa. O prefeito tenta, a todo custo, implantar um sistema de transporte público goela abaixo dos cidadãos, mas eles continuam andando de bicicleta.

Isso é reafirmar a tradição que existe em Santa Catarina.

O SR. EDUARDO GREEN - Bem, pessoal, aquela foto ali embaixo (*aponta para a foto*) também foi feita em Timbó.

Vou falar rapidamente sobre algumas vantagens do uso da bicicleta. O primeiro item colocado ali (*aponta para a tela*) é a economia, não é, galera. A gente vê muita gente sem condições de se deslocar e quando tem um aumento de passagem de ônibus, isso pesa mais ainda no bolso das pessoas. Então a bicicleta é, efetivamente, um meio bastante econômico de se movimentar, pois você tem o gasto de comprar a bicicleta, alguma manutenção, alguns equipamentos e só!

O segundo item é que a bicicleta faz bem à saúde. Sabemos que hoje em dia as principais causas de doença e de morte são a obesidade, o diabetes, a hipertensão, as doenças respiratórias, e a bicicleta auxilia no combate e na prevenção de todas essas doenças. Então, praticar o exercício da bicicleta é uma solução também de saúde pública, não é apenas uma questão de mobilidade, de transporte, mas, também, de saúde pública.

Hoje em dia vemos essa moda louca de aquecimento global, todo mundo falando sobre isso, e a gente tem uma solução muito simples. Sabemos que 70% da poluição dos meios urbanos é causada por veículos automotores, por carros. Então aqui está a solução, não é preciso buscar soluções astronômicas de créditos de carbono e coisa e tal, é só começar a andar de bicicleta. Isso basta! Claro que não é todo mundo, mas se desses 70% metade usasse bicicleta, vejam o ganho que teríamos em termos de poluição.

O quarto item diz: promover a integração entre os lugares e as pessoas. O que acontece? Quando as pessoas andam muito de carro, a cidade deixa de ser um lugar e passa a ser simplesmente um obstáculo que existe entre o seu ponto de chegada e o de saída, pois tudo o que está no caminho atrapalha: os cruzamentos, os pedestres, os ciclistas. Então, a bicicleta é um veículo que permite você vivenciar a cidade onde você mora! A cidade deixa de ser a piscina do condomínio, a escola de inglês e passa a ser tudo: o caminho onde você está passando, os cheiros que você está sentindo...

Como último item, temos que é o meio de deslocamento mais eficiente para distâncias de até oito quilômetros. Isso é comprovado. Em meios urbanos, para distâncias pequenas, a bicicleta tem mais eficiência do que o transporte individual e o transporte coletivo. Por quê? Porque você faz um deslocamento de porta a porta, ou seja, você sai da porta da sua casa e vai até a porta do lugar do destino, desde que o ciclotário não seja tão longe.

Sobre este último item, gostaria de fazer um comentário. Há um mês fizemos um desafio intermodal aqui em Florianópolis, que consiste em uma medição do tempo que se leva entre dois lugares utilizando-se de vários meios de transporte, e a gente usou as bicicletas, o transporte coletivo, o transporte em carro e a motocicleta, para fazer o percurso da reitoria da universidade até o centro da cidade, pelo sul da Ilha, por fora do túnel. E para vocês terem uma idéia, a moto chegou em 16 minutos, a primeira bicicleta chegou em segundo lugar, com 17,5 minutos - foi um minuto e meio de diferença entre o motociclista e a primeira bicicleta, e olha que o ciclista não chegou suado -, o primeiro automóvel chegou em 24,5 minutos e a primeira pessoa em ônibus chegou em 30 minutos. Então, vejam que o ciclista demorou a metade do tempo do ônibus mais rápido, porque o mais lento levou 47 minutos, que foi o Carvoeira.

O SR. FÁBIO VERONESI - Falando um pouco sobre a questão da saúde pública, a Folha de S.Paulo de 15 de março deste ano traz uma pesquisa do governo federal na qual foi constatado que 43% da população brasileira está com excesso de peso. A longo prazo, essa falta de exercícios regulares é apontada como a principal causa de AVC, de câncer, de diabetes, de todos os chamados "males da modernidade", lotando hospitais e dando pensões públicas. E a bicicleta consegue, no cotidiano, transformar essa necessidade de exercícios regulares em mobilidade.

Existem pessoas que ficam uma hora dentro de uma academia pedalando uma bicicleta ergométrica, mas se fosse fora, elas conseguiriam andar praticamente de dezesseis quilômetros a vinte quilômetros, satisfazendo toda a sua necessidade de transitar pela cidade. A idéia não é colocar a bicicleta em concorrência com o carro, pois bicicleta e carro não concorrem, tanto na via pública, na malha viária, como não concorrem como mercado de consumo. A bicicleta abre é um novo mercado de consumo. Depois vamos falar um pouco mais sobre isso.

O SR. EDUARDO GREEN - Bem, neste quadro (*aponta para as telas*) estamos mostrando alguns motivos do porquê investir em estrutura para a circulação segura de bicicletas.

O primeiro motivo é que todos têm direito à mobilidade. Do mesmo jeito que uma pessoa tem o direito de andar de ônibus, tem o direito de andar de carro, nós temos o direito de andar de bicicleta e com segurança. Na sociedade atual, a locomoção é uma necessidade básica, pois dificilmente você vive, hoje em dia, sem se locomover.

Então, nada mais justo que se dê oportunidade às pessoas de andarem de bicicleta, que é um veículo de inclusão social, pois a partir de R\$ 100,00 você adquire uma bicicleta - com ressalvas à qualidade do equipamento. Além disso, apenas 30% da população das cidades, em geral - não tenho dados exatos da cidade de Florianópolis -, se locomove com automóvel particular, e os outros 70% não andam de carro. Então, temos que estar contemplando essas outras pessoas também.

O segundo motivo é incentivar as pessoas que ainda não pedalam. Por quê? Nós, e muitas pessoas que estão aqui, já pedalam, não nos interessa se tem ou não estrutura, nós estamos pedalando! Pode ser que amanhã não estejamos mais, mas hoje estamos aqui pedalando! E não basta estarmos nós, a situação já está ruim! Então temos que conseguir maneiras para incentivar as pessoas que não pedalam a começarem a andar de bicicleta.

Outro motivo: abrir um novo leque de mercado, como o Fábio falou, mas que não seja predatório, porque abrir um leque de mercado predatório, que vai destruir o ambiente que está em volta, é muito fácil. Agora, o lance é você conseguir gerar sustentabilidade sem ser predatório.

O último motivo elencado é o turismo, já que se fala tanto em turismo em Santa Catarina. Temos um Estado com excelente potencial para o turismo e a bicicleta é um veículo que permite a contemplação e o encontro. Você vai viajar de carro ou de ônibus e vê a paisagem passando pela janela, mas, passeando de bicicleta, você pára, admira a paisagem, tira a roupa e entra no mar. Entendeu?! É diferente, é outro nível de interação com o lugar.

A malha viária que temos hoje, por exemplo, na Ilha de Florianópolis, já é ruim no inverno, mas no verão piora e muito. Com a bicicleta você consegue ampliar a capacidade dessa malha viária que possuímos e sem fazer quase nenhuma mudança, salvo nos lugares onde nem dá para andar de bicicleta, você consegue pegar os acostamentos das SCs e circular de bicicleta.

O SR. FÁBIO VERONESI - A idéia é exatamente essa. Hoje, quem mora em Floripa percebe claramente que há um enforcamento. Hoje não se pode ter mais turista dentro da Ilha porque a malha viária não admite; é na malha viária que enrosca! Não falta hotel, não falta praia para tomar banho, mas ninguém quer vir mais para cá porque não quer pegar horas e horas de trânsito. Enquanto isso o acostamento está parado, não está sendo usado para nada!

A gente poderia dobrar ou triplicar a quantidade de turistas circulando pela cidade - embora essa seja uma idéia que muita gente acha difícil. Seria um novo tipo de turista, um turista voltado mais para a ecologia. Eu tenho amigos que vêm de São Paulo para cá só para andar de bicicleta, e eu atrairia pessoas do Brasil inteiro para fazer isso, se fosse seguro andar de bicicleta em Florianópolis.

Falando um pouco de segurança, quero dizer que não estamos falando só em nosso nome, pois cada um aqui conhece, pelo menos, uma ou duas pessoas que já morreram andando de bicicleta em Florianópolis, e são todos jovens. Todo mundo tem uma história para falar. É perigoso andar de bicicleta, nós nos sentimos meio guerreiros enfrentando as ruas, porque é uma guerra mesmo. E se a situação não fosse essa, muitas pessoas estariam andando de bicicleta e incentivando seus filhos a andarem de bicicleta, a irem para o colégio, por exemplo, ou fazendo outros trajetos de até oito quilômetros por hora.

(O senhor Jacques Bassetti manifesta-se fora do microfone querendo saber se existe algum lugar aqui que alugue bicicleta.)

O SR. EDUARDO GREEN - Bem, pessoal, vou falar rapidamente sobre alguns instrumentos, em termos estaduais, que já existem para amparar o transporte por bicicleta.

Nós temos a Lei 10.728, de 1998, que obriga a implantação de ciclovias em novas rodovias estaduais nos perímetros urbanos; temos a Lei 12.641, de 2003, que institui o dia 22 de setembro como o "Dia Catarinense sem Carros"... E qual é a intenção de um dia sem carro? Que ocorram atividades educativas para o uso de transportes alternativos. Mas o que acontece na prática com essas leis?

A lei que obriga a implantação de ciclovias em novas rodovias só se refere aos perímetros urbanos. Então, o que acontece, por exemplo, em Florianópolis? Todas as freguesias da Ilha são ligadas por rodovias estaduais, e recentemente asfaltaram a rodovia da Tapera que não tem nenhuma casa. Então, não está em perímetro urbano, logo, não tem ciclovias. Mas a pessoa que quer ir da Tapera para o Campeche não tem como ir, porque como a rodovia não está em perímetro urbano, o Estado não é obrigado a fazer nada, e por isso não tem ciclovias. Mas depois de muita pressão foi feito um cicloacostamento - não sei bem o que é, pois no Código de Trânsito não existe aquilo: eles fecharam um lado da rodovia com tachões e as pessoas circulam por ali. Uma solução pela metade!

A lei estadual que instituiu o "Dia Catarinense sem Carros" é cumprida em termos, porque um ou outro município faz o dia sem carros, e Florianópolis é um deles, mas são poucos, muito poucos!

Além disso temos outros programas - não vou me detalhar neles, porque não tenho muito conhecimento, mas a Gisele vai falar depois -, como o Cidades Amigas da Bicicleta, Rotas Seguras para a Escola e Plataforma Catarinense de Mobilidade Sustentável, e o próprio governador no seu site assina a Plataforma Catarinense, porém, de ação efetivas não vemos nada.

Essas são as principais vias (*aponta para os mapas*) que as pessoas usam para pedalar em Florianópolis. Vocês podem ver que as pessoas circulam por muitos lugares aqui na Ilha. Essas linhas aqui, na cor verde, são as que trazem alguma facilidade para os ciclistas, são onde a galera pedala, e essas daqui têm alguma coisa: ciclovia, ciclofaixa, o que quer que seja, é uma pequena diferença; já no outro mapa estão as rodovias estaduais da Ilha. Aqui são todas as vias por onde a gente circula e ali são as rodovias. (*Aponta mostrando as áreas nos mapas.*)

Empiricamente eu fiz uma classificação por cores de onde é mais perigoso e onde é menos perigoso. Vocês podem ver que há muitos lugares com vermelho, ou seja, são lugares muito perigosos para andar de bicicleta: ou não existe acostamento, ou o trânsito é muito intenso, que mesmo com acostamento fica perigoso; ou são os carros andando a mais de 100 quilômetros por hora na SC-401, que por mais que tenha acostamento não é adequado você circular, é perigoso. No sul da Ilha não tem acostamento, a gente tem que circular em cima da pista e não tem espaço para passar dois ônibus e uma bicicleta, sinto muito.

Este é um exemplo (*mostra foto com desnível na estrada*) bem claro do que acontece. Vejam a altura existente entre o acostamento e a pista, esse degrau tem quase 20 centímetros, e o que acontece? Como lembrou o Fábio, a bicicleta faz um movimento oscilatório, ela não anda reta - se vocês um dia andarem na areia da praia verão que ela faz esse movimento. Então, se vem um caminhão e a pessoa, por um acaso, cai na vala, a tendência vai ser, pelo movimento oscilatório, a de voltar e bater nessa parede de 20 centímetros aqui (*aponta para a foto*). E vocês podem imaginar onde essa pessoa vai parar depois que ela bater nessa valetinha, não é?

Aqui (*mostra outra foto*) a gente tem mais um exemplo: rodovia SC-405, avenida Osni Ortiga, como é conhecida. O que acontece? Ai tem aquele jogo entre o poder estadual e o poder municipal, pois é uma rodovia estadual, porém é o município que cuida... Eu não vou entrar em detalhes, até porque não sei a fundo, porém é uma rodovia estadual. E já havia sido aprovada a construção de uma ciclovia e colocada no orçamento municipal no apagar das luzes da prefeita Angela Amin, mas quando o prefeito Dario Berger assumiu, sumiu o dinheiro, foi realocado para outra coisa, eram R\$ 800 mil, e não fizeram a ciclovia.

O que acontece aqui? Olhem esses defeitos na pista, olhem esses buracos aqui... (*Mostra algumas fotos.*) Normalmente o carro desvia da gente, e quando tem um tachão daquele, é uma faca de dois gumes, porque aumenta a segurança para os automóveis mas piora para os ciclistas. Se passa um caminhão aqui (*aponta para a tela*), ele não tem como desviar do ciclista, na verdade ele joga em cima mesmo, e a gente vai parar onde? Nos buracos do acostamento! Isso é o que nos é reservado.

Esses são alguns exemplos de locais com problemas, e infelizmente não temos fotos: SC-401, quando passa de duas pistas para uma sobre a ponte do rio Ratonos - todo o fluxo de tráfego é jogado para a pista da direita e não há acostamento, ou seja, os carros são jogados em cima das bicicletas. Em vez de eles irem para a pista da esquerda, o que seria de se esperar - normalmente, numa rodovia, quando duas pistas se transformam em uma o lógico é que o fluxo vá para a pista da esquerda, onde estão os carros mais rápidos -, não, essa vai para a pista da direita, em cima da ponte, onde não tem acostamento e onde estão os ciclistas.

Outro exemplo é a travessia da nossa ponte. Fora toda a insegurança que existe na sua travessia, pois muitas vezes não tem iluminação, não tem segurança, não há câmeras de vigilância - esses dias roubaram os fios da ponte e a gente ficou vários dias sem fios e sem iluminação -, quando a gente chega na Ilha, descendo da ponte, não tem como atravessar a Beira-Mar para chegar na rodoviária. Fica um jogo entre a prefeitura e o governo do Estado e as pessoas estão ali, atravessando a pé e de bicicleta, sem ter condições de chegar na Ilha.

Um outro exemplo é a ciclovia no final da Via Expressa Sul. Ficou aquele imbróglio sobre o final da construção, se terminava ou não, e no final terminaram a Via Expressa Sul e não terminaram a ciclovia - a gente tem que pedalar 400 metros ou por uma trilha ou por uma estrutura que, pasmem, foi chamada de ciclopasso, coisa que não existe em instância nenhuma de lei, de Código de Trânsito. A gente tem que atravessar uma passarela, andar por uma calçada que não tem sinalização nenhuma, atravessar novamente um sinal... Ou seja, é horrível! Isso tudo porque não fizeram 400 metros de ciclovia quando concluíram a obra de milhões e milhões da Via Expressa Sul.

O que nós queremos? O que nós precisamos, e isso relativo ao governo do Estado, não à Prefeitura de Florianópolis? A gente precisa da pavimentação imediata do acostamento de todas as SCs onde circulem bicicletas. É o mínimo, esse é o ponto zero. A gente precisa que todas essas SCs, por onde andamos de bicicleta e não há um acostamento mínimo... É assim, normalmente eles dão migalha para as pessoas, mas para nós nem a migalha eles estão dando. Então, a gente precisa que pavimentem os acostamentos. Por favor, é o mínimo! Vocês querem incentivar a circulação de bicicletas, então façam a pavimentação dos acostamentos. É o mínimo! E uma outra coisa é que seja colocada sinalização informativa e educativa nesses trechos. Ou seja, do mesmo jeito que se coloca a sinalização do lixo "Não jogue lixo pela janela", que se coloque a do ciclista: "Passe a um metro e meio dos ciclistas". O ciclista-pedestre tem preferência na via, isso é sinalização educativa, e pode fazer, é aquela plaquinha branca, tão fácil.

Aqui a gente tem um exemplo, que é a via da Costeira - é importante a gente mostrar (*aponta para fotos*). O acostamento é de areia, o trânsito é pesado, e quem pedala pela Costeira - e muita gente aqui mora no Campeche - sabe como o trânsito é intenso, pesado, com carro entrando e saindo da rodovia o tempo todo... Por essas fotos podemos ver que tem aquele buracozinho no canto da via, que nos pega se estamos no cantinho, e depois, quando fizeram a última recapagem, fizeram mais um degrau - vocês podem ver que entre o cinza e o preto tem mais um degrau, ou seja, existem dois degraus na pista para quem anda de bicicleta. E, para finalizar, no único local que a gente tinha para circular, que era em cima da faixa branca, foram colocados tachões, então a gente tem que andar no meio da pista. Imaginem se cabe o ciclista ali, ao lado daquele caminhão? (*Aponta para foto*.) Tem lugar para ele ali? Difícil!

Tem uma lei no Estado que diz que na construção de novas rodovias deve ser colocada uma estrutura para bicicletas, mas a gente precisa que as rodovias existentes contemplem isso também, porque nós já circulamos, as rodovias já estão aí e os acidentes já acontecem. Por isso as rodovias que já existem precisam ser reformadas para que contemplem a estrutura cicloviária, pois a lei só fala de novas rodovias.

Então, que se siga o exemplo da lei municipal de Florianópolis - com ressalvas, porque ela muitas vezes não é cumprida -, que quando se reforme uma rodovia estadual se coloque, no mínimo, um acostamento para as bicicletas. Inclusive com medidas de punição, porque senão você faz uma lei e ela fica esquecida. Então tem que ter uma forma de fiscalizar o cumprimento dessa lei e punir o seu não-cumprimento.

Outra coisa importante é uma orientação à Polícia Rodoviária Estadual, porque como as rodovias daqui estão nas mãos do Estado, quem faz o policiamento é a Polícia Rodoviária, e eu conheço algumas pessoas aqui que já foram paradas pela Polícia Rodoviária em função de uma orientação inadequada, por não conhecerem o Código de Trânsito Nacional, que é o mínimo que um guarda de trânsito deve saber. Nós já fomos mandados para o acostamento de areia, já fomos mandados andar na calçada. E é um absurdo que um policial rodoviário não conheça o Código de Trânsito e dê preferência apenas aos veículos automotores.

Além disso, os departamentos de Engenharia de Tráfego, que contatam as empresas concessionárias que farão reformas em vias, têm que começar a considerar que em todas as vias trabalhadas circulem ciclistas. Então, se você vai colocar tachão na rodovia, tem que pensar: depois que botar o tachão, por onde vai circular o ciclista? Se você vai duplicar uma rodovia, tem que pensar por onde vai andar o ciclista; se você vai fazer um viaduto para cruzar a avenida, tem que pensar por onde vai passar o ciclista. Isso é o mínimo, é o básico.

Agradeço pela atenção de todos. (*Palmas*.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Queremos registrar a presença do deputado Professor Grando, a quem convidamos para compor a mesa. O deputado é membro da Comissão de Turismo e Meio Ambiente da Assembléia Legislativa e já foi prefeito desta Capital, por isso está bem a par da realidade vivida e que é objeto desta audiência pública.

Nós acabamos de ter um diagnóstico. Então vamos ouvir os membros da mesa, num tempo estipulado de até cinco minutos cada intervenção, e depois a palavra estará aberta para a plenária. Pode ser assim? (*Todos concordam*.) E na medida em que a audiência for se desenvolvendo, iremos anunciando a presença de outras lideranças que estão aqui.

Passamos, então, a palavra à Gisele Xavier, presidente da Associação dos Cicloviários da Grande Florianópolis - Via Ciclo.

A SRA. GISELE XAVIER - Boa-noite. Estou aqui representando a Via Ciclo, que é a Associação dos Ciclosuários da Grande Florianópolis.

Queremos lembrar que a gente começou em 1997, com o programa Pedala Floripa. Então, essa luta já está posta há dez anos, às vezes andando um pouco para trás, às vezes conseguindo algumas coisas, e a própria passarela do CIC, lá nos idos de 1997, ia sair com escada, mas a presença dos cicloativistas fez com que saísse a rampa. Então, tem muita coisa que aconteceu, mas fica para a história. E de novo temos mais uma iniciativa, a chamada do deputado Pedro traz uma nova energia e a presença de todos aqui e que vieram pedalando mostram bons tempos, mostram melhorias.

Eu gostaria de dizer que estamos em processo nacional de criação da União de Ciclistas do Brasil (UCB) e o site www.uniaodeciclistas.org.br está aberto para a inscrição de todas as pessoas. Gostaríamos muito que todos se inscrevessem. E acho também importante a participação no Bicletada, que é um movimento no qual as pessoas têm uma manifestação pontual. Também é necessário dizer que há necessidade de associações, de entidades registradas, etc., porque há muita coisa que precisa do órgão legal. Então, é importante que vocês apoiem a criação da União de Ciclistas do Brasil, porque, infelizmente, precisamos dos dois tipos de manifestação.

A criação da UCB acontecerá nos dias 23, 24 e 25 de novembro, no Rio de Janeiro, e quem está organizando lá é a Transporte Ativo, que é uma associação, assim como a Via Ciclo.

O Dudu falou, e quem quiser pode dar uma olhada, no programa que foi lançado em 2004 pelo governo do Estado, que é o Plataforma Catarinense de Mobilidade Sustentável, que está no site do Deinfra (www.deinfra.sc.gov.br/pcms) e no qual constam outros dois programas: o Cidades Amigas da Bicicleta e o Rotas Seguras para a Escola. A pesquisa do Rotas Seguras para a Escola mostrou que 14% das crianças da Ilha que estudam em escolas situadas em rodovias vão para a aula de bicicleta, sendo que em uma das escolas o percentual era de 21%, e nas condições que o Dudu estava mostrando ali, sem acostamento...

O que eu deixo aqui como provocação, já que são dez anos e tem mais por fazer do que fazer, aproveitando a presença desta mesa, é pedir o comprometimento do doutor Saliba e do doutor Ildo com o orçamento de 2008, tanto municipal quanto estadual, porque o tempo passa e quando chega setembro dizem que está fechando o orçamento e aí, novamente, no ano seguinte não entra uma verba específica para tratar da questão de infra-estrutura para o uso da bicicleta.

Lembramos, ainda, que há muitos recursos de educação para o trânsito provenientes de multas e do DPVAT. É uma questão de os deputados e do pessoal do Executivo fazer acontecer mais essa educação para o trânsito. Tem como pegar mais firme! E não é para o ciclista, é para todo mundo essa questão da educação para o trânsito, porque essa é uma das nossas necessidades. Então gostaríamos que o Ipf, com os seus recursos de educação para o trânsito, pudesse fazer junto com o Estado uma campanha mais vigorosa em relação a isso.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Gisele.

Vamos passa a palavra ao Ildo Rosa, que é diretor-presidente do Ipf da Capital.

O SR. ILDO ROSA - Inicialmente uma boa-noite a todos e de forma muito especial ao deputado Pedro Uczai, que teve essa feliz decisão de levantar uma questão tão crucial para nós, que residimos em Florianópolis, que é a questão cicloviária.

O que nos cabe em um primeiro momento é levantar uma questão bastante importante. Assim como a nossa Carta Magna previa a socialização da posse da terra em si, o Estatuto das Cidades nos impõe a socialização dos espaços nas cidades e das cidades. A partir dali, temos que buscar uma profunda reflexão sobre os modais que temos adotado nos últimos anos, quase sempre vinculados a interesses escusos e, por vezes, até manipulados, em que a mobilidade urbana das capitais nem sempre era direcionada para as suas locações intrínsecas de cada cidade.

Hoje temos em Florianópolis a necessidade de enfrentar a mobilidade urbana da Capital como algo crucial. Nós chegamos ao limite. Há muitos anos os nossos parcos recursos, de um município que tem uma capacidade baixíssima de investimento para fazer tudo na Capital - no ano passado foi de 8%, não superando a casa dos R\$ 45 milhões), são destinados quase sempre ou de forma prioritária à questão das intervenções em rodovias, em ruas, em estradas e em elevados. Chegou-se a um ponto que se continuarmos simplesmente reproduzindo tudo o que se fez até então e projetando no futuro...

Eu me deparei com o projeto de uma quarta ponte que foi apresentado recentemente ao Ipf, alavancado por muita força política, avaliado em US\$ 250 milhões, sendo que só o projeto custa R\$ 3,5 milhões. E seria a quarta ponte debruçada no vão, entre as duas pontes, onde em um espaço de 24 metros ficaria um elevado de uma via pedagada no outro extremo. Vejam os senhores que esse tipo de avaliação, em que simplesmente se pega um modelo falido e comprovadamente incompatível com a vocação da Capital, é reproduzida, projetando-se o caos e vendendo-se isso para a população.

Então, hoje temos que entender que se estamos falando em humanização, temos que falar em um processo participativo; se estamos falando em participação, temos que entender que cada um de nós merece ser ouvido. E eu percebo que só agora, com o plano diretor, que começou em agosto do ano passado, é que estamos invertendo essa polaridade, e de forma penosa, posso lhes garantir, porque infelizmente a população ainda não está preparada para a participação. Ela é induzida ao controle remoto e a não participar.

Então, só com resultados efetivos e realidades concretas é que talvez a gente supere a novela das oito e consiga trazer esse povo para construir uma sociedade que seja muito mais justa, muito mais consentânea com as nossas realidades. E alterarmos modais de mobilidade urbana de Florianópolis não é escolha de ninguém, é uma necessidade crucial para a Capital, a menos que a gente projete o caos para os próximos dez anos e tenhamos uma quarta ponte, uma quinta ponte, uma sexta ponte.

Entendemos que a questão cicloviária sempre foi muito mal tratada e é chegado o momento de ela ser vista de forma diferente. Não necessariamente com a construção de belas ciclovias, mas com o compartilhamento de espaços que sempre foram reservados, de forma prioritária, ao automóvel. E o automóvel da Capital nos assinala a cidade de maior índice de motorização da América Latina, característica totalmente absurda se levarmos em conta que 65% do seu território é composto por áreas de preservação, portanto, áreas sensíveis, e que só 28% de sua área é urbanizável.

Então, frente a uma realidade dessa, o que temos que fazer? Reconhecer que a prioridade tem que ser por outros modais; temos que resgatar vocações que se perderam no tempo, como o transporte marítimo (na década de 1950 se ia mais rápido do norte da Ilha para São Miguel do que se vai hoje, e transportando pessoas e coisas); e temos que ver que a questão da ciclovia, se projetarmos a nossa planície entremares, tem tudo para dar certo em Florianópolis, mas não de forma isolada e, sim, de forma sistêmica, pois temos que sair de um lugar e chegar em outro, temos que saber de onde saímos e aonde chegamos.

Os nossos terminais urbanos com espaços ociosos, por exemplo, podem ser usados para que se construam bicicletários e áreas de passeio, o que induziria as pessoas a usá-los. Sabemos que num sistema integrado a grande dificuldade é ir dos bairros periféricos aos terminais urbanos, muitas vezes leva-se mais tempo do Córrego Grande até o Titri do que do Titri ao centro. Se incentivássemos, se não uma ciclovia, porque por ali as coisas estão muito difíceis, mas uma ciclofaixa, seja com elevação do solo ou com demarcação, induziríamos a população ao uso da bicicleta, o que seria extremamente salutar. Ao mesmo, entraríamos dentro das alterações desses modais, que são cruciais para uma cultura viária da Capital.

Entendo que esse processo tem que ser atacado de várias formas, e acho muito importante que se faça um processo educativo. Eu estive recentemente em Bogotá e vi que lá se começou primeiro com um processo educativo, um pouco alternativo até, porque o prefeito de lá votou ações que, se fôssemos vê-las de forma fria, acharíamos que são risíveis.

Eu me recordo bem que fiquei estarecido com a posição dos mímicos nas ruas, porque quem não respeitava passagens, pedestres ou vias expressas era ridicularizado por eles, e o efeito constrangedor que aquilo tinha nessas pessoas perante outras era de cunho tão educativo que eles conseguiram, em pouco tempo, alterar uma cultura urbana.

Por exemplo, na cidade de Medellín não existem estacionamentos na área central. Ali existem os chamados *parqueaderos*, e quem quiser estacionar, que pague, e que pague muito, porque realmente o transporte individual...

A média da nossa Capital é um absurdo, dá praticamente 44% dos veículos utilizados por uma pessoa. Se fizerem uma pesquisa nas cabeceiras das pontes, é todo mundo com o seu carro lutando pelo direito de ir e vir.

Entendo que temos todos que nos unir. O Poder Público tem as suas limitações, até porque os senhores apontam uma coisa que, se não fosse tão absurda, seria risível, que é essa forma como nós utilizamos os espaços públicos em uma cidade como Florianópolis, essa dualidade entre SCs e ruas. Para chegarmos na avenida João Gualberto e convenceremos a população que não podemos por vezes fazer uma sinalização porque ali é uma rodovia estadual...

Mas acho que isso está sendo de uma forma ou outra enfrentado. Parece que as SCs serão transferidas para as prefeituras, e espero que com alguns recursos, porque, do contrário, o que nós vemos ali vai continuar sendo reproduzido, haja vista que a capacidade de investimento das prefeituras é muito pequena.

Eu tenho doze meses à frente do Ipu e, desde que assumi, a minha prioridade tem sido a questão cicloviária, de tal sorte que o convênio do Mobilization começa a tomar forma a partir dali. E, até por uma questão de justiça, eu lhes digo que a Osni Ortiga tinha previsão orçamentária no ano de 2004 e não foi executada durante o governo Angela Amin. Por uma questão de justiça eu faço essa correção. Evidentemente que isso não significa que num governo posterior essas questões também não tenham sido observadas, o que interessa é que hoje tenhamos claro que temos que nos unir em cima de uma perspectiva melhor para a nossa cidade.

O Plano Diretor vai construir uma lei consensuada, uma lei que venha das bases e que tem tudo para ser respeitada. Então, a inclusão de novos modais de mobilidade urbana no Plano Diretor é uma necessidade vital, porque não dependeremos dessa sazonalidade de quatro anos dos governos, teremos o conselho da cidade para cobrar a execução de algo que for desrespeitado.

Portanto, o desafio posto é esse, e coloco-me à disposição para o debate.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Ildo. Passamos a palavra ao senhor Saliba Nader Neto, representando aqui o Deinfra, que é ligado ao governo do Estado.

O SR. SALIBA NADER NETO - Boa-noite a todos.

Resta muito pouco para falar após a apresentação do Ildo, que foi muito brilhante. Eu, como ciclista, Ildo, concordo em gênero, número e grau com todas as tuas colocações.

Há que se considerar algumas coisas quando se senta do outro lado da mesa. O Ildo falava há pouco sobre a quarta ponte e um sistema modal falido que não interessa mais à Capital. Mas o mais grave disso, no meu entender, é que foi apresentada uma solução sem considerar o estudo dos planos diretores de todos os municípios que compõem a Grande Florianópolis nem de todos os seus adjacentes, que têm influência no sistema viário ou na lotação desse sistema.

Então, temos hoje uma praça onde (*ininteligível*) solução mirabolante e que não atende aos objetivos, até porque o volume de recursos investido nisso é uma coisa absurda. Existem outras formas boas, baratas e mais eficientes de se procurar resolver o problema de transporte na Capital.

Eu queria fazer uma pequena colocação: quando se fala em rodovias, normalmente se entende que uma rodovia vai de um lugar para outro, e o caso da Capital é *sui generis*, pois vivemos de Florianópolis para Florianópolis. Em que pese estarem nesse sentido, as rodovias foram implantadas (e algumas delas em alguns outros anos) de forma inapropriada por falta de recursos, por projetos que não atendiam na época à necessidade - e não atendem agora -, sem acostamento bem feito ou reduzido, para diminuir o valor do investimento.

Nesse período, há que se entender o seguinte: quando se construiu a 401, o volume de casas que circundavam a rodovia era pequeno. A medida que se implanta uma rodovia, a primeira coisa que acontece é ter um centro urbano ao longo dessa rodovia, e no momento em que isso acontece, a intervenção do órgão rodoviário visa à intervenção do que a lei lhe faculta, que é tratar aquele segmento como rodovia, em que pese ele já ser um segmento urbano.

A legislação nos permite agir de uma forma, temos que agir dentro dela, e sabemos que teria que ser de forma contrária.

Já há um entendimento bastante avançado com a prefeitura. Para vocês terem uma idéia, são cerca de 140 quilômetros de rodovias na Capital que, com esse entendimento, passam para o controle da prefeitura, a qual, por sua vez, dentro da sua legislação, pode fazer intervenções de características urbanas, protegendo o transeunte e também o usuário da via.

Os casos que você apresentou são típicos. Realmente, circular numa rodovia de bicicleta é um pavor! Além do que, por ser uma rodovia, tem velocidade máxima e velocidade mínima permitidas, e se a bicicleta está numa velocidade abaixo da permitida, ela interfere no fluxo do tráfego. Talvez por essa razão há intervenção da própria Polícia Militar Rodoviária.

Com o surgimento dessas comunidades, é extremamente importante que o urbanismo dessa região tenha um tratamento adequado. Acreditamos, doutor Ildo, que, em face desses entendimentos existentes (o governo do Estado está atuando em conjunto com a prefeitura), conseguiremos ter um tratamento diferenciado, fazendo com que essas áreas tenham efetivamente uma segurança maior para o usuário.

Há pouco, eu conversava com a Gisele - ela acabou de citar também, existe e sempre existiu a intenção; ela conhece, ela já nos visitou diversas vezes, fomos a algumas reuniões - que no Orçamento do Estado e no Orçamento da Prefeitura deveriam ser colocados recursos no sentido de que se possa tomar ações do ponto de vista legal. Para vocês terem uma idéia, esses orçamentos são desenvolvidos por cada área, e isso passa, no caso do Estado, pela Secretaria de Planejamento e depois é referendado pela Assembléia Legislativa.

Então, essa iniciativa do deputado Pedro Uczai traz um alento bastante importante para que se consiga, efetivamente, inserir isso no Orçamento.

Estou à disposição de todos para qualquer questionamento.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Antes de conceder a palavra ao deputado Professor Grandó, comunico que em seguida abriremos espaço para a plenária. Já estão abertas as inscrições.

O SR. DEPUTADO PROFESSOR GRANDÓ - Desejando muita saúde e felicidade para todos, quero dizer que serei bastante rápido.

Sentimos que algumas mudanças poderiam ocorrer se não fôssemos contra. Governar é estabelecer prioridades, e prioridades significam demandas. Nós temos hoje várias demandas que não são atendidas pela administração pública, e não basta diagnosticar. Hoje é simples, a pessoa vai ao médico, que manda fazer exame de sangue, bater a chapa e diz que ela tem a doença tal. Está diagnosticado. Muito grupo de estudo, de trabalho, e tem o diagnóstico. Agora, o que nós precisamos? Precisamos de remédio! E qual o melhor remédio para curar uma doença diagnosticada? É isso que queremos discutir. Se a farmácia está fechada, se o remédio é caro, não existe no mercado, de quantas em quantas horas temos que tomar esse remédio, como resolver isso?

Entendo que o primeiro passo é ter uma visão mais ampla do problema que surge. A visão mais ampla nós já criamos, que foi a Região Metropolitana. Em Florianópolis, por exemplo, não discutimos sequer o problema do nosso lixo porque sabemos que ele vai para outro município, isso já foi conseguido no passado. Então, não estamos discutindo os verdadeiros problemas.

A questão do transporte. Nós já chegamos a ter transporte marítimo e como resultado ficaram as cooperativas na Costa da Lagoa. É um exemplo de uma cooperativa que foi feita, era municipal. Já para a outra, a que poderia ligar o Continente a outros municípios, só nos deram 89 dias, nem mais um dia, poderíamos todos ser presos, porque valia somente como experiência, e para a implantação deveria haver todo um outro processo, que se prontificaram a licitar, mas até hoje não temos o resultado. Depois, veio um banco com um financiamento especial para transporte marítimo. Aqui, nesta sala, foi feita uma audiência pública para implantar o transporte marítimo, com financiamento do BNDES, porém, os barcos tinham que ser novos, porque esse era o tipo de financiamento. Acompanhamos isso, não é? Então, essa história de Florianópolis já vem há um longo tempo.

Vejo aqui jovens, pessoas que sabem que devem caminhar de uma outra maneira e por isso é importante nos colocarmos à disposição, e tenho certeza de que todos os deputados serão favoráveis a essa questão, até por uma questão de desenvolvimento sustentável, do aquecimento global. O que importa é que para implementar essas políticas, se precisar de recursos... Sabemos que na administração pública acabou a época em que havia uma emenda no Orçamento que dizia: "Fica o chefe do Poder Executivo autorizado a remanejar 75% do orçamento através de decreto". Agora não tem mais isso! Agora, se o mandante quiser mudar o Orçamento, terá que fazer um remanejamento e enviar o projeto para suplementação na Câmara Municipal, Estadual ou Federal.

Então, agora tem que se antecipar. É óbvio que o Deinfra, em nível de Estado, e o Ipuf, em nível de município, prevejam em seu orçamento o atendimento dessa demanda; e gradativamente, com a consciência, com o apoio, com a participação, porque todos são favoráveis, se conquistou esse espaço e se leve esse trabalho adiante, a sociedade como um todo e as futuras gerações só têm que agradecer.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, deputado Professor Grandó.

Passamos agora a ouvir a plenária. Peço aos que farão uso da palavra que se apresentem, pois a audiência está sendo filmada e taquigrafada. Daremos um tempo de três minutos para cada intervenção.

Antes, porém, concedo a palavra, para um pequeno comentário, ao senhor Fábio Veronesi.

O SR. FÁBIO VERONESI - Estou representando o Movimento da Bicicletada, que tem uma característica bem diferenciada de tudo o que estamos vendo aqui. Ele é um movimento autogestivo, que acontece e se auto-organiza, não tem uma liderança fixa, procura não depender exatamente dessas lideranças para se mobilizar, se mexer.

Entendo que esse é um momento legal, de congregação, várias pessoas falando sobre o assunto, a imprensa olhando, o que é importante, mas eu quero falar na voz de pessoas que vão sair daqui e correr risco de morte até chegar em casa, porque vieram de bicicleta. Não são pessoas que vão entrar em veículos cada vez mais modernos e mais projetados para não se ferirem. Andamos de bicicleta e estamos fazendo isso pelo ar dos filhos e dos netos das pessoas que estão andando de carro.

Então, estamos aqui pedindo respeito, até mais do que isso: a gente precisa ser visto. Ninguém vê a bicicleta. Apesar de tudo que foi falado aqui, o que se faz na prática é pouco, e isso é real. Como já disse, isso não pode cair na banalização. Todos conhecem a história de algum amigo que morreu andando de bicicleta. E como apontou muito bem o colega aqui, são jovens. Imaginem o impacto emocional ao saber que um jovem de 21 anos ou 22 anos morreu andando de bicicleta. Eu conheço uma pessoa e outras pessoas conhecem outras.

O que mobiliza essas pessoas, o que mobiliza a Bicicletada é a idéia de que hoje estamos aqui na Assembléia mas amanhã podemos estar na porta da Prefeitura, na porta do governador e depois podemos voltar para cá.

Quando chegamos aqui, entramos com as bicicletas no Plenário, porque na verdade ninguém sabe o que fazer com ela. Um guarda nos parou no caminho e disse que estávamos atrapalhando o trânsito, mas ficou óbvio que passamos a atrapalhar o trânsito a partir do momento em que ele nos parou.

Existe algum tipo de orientação para um guarda dizer que a bicicleta atrapalha o trânsito? Isso é tão absurdo! Será que esse guarda tem um filho? Será que o filho desse guarda vai ter um filho? Que tipo de atmosfera encontrarão os seus descendentes? Estou andando de bicicleta em nome de tudo isso e ele diz que estou atrapalhando o trânsito?!

Achamos que os jovens se excedem, está aí o Greenpeace e outras coisas. Eu tenho o entendimento de que a nossa demanda é urgente, é real, é visceral. Quando a gente cai, a pele vai direto no asfalto. E se um carro encosta pela esquerda e o nosso guidão vira para direita, aí é para esquerda que a gente cai, em cima do carro. Tudo isso faz com que a gente não esteja aqui falando de suposições, mas de algo muito forte.

Foi usada aqui a palavra "alento", e quero enfatizar a nossa briga... Quer dizer, não é uma briga, quem usa bicicleta não quer ser contra nada, nem contra o automóvel nem contra qualquer palavra que foi dita aqui, mas o que está acontecendo aqui para nós não é um alento. Alento é poder ir daqui para a minha casa em segurança, isso sim. E quem não quer andar de bicicleta porque tem o seu carro, ótimo, o carro sempre vai ter o seu espaço, sempre vai ter o seu lugar. A idéia é "deixem que a gente ande", e estamos economizando o oxigênio de vocês, sim. Só queremos essa compreensão.

Dizer, por exemplo, que não podemos andar em rodovias porque não atingimos a velocidade mínima permitida... Pô, é a referência do que a gente está vendo, de que forma a gente está olhando isso!

E falta orientação à Polícia Rodoviária, porque eles não sabem o que fazer com a gente. Quando chegamos aqui nesta Casa, eles não sabiam o que fazer conosco, porque não tem bicicletário.

A prefeitura faz reformas e coloca aquelas tachinhas luminosas em cima da faixa branca, que é o único lugar que temos para andar com o mínimo de segurança, daí somos obrigados a ir para o meio da pista, e eles não enxergam a gente. Ou seja, a bicicleta não é enxergada por ninguém.

Mas a bicicleta começa a ser enxergada pela mídia. Eu tenho aqui uma reportagem dizendo que a meta da prefeitura é implantar pelo menos mais 350 quilômetros de ciclovias até o final deste ano, ou seja, dá dois quilômetros por dia, e acho que está meio atrasado.

Isso não é um alento. No dia em que li essa reportagem, eu falei: isso é coisa para inglês ver! Porque, repito, isso não é um alento.

Quero insistir que não estamos aqui para ser contra, mas essa demanda é urgente. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Uczai) - Obrigado, Fábio.

Com a palavra o senhor Milton Della Giustina.

O SR. MILTON DELLA GIUSTINA - Boa-noite a todos.

Sou da Via Ciclo e gostaria de contrapor alguns questionamentos, como aquele absurdo que apresentaram da ponte de dois andares. Quem insiste nesse absurdo (inclusive a imprensa está insistindo nisso) é porque não sai da universidade no horário de pico.

O desafio intermodal que a gente fez.. Viemos da universidade para cá, e o tempo vindo de carro é muito maior do que cruzar a ponte. O pessoal que mora no sul da Ilha também enfrenta isso. E não estou aqui para defender os carros, tá? Só queria mostrar que se continua pensando única e exclusivamente no carro, no transporte individual, esquecendo completamente o uso da bicicleta e o que estamos enfrentando no dia-a-dia.

Como a Gisele citou, estamos completando dez anos de luta por melhores espaços para a bicicleta. Em quanto foi aumentada a estrutura cicloviária? Em cinco quilômetros, somando os viadutos e pontes que podemos atravessar de bicicleta? Agora, quanto aumentaram em Florianópolis em dez anos as ruas e estradas? Muitos quilômetros! E a Operação Tapete Preto acabou com muitos espaços que a bicicleta tinha.

Então, realmente o nosso alento não existe. Algumas coisas estamos mostrando porque é um egoísmo até de certa forma cego não melhorar a estrutura para uso de bicicleta. Temos muito mais bicicletas em Florianópolis do que carros, e se 10% dos que usam carro pudessem andar de bicicleta, seriam 10% a menos de carros nas vias, que ficariam mais desobstruídas. Além disso, o nosso ar ficaria um pouco menos poluído.

Então, esse egoísmo é porque não estão enxergando o benefício que algumas pessoas podem trazer para o seu próprio conforto e até para o conforto coletivo.

Uma outra coisa: quando a Gisele me convidou para fazer esse trabalho de incentivo ao uso da bicicleta, eu coloquei justamente esse risco, porque eu ando de bicicleta desde os 12 anos. E aprendi tarde; naquela época bicicleta era para quem tinha dinheiro, então não era tão fácil aprender cedo, só vim a aprender com 12 anos, e nunca mais deixei de andar de bicicleta.

Hoje a gente anda por opção. A maioria que está aqui da Bicicletada usa por opção a bicicleta, que às vezes custa mais carro que um carro.

Naquela época, então, eu falava para a Gisele sobre o risco de andarmos de bicicleta, e hoje o risco está maior ainda. A velocidade dos carros está cada vez maior. Na rodovia SC podia-se andar no máximo a 80 quilômetros por hora, hoje passou para 100 quilômetros, ou seja, está cada vez mais difícil andar de bicicleta. A diferença de velocidade nos faz ficar cada vez mais invisíveis, e esse risco começa a ser aumentado.

Além disso, há o lado do motorista do carro, que pode pensar "por que vou correr o risco de arrancar o meu carro se não vai me acontecer nada matando aquele cara que está ali atrapalhando? Foi um acidente de trânsito!"

Digam-me o nome de uma pessoa que foi punida por matar um ciclista! Eu recebi um carro de frente e fui processado porque bati no cara. Não morri, cai do lado do carro e, logicamente, fiz uns "carinhos" nele um pouco mais sérios.

No ano passado, quando fomos a Bogotá, por um intercâmbio, o prefeito de lá nos colocou algo que é muito bom de ser levado em conta. Ele disse: "Nós temos em torno de 12% de pessoas com dinheiro que andam de carro na cidade e que conseguem movimentar toda a mídia contra o prefeito. Elas derrubam qualquer autoridade, inclusive o prefeito, mas e os outros 88%, quem vai lhes dar espaço na mídia para defender o seu direito de ir e vir na via?" A partir daí, ele começou a também olhar o lado da bicicleta. Ele havia sido eleito inclusive por ser contra a continuação do uso da implantação das ciclovias, e há cerca de dois anos voltou a ser um defensor das ciclovias, tocando a estrutura do ex-prefeito Peñalosa.

Então, só gostaria que registrar que lá tem 88% e que talvez no Brasil até tenhamos mais.

Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Com a palavra o senhor Vinícius Puhl, representando a vereadora Ângela Albino, de Florianópolis.

O SR. VINÍCIUS PUHL - Boa-noite a todos.

Eu gostaria de saudar a iniciativa do deputado Pedro Uczai e justificar a ausência da vereadora Ângela Albino nesta reunião, porque ela está concentrada em torno do relatório da Comissão de Ética da Câmara dos Vereadores e dos trabalhos da CPI da Operação Moeda Verde, que já está instalada e a qual todos nós devemos acompanhar de perto. Segunda-feira será o debate em plenário na Câmara de Vereadores, e é importante a participação de todos.

De fato, temos na cidade de Florianópolis uma necessidade histórica de mudar o projeto de sociedade, ou seja, mudar o pensar, mudar a forma de governar, e esse debate sobre ciclovias, sobre o uso da bicicleta há décadas vem sendo realizado, particularmente por movimentos ambientalistas. Hoje vemos aí a humanidade sofrendo as consequências do aquecimento global e de uma série de outros fatores.

Então, na cidade de Florianópolis, em particular, nós temos que acelerar isso, e não só com debates, mas também com a implementação concreta de políticas públicas, de iniciativas do governo e da sociedade, para que possamos mudar a realidade que estamos vivendo.

Operações como a da Polícia Federal, por exemplo, e outras iniciativas de denúncia sobre ocupação de solo em área de preservação, sobre a Operação Tapete Preto, entre outras, são muito importantes. Nós devemos incentivá-las, lutar para que elas ocorram cada vez mais e colocar o bloco na rua, colocar a boca no trombone.

Essa nova sociedade, essa construção de alternativas passa, fundamentalmente, pela participação de cada um, principalmente pelas eleições. Ou seja, nós precisamos mudar a realidade da cidade e ter um novo projeto, por isso todos precisam se envolver nesse debate. É essa a visão que precisamos ter.

Secretário Ildo, essa é a nossa necessidade. Inclusive, consideramos que o governo Dário Berger acabou em Florianópolis, acabou antes do tempo. Por isso, secretário Ildo, queremos convidá-lo para fazer parte dessa mudança com as suas idéias avançadas, expressadas aqui em outros momentos, porque essa é a necessidade da cidade. Florianópolis precisa de um projeto humanista, solidário, fraterno, ambiental e que recupere o tempo que nós perdemos em projetos que só degradaram o meio ambiente, que só prejudicaram a qualidade de vida e o bem-estar de Florianópolis.

Por fim, deputado Pedro e demais membros da mesa, quero convidá-los para amanhã, às 19 horas, no Plenarinho da Câmara dos Vereadores, participar do seminário temático sobre mobilidade urbana, no qual também estará em debate essa questão do transporte na cidade, ocasião em que a questão da bicicleta deve ser colocada. E quero convidá-los a fazer essa apresentação que foi feita aqui de forma brilhante.

Então, deixamos esse convite para que possamos ampliar, participar e buscar urgentemente as mudanças necessárias para o futuro da nossa cidade, para o futuro do nosso país. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Vinícius.

Registro a presença do deputado Reno Caramori, deputado-membro desta Comissão de Turismo e Meio Ambiente, o qual convido para fazer parte da mesa.

Concedo a palavra ao senhor Pablo Correia, por até três minutos.

O SR. PABLO CORREIA - Boa-noite. Primeiro, quero parabenizar todos pela iniciativa desta audiência pública. Eu fui pego desprevenido, estava na Casa.

Sou estudante da UFSC e ciclista em Florianópolis há mais de dez anos. Sei na pele o que é a falta de segurança para os ciclistas porque já sofri dois acidentes: um na SC-401, numa curva sem acostamento - um carro, ao fazer a curva, teve que invadir a pista e bateu na minha traseira -, o outro em plena Mauro Ramos, uma avenida movimentadíssima de Florianópolis e sem acostamento. Ali o ciclista tem que andar na própria rua, e cai num buraco. Portanto, sei o que é a falta de segurança para o ciclista e a falta de ciclovias.

Outra questão importante que foi lembrada aqui é a construção de bicicletários. Há uma lei municipal que diz que todos os órgãos públicos deveriam dispor de bicicletários, mas muitos órgãos aqui da Capital não têm.

Também foi sugerido aqui, e poderia ser uma idéia, que nos transportes integrados houvesse bicicletários, para que as pessoas pudessem ir de suas casas até o terminal de bicicleta e, dali para frente, se locomover via transporte coletivo. No Terminal Integrado do Centro (Ticen) não tem bicicletário; quando eu entrei lá, não pude deixar minha bicicleta em lugar nenhum. Inclusive, é dito pela segurança que não tem lugar para deixar a bicicleta, daí não se pode entrar mesmo.

Nesta Casa, como já foi falado, também não tem bicicletário, quem veio de bicicleta teve que deixá-la no estacionamento para motos. Portanto, aproveito para pedir que todos os órgãos públicos tenham bicicletários, não só para os funcionários da Casa, mas também para os visitantes.

Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Concedo a palavra ao senhor Flávio Rolim, por até três minutos.

O SR. FLÁVIO ROLIM - Boa-noite platéia - e vou falar platéia primeiro porque é ela que justifica esta reunião - e prezada mesa.

Sou morador do centro-norte da Ilha. Aliás, o norte da Ilha é a região que mais se desenvolve, até porque temos lá, depois do centro, o maior terminal de "integração" entre aspas de ônibus: o Tican.

(Manifestação fora do microfone: "Ticansa de esperar!")

Ticansa! Muito bom!

Eu cheguei bem na hora em que o pessoal falava que não tem concorrência entre o carro e a bicicleta. Eu quero desmentir isso, porque a bicicleta é "com corrente", e o carro é "sem corrente". (Risos.)

Eu sou ciclista também, e, ao mesmo tempo em que estou muito contente, estou muito desolado por causa do investimento feito de dois anos para cá no terminal.

Quem é de Canasvieiras ou dos arredores do norte da Ilha, de Santo Antônio? (Algumas pessoas levantam a mão.)

Obrigado. Todos vocês já viram, e os senhores são testemunhas, os investimentos que foram feitos ao lado desses dois terminais.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

Saco dos Limões também tem?

(Manifestação fora do microfone: "Lagoa da Conceição".)

Lagoa da Conceição.

Ninguém mencionou isso aqui ainda, não é, então temos que colocar a público isso. A imprensa já está sabendo, e vamos mandar e-mail para todo o pessoal, porque é um absurdo o que estão fazendo com o nosso dinheiro. Que negócio é esse de construir um *shopping* enorme, maior que o terminal de Santo Antônio, cheio de lojinhas, cheio de garagens?!

Agora vou falar do vulgo bicicletário, que não sei o que é para ser, porque nunca escreveram nada sobre o que é aquilo lá. Fica aquele negócio parado, e o nosso dinheiro está lá! Que negócio é esse, gente?!

Em Canasvieiras, a mesma coisa. Tem uma loja toda sofisticada, um telhado todo moderno, e já arrombaram tudo, os maconheiros já levaram todo o material, inclusive o alumínio. Só ficaram os vidros, e valem, porque são temperados! Não sei por que não quiseram, para eles vidro não vale nada, o que vale é o alumínio. Quem é o responsável em nível estadual? É o Deinfra, o Ipu? Quem é o responsável por essa obra faraônica, essa catedral, como se diria em Porto Alegre, que não termina nunca? Está há um ano parada lá, e toda depredada. Quem é o responsável? Quem é o responsável? Será que a mesa poderia responder de público isso? Poderia falar para nós por que se constrói alguma coisa, e fica lá simplesmente sem.... Tiveram que investir em um vigilante; agora faz seis meses que está lá abandonado! Quem viu isso lá em Canasvieiras, no Tican?

Tu sabes me dizer alguma coisa?

(Manifestação fora do microfone: "Não. Sei que está depredado!")

Pois é. Era para ser um bicicletário.

(Manifestações paralelas fora do microfone. Inaudíveis.)

Para quem não conhece, é um armário que parece um sarcófago (não é o de asa-delta), todo de metal. São diversos armários. Que planejamento é esse? Quem bolou uma coisa dessa? Quem idealizou isso?

O SR. FÁBIO VERONESI - Essa pessoa conversou com alguns ciclistas, já.

O SR. FLÁVIO ROLIM - Conversou com um ciclista?

O SR. FÁBIO VERONESI - Não! (Ininteligível.)

O SR. FLÁVIO ROLIM - Só se foi um ciclista... Perdoe-me, não estou falando de defunto, porque o Grando não está mais aqui. Como o Grando, que é um ciclista (ininteligível), parecia que era ciclista, estava com chapéu, aqui na frente.

Acho que qualquer pessoa que tem bom senso não faz um investimento desse. Essa verba toda poderia ter sido utilizada em ciclovia, em espaço para nós.

Quero desafiar que se possa resolver, se dar resposta! O meu e-mail está em todas as listas que passaram aqui.

Sou jornalista, e vamos multiplicar isso aí. Eu lanço este desafio para a platéia: vamos nos indignar com esse dinheiro, porque pior do que o dinheiro não aplicado é o dinheiro aplicado errado! Dinheiro aplicado naquela coisa lá, naquele elefante branco que está lá parado, gente!

Terminando, presidente, eu quero dizer que também sou pai de família, sou avô de três netos, e desde 1980 levo as minhas crianças ao longo do itinerário Canasvieiras/Vargem Grande, e nunca se fez sequer uma modificação.

Agora, os comerciantes (não sei se com ajuda da prefeitura) fizeram lá um pedacinho de consolação, de uma pseudociclovia, dentro de Canasvieiras, para quem mora lá, que não leva a lugar nenhum. Isso é para enganar os trouxas, e não é possível.

Vamos deixar uma coisa positiva, no final: se nos mobilizarmos, como estamos fazendo, e fizermos mais audiências como esta, com certeza, venceremos.

E vamos juntar o motivo da bicicleta com eventos. Falando nisso, lembrei-me do Iron Man. Como Florianópolis pode fazer um evento mundial dessa envergadura sem estrutura para a bicicleta! Quer dizer, simplesmente estamos escondendo a sujeira debaixo do tapete! Nem tem o que falar, é um absurdo.

Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Flávio.

Concedo a palavra ao senhor Valter Tamagusko, representando a Secretaria Municipal de Transportes e Terminais de Florianópolis. Ele também pode tecer um comentário a partir dos questionamentos específicos a esse respeito.

O SR. VALTER TAMAGUSKO - Boa-noite a todos. Primeiramente, eu gostaria de fazer coro com a mesa quando fala desta situação, principalmente de mobilidade, de como está a nossa mobilidade na ilha.

Mas eu quero falar isso em função da experiência que tive como professor da cadeira de Transportes nos cursos da Univali. Eu fiz um trabalho com os alunos de levantamento, de pesquisa quantitativa, para ver o que transportava mais naquela rua que passa entre a rodoviária e o terminal urbano Cidade de Florianópolis - e os ônibus que saem do terminal.

Na hora do pico, contados os carros que passaram ali, em uma hora, levando-se em consideração que cada veículo transporta uma pessoa e meia (essa é a média do transporte individual no Brasil), entre veículos e automóveis, transportaram 3.500 pessoas. Os ônibus que saíram intercalados do terminal, que concorriam com aquele congestionamento naquela via, poderiam transportar 10.500 pessoas durante aquele período. Só para ver a diferença que existe entre os modais de transporte existentes, numa primeira experiência.

Segundo, desejo falar sobre o que o nosso amigo Pablo levantou: ele sofreu dois acidentes. Nós estamos comentando de custos, de construção das ciclovias etc., mas não estamos falando do custo que temos com aquele que sofre acidente, daquelas várias pessoas que vão para o SUS, das despesas hospitalares, dos custos da Previdência, que acabam recaindo em algum lugar, já que a maioria desses são jovens. E não estamos quantificando o que seria gasto em segurança, o que poderíamos reduzir nesses gastos que estamos tendo hoje. Esse estudo merece um levantamento mais aprofundado, para que possamos, enfim, apresentar dados mais concretos e convencer as estruturas públicas a investirem mais na segurança da circulação.

Por último, gostaria de falar sobre a minha área, que é o transporte coletivo. Várias pessoas já comentaram sobre os terminais se integração e os bicicletários que existem. Hoje temos três bicicletários: um na Lagoa da Conceição, outro em Canasvieiras e outro em Santo Antônio. Atualmente, os três estão abertos, em funcionamento. Eu visitei os três. O da Lagoa e o de Santo Antônio são de responsabilidade das intendenções de seus bairros. O de Canasvieiras está aberto. Eu passei por lá hoje, e está num estado lastimável. Por quê? Infelizmente, pela falta de estrutura do Poder Público. A Secretaria de Transportes não tem estrutura para gerir esses equipamentos. O que acontece? Os dois que estão sob responsabilidade das intendenções ainda estão parcialmente sendo utilizados a contento. O Canasvieiras é quase impossível utilizar hoje. Ele está aberto, mas digo que é quase impossível utilizá-lo.

Esses sarcófagos que o nosso amigo colocou, aquelas caixas que chamamos de caixa *box*, não foram nenhuma idéia mirabolante, foram estudados realizados. Vieram técnicos especializados na área de bicicleta, todos aqueles que trabalham com bicicleta participaram deste debate sobre o que fazer nos bicicletários.

Digo isso porque talvez o amigo não esteja levando em conta o seguinte: têm algumas bicicletas que são quase o preço de um carro. É isso mesmo! E quem vai deixar lá uma bicicleta que custa quase o preço de um carro apenas com um cadeado? Aquelas caixas justamente servem para resguardar esses equipamentos.

Hoje, por exemplo, ao passar pelo bicicletário da Lagoa, tinham bicicletas colocadas com corrente, mas com o selim retirado. Por quê? Porque o usuário leva o selim, pois ele sabe que se deixar ali, simplesmente na guarda da intendência, alguma peça pode ser levada. E o selim daquela bicicleta que estava ali é algo valioso, talvez pudesse comprar uma bicicleta comum que tivesse lá fora.

Por isso essas caixas. Elas são justamente para guardar esses equipamentos, guardar o material do ciclista. Quando ele vem de bicicleta, que ele possa guardar ali (tem um vestiário para trocar de roupa) e vir para o centro de ônibus, não com aquele equipamento. Por isso foi feito dessa forma.

Infelizmente, o gerenciamento do bicicletário, vou ser franco: não está a contento. Realmente, não está a contento. Em nenhum deles essas caixas *box* estão sendo utilizadas. Por quê? Porque como estão a cargo da intendência, o que acontece? As intendenções funcionam ou no período da manhã ou no período da tarde, e às 19h o responsável da intendência vai embora. O que acontece? Se alguém deixa uma bicicleta dentro das caixas e tem que voltar às 20h, 21h ou 22h, sinto muito, só vai pegar no outro dia. Infelizmente, não dá para abrir essas caixas naquele momento.

O que tem lá? Os bicicletários estão sendo utilizados, porque as pessoas podem travar naquele espaço as bicicletas através de correntes.

É a estrutura que se tem para isso. Infelizmente, não se tem estrutura funcional para gerir esses equipamentos. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Valter.

Com a palavra o senhor Solon Soares, servidor da Assembléia Legislativa.

O SR. SOLON SOARES - Acredito que uma parte desta audiência esteja sendo feita devido aos problemas que tive no início do ano para estacionar minha bicicleta aqui dentro do pátio desta Casa.

Eu gostaria de ler o artigo 58 do Código de Trânsito brasileiro: (Passa a ler.)

"Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre veículos automotores."

Inicialmente, houve uma confusão nesse artigo sobre bordo de rolamento, se seria ou não o direito. Na verdade, ele não faz distinção entre o bordo direito e o esquerdo.

Acontece o seguinte: se você sair da Assembléia e for em direção ao Saco dos Limões (isso também acontece lá no Terminal Rita Maria, naquela curva que foi tema de reportagem esta semana) e passar em frente ao Sesc, tem a sinaleira com acesso para a ponte e para a Beira-Mar. Se você estiver no bordo de rolamento da direita, que seria o mais correto porque é a pista de rolamento com menor velocidade, alguém vai passar por cima de você, como quase aconteceu comigo várias vezes.

Então, o que eu faço? Tenho que ir pelo outro lado, às vezes arriscando a levar uma batida de um carro, porque estou em uma pista com um fluxo de velocidade um pouco maior. Se eu quiser voltar para a direita novamente, tem a saída de quem vem da ponte, ou do terminal, ou do centro, e vai para o Saco dos Limões ou vai fazer o contorno para o túnel. Lá adiante, embaixo da passarela, tem uma outra entrada que vai dar acesso ao túnel. Assim, só nesse pedacinho, que dá mais ou menos 800 metros, temos três situações de alto risco.

Portanto, como esperam que alguém ande com segurança aqui? Como alguém espera que eu faça o meu filho, ou o filho de qualquer um de vocês, amanhã ou depois, trafegar [de bicicleta] em uma cidade que não oferece segurança?

Eu fiz um vídeo, seguindo um ciclista do trevo da Seta, lá na Costeira, até o terminal de ônibus do Rio Tavares, próximo ao Campeche. Depois de ter feito o vídeo, deixei a câmara ligada e vim pela Costeira. Chegando no trevo que dá acesso ao Pantanal, levei uma fechada de um ônibus que resolveu parar na sinaleira em cima de mim! E ainda acham ruim quando tu chias: olha, estás errado! Eu já ouvi xingada do pessoal que dá instruções de trânsito, de escola de trânsito, dizendo que eu tinha que andar na calçada!

(Manifestação fora do microfone: "É o pedestre tem de flu-tuar".)

É.

Fora isso, ainda tem um outro complicador: estamos falando de bicicleta e esquecendo do pessoal que anda de cadeira de rodas.

Eu moro no Saco dos Limões e naquela área do Colégio Getúlio Vargas está um inferno, porque o pessoal que vem da Carvoeira e vai pegar o viaduto desce por uma ruazinha que tem uma calçada de meio metro de um lado e meio metro do outro, com postes no meio. Uma menina que tem deficiência física e usa cadeira de rodas tem de passar na pista de rolamento. Enquanto ela está passando a 3km, 4km por hora, tem carros passando a 90km, 100km por hora.

Pergunto a todos: estamos nos preocupando com bicicleta? Sim! Porém, também temos que nos preocupar com o pessoal que não tem as "perninhas", que não pode andar e que depende de uma cadeira de rodas.

Mas temos que nos preocupar, principalmente, com a vida de todo mundo, que está em risco, seja ciclista, pedestre ou "cadeirante". Eu acho que está faltando consciência dos motoristas a partir disso aí.

A questão da educação no trânsito deveria ser mais bem explorada. A questão da educação do motorista para com o ciclista deveria ser o primeiro tema das auto-escolas, nos cursos de formação de condutores. É uma coisa que não está sendo explicado lá, isso eu tenho certeza.

Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Muito bom, Solon.

Com a palavra o senhor Vitor de Souza Carneiro.

O SR. VITOR DE SOUZA CARNEIRO - Boa-noite a todos. Quando você anda de bicicleta todo dia, porque é a maneira que tem para se transportar em Florianópolis, dentre uma série de sentimentos que se tem há tanto os prazerosos quanto os que geram revolta e indignação.

Fico muito indignado toda vez que quero ir para a casa (moro no Campeche e estudo na UFSC) e preciso descer o Pantanal e enfrentar a Costeira. Eu gostaria de usar a ciclovia que foi feita ali, só que não existe conexão naquela região e entre muitas outras ciclovias e muitos outros espaços.

Essa experiência diária me faz refletir constantemente sobre o que passa na cabeça das pessoas que estão na frente, ou seja, os políticos, os administradores, os projetistas; o que passa na cabeça dos engenheiros quando estão projetando uma cidade, quando estão pensando na cidade. Eles não pensam nas conexões entre as coisas que são feitas. Isso me gera indignação. E eu queria saber quem são as pessoas responsáveis por isso?

Nessa mesma linha, nesse mesmo sentido da construção, a história recente de Florianópolis mostra que a cidade vem crescendo de forma muito rápida, a população vem aumentando, há problema com trânsito, enfim, todos os problemas que são evidenciados. Nesse processo de pensar e de construir a cidade, por que a bicicleta ainda não faz parte dos pontos centrais na elaboração dessa construção?

Não sei se é falta de vontade ou se é falta de inteligência, porque hoje em dia há o acesso à informação, as pessoas viajam, vão a congressos, vão a outros países, conhecem outras experiências, mas ainda não conseguem transferir isso para atitudes concretas. A cidade está sendo construída, e vejo ruas edificadas sem espaço para bicicleta! E vejo isso de uma maneira extremamente pouco inteligente, ou extremamente burra! Porque a bicicleta pode não ser a solução de todos os problemas sociais e ambientais do planeta nem de Florianópolis - ela não é a solução -, mas com certeza ela faz parte do miolo das soluções fundamentais, centrais.

Então, se isso ainda precisa ser incluso na discussão do plano diretor, é uma grande falha! Como isso ainda vai ser incluso? Já tinha que ter sido incluída! Deveria ser uma das primeiras coisas a ser pensada: bicicleta! E isso assim como saúde, educação, ônibus, transporte público, segurança. Isso é central! Caso contrário vai continuar acontecendo o que ocorre com as pessoas que vem aqui e vão embora achando que falta inteligência na administração e no pensamento da construção de Florianópolis. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Vitor.

Passo a palavra ao senhor Nelson Müller, profissional da Eletrosul, que está acompanhado pelo Ferrari e demais profissionais da Eletrosul.

O SR. NELSON MÜLLER - Boa-noite a todos. Quero cumprimentar a feliz iniciativa do deputado Pedro Uczai e dos demais integrantes da mesa.

Eu não iria falar nada nesta audiência porque estava muito bonito assistir às explanações e perceber a preocupação com a questão ambiental e com o ar que respiramos. Mas me veio à mente que eu participei da conferência internacional do Instituto Ethos. Quem já ouviu falar do Instituto Ethos sabe que ele é muito lembrado na questão da responsabilidade social e empresarial, principalmente. Lá, a gama de temas discutidos direcionou para a questão da sustentabilidade *lato sensu*, ou seja, levando em conta, por exemplo, a sustentabilidade do índio no manejo da floresta; a sustentabilidade ambiental em relação ao Protocolo de Kyoto e os desdobramentos disso: a sustentabilidade urbana, seja na questão da mobilidade, seja na questão do tratamento de dejetos; e a própria possibilidade de continuarmos tendo água nas grandes cidades.

O secretário Ildo trouxe à tona a questão da cidade de Bogotá, um dos exemplos citados lá, que é uma cidade de mais ou menos nove milhões de habitantes, quase se equiparando a São Paulo. Eles adotaram um grande desafio, que na conferência foi citado como um possível exemplo de solução para as grandes cidades.

Eu acho que, no caso, as empresas também vêm começando a se preocupar. A questão da bicicleta na mobilidade urbana, na minha avaliação, passa a ser mais um tema que faz parte de outro mais amplo, que é o da sustentabilidade. A sustentabilidade empresarial não passa mais somente pela questão de a empresa ter lucro ou não. Se essa empresa não tiver um bom trato com a questão ambiental, se não tiver uma boa relação com a sociedade onde atua, ela passa a ser rejeitada também pela sociedade.

Assim as práticas urbanas, do ponto de vista até mesmo da educação. Hoje eu li num *site* que tem um país (não lembro qual) que está começando a educação para o jovem que dirige e que se excede na velocidade. Como forma de educação, eles estão vinculando o jovem que se excede na velocidade ao jovem que tem pênis pequeno. A Austrália, eu acho que é isso! Então são idéias que começam a surgir do ponto de vista de como segurar um pouco o ímpeto.

Eu quero finalizar dizendo, secretário, que talvez o grande problema da dificuldade da população participar das audiências públicas, participar do processo de discussão sobre a sociedade que queremos, a cidade que desejamos, o respeito que almejamos entre nós para humanizar as relações, passa também pela credibilidade do administrador público, dos homens públicos. E eu quero lamentar profundamente os últimos fatos a que assistimos aqui em Florianópolis, do ponto de vista do Poder Público e do envolvimento de vereadores. É um envolvimento que ainda não está totalmente apurado, mas pelo que se sinaliza a existência de uma maioria favorável ao prefeito na Câmara deverá transformar esta CPI da Câmara de Vereadores em mais uma grande "pizza" - em que pese o esforço de alguns vereadores, como é o caso, bem citado aqui, da vereadora Ângela, do ponto de vista da apuração.

Eu queria só deixar esse depoimento e o grande desafio também para Florianópolis, secretário: Florianópolis está apodrecendo. É lamentável o que vemos de pequenos córregos e rios com mau cheiro, e em Florianópolis o tratamento de esgoto é uma tragédia.

Desejo cumprimentar pela forma como está sendo debatido este assunto dos ciclistas. Precisamos ter educação e respeito com o ciclista, com os seres humanos. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Nelson.

Passo a palavra ao estudante Pedro.

O ESTUDANTE PEDRO - Sou ciclista também e vim com o pessoal da Bicicletada.

Complementando o que o camarada falou, o uso das bicicletas dentro das cidades precisa ser funcional. Nós não estamos desenhando aqui um projeto de doação de ciclovias aleatórias, como é a ciclovia da Beira-Mar, que não é funcional. Ela só é muito grande, e é ciclovia porque foi presenteadada, como é a do Iguatemi, no bairro Santa Mônica, que caiu ali de pára-quadras, como um presente para a população. "Porque o *shopping* está ali, então vamos presentear a população." Não estamos fazendo um bem-estar, mas colocando um negócio que liga nada a lugar nenhum. Ou então como a ciclovia da Hercílio Luz, no meio da calçada, onde andam os pedestres, colocando as bicicletas também lá no meio.

Ela precisa ser um negócio funcional, e, nessa perspectiva - falando o que o camarada disse dos bicicletários-caixões, sarcófagos -, não é pensando os bicicletários para bicicletas que custam R\$ 20 mil que a gente vai colocar a bicicleta como algo funcional! Não é isso! Não é isso que a gente precisa pensar, aqui! Não é isso que os senhores precisam pensar aí, e não é isso que os senhores precisam projetar para a gente! Não é isso que a sociedade precisa! Essa é a mesma linha de perspectiva de se pensar a cidade para o acesso de uma pessoa que tem dinheiro para pagar R\$ 200 mil num carro, e depois reclamar que a cidade não foi pensada para o cara que anda de ônibus. É a mesma perspectiva, é a mesma linha de pensamento. Então, vamos pensar a cidade para o cara que usa a bicicleta de R\$ 20 mil! Quem são esses? (*Palmas.*)

Outra coisa é a seguinte: sobre a segurança do ciclista, a gente podia falar mil coisas. Sinto muito, não é querer desmerecer a explanação de vocês, mas o que o Eduardo e o Fábio falaram ali... A segurança do ciclista é muito pior que isso! Vai muito pior! Quando você está ali, na Costeira, entre o carro e o meio-fio desse tamanho assim (*mostra com as mãos*), você vê uma infinidade de problemas ali! Quem nunca levou uma buzina na cara? Toda vez que vou para a casa, no Campeche, eu levo uma buzina, um grito. O cara enfia a cabeça para a fora do carro e grita na minha orelha porque ele não sabe o que fazer.

Perguntaram para o Flávio, o jornalista, para o Eduardo, o que ele achava melhor: um equipamento para ciclistas, ciclovias, ciclofaixas e todo um aparato, ou o respeito dos motoristas? A opinião dele foi que é infinitamente melhor o respeito dos motoristas. Não é o aparato, não é o físico que vai influenciar no andamento das cidades!

O que eu quero colocar é que a gente precisa ter o acesso das pessoas à cidade, o direito de desfrutar a cidade. Isso vai além de qualquer coisa física, de qualquer ciclovia ou ciclofaixa. Isso é quando a pessoa faz em trajeto de bicicleta e durante esse percurso ela respira o ar por onde passa, como o Fábio falou, ela desfruta das possibilidades que a cidade, que o meio urbano em que ela está passando oferece. Isso vai ao encontro de uma série de coisas: o ciclista pode parar e aproveitar, de repente, uma exibição que está sendo feita, um teatro, qualquer coisa que está acontecendo no centro - enquanto que, se ele entrar num ônibus, para ir ao Campeche vai demorar uma hora e meia. Eu demoro uma hora e meia para ir ao Campeche, em média, de ônibus, e demoro meia hora para ir de bicicleta (não ando tão rápido de bicicleta). Nesse trajeto, eu não posso parar em lugar nenhum! Não é só o cara do carro que está estressado. Coitadinho! Não é só ele! O cara que dirige o ônibus está ferrado! (*Risos.*)

É nesse sentido. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Legal, Pedro.

O ESTUDANTE PEDRO - Eu só queria aproveitar, porque eu esqueci de falar uma coisa importante e pode ser a última vez que eu tenha a chance de falar alguma coisa. (*Risos.*)

Então eu gostaria de completar a minha fala justamente por isto: eu queria pedir que, nesta sala, as pessoas que não andam de bicicleta com frequência levantassem a mão. Quem não anda de bicicleta com frequência, levante a mão. (*Manifestação da plenária.*) Muito bem. Vocês não andam de bicicleta frequentemente? Então, nas últimas 72 horas, quantas vezes vocês quase morreram?

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Nenhuma.

O ESTUDANTE PEDRO - Talvez vocês quase não morreram uma vez nas últimas 72 horas? (*Risos.*)

Perdi a conta de quantas vezes eu quase morri nas últimas 72 horas, e isso não é brincadeira!

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Sim, sim.

O ESTUDANTE PEDRO - A gente começou com um tom de brincadeira, mas eu estou todo arrepiado. No trajeto que eu faço, da minha casa até aqui, quase morri muitas vezes todos os dias! Então, isso é algo que a gente precisa lembrar, pensar e fazer alguma coisa para mudar agora, ontem! Eu exijo segurança e respeito à vida neste momento! (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO PEDRO UCZAI) - Obrigado.

(*O senhor Flávio Rolim tenta falar e manifesta-se fora do microfone.*)

Nós temos mais uma pessoa inscrita, vamos respeitar a plenária. Dá licença, você já teve direito à palavra. De mulher, só falou a Gisele, e agora a estudante Juliana está inscrita.

(*O senhor Flávio Rolim manifesta-se fora do microfone. Inaudível.*)

Todos vão falar, pode ficar tranquilo.

Vamos dar espaço para as mulheres se manifestarem neste plenário. Todos têm direito de falar, inclusive para os encaminhamentos que vamos fazer.

Com a palavra a estudante Juliana.

A ESTUDANTE JULIANA - Sou estudante de arquitetura e urbanismo na Ufsc e queria levantar algumas questões.

Aliás, quero pedir desculpa se eu gaguejar, porque tenho bastante medo de pessoas. (*Risos.*)

Tem uma questão que não entra muito quando das discussões sobre bicicleta que é sobre a implantação de ciclovias em Florianópolis. Não consideramos muito a malha de Florianópolis, que é uma malha especial, uma malha estreita. Onde a gente está pensando em ciclovias? Se não tem espaço para os carros, onde vamos fazer as ciclovias? Que espaço Florianópolis dispõe para implantar isso?

Por que não começar por um trabalho de conscientização das pessoas? Por que não dificultar o trajeto de veículos automotivos? Porque esta costura de ciclovias vai ser muito dificultada.

Outra coisa: a gente considera a bicicleta como um instrumento de esporte, e acaba... Além de eu ser uma antiga esportista, eu me transporto de bicicleta. Eu ando em... (*A estudante fica nervosa e pára de falar.*)

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO PEDRO UCZAI) - Não tem problema, Juliana, pode ficar tranquila.

A ESTUDANTE JULIANA - E acho que vou desistir...

Bom, acho que a questão de destaque é o trabalho de consciência como atividade de base e não esse trabalho em uma estrutura física, que penso ser quase inviável em Florianópolis.

Era isso. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO PEDRO UCZAI) - Obrigado, Juliana.

Com a palavra o deputado Reno Caramori, presidente da Comissão de Transportes da Assembléia Legislativa.

O SR. DEPUTADO RENO CARAMORI - Prometo que serei breve, para dar mais oportunidade a quem realmente vive o problema.

Peço desculpas porque não pude comparecer ao início da reunião, pois estava em outra audiência da Comissão de Agricultura, da qual sou vice-presidente.

Acho muito importante este tipo de pleito. Este é um grande pleito.

Recentemente estive na Europa e chamei a atenção da minha esposa para um bairro de Londres, que não é numa região central, é um bairro do centro, como eles dizem, onde é impressionante o número de bicicletas que circulam na rua. Lá tem os estacionamentos para bicicletas, no meio da rua, que são respeitados. Porque é um bairro em que há também, como disse a menina, o problema do espaço físico. E essa rua é dividida com um canteiro, onde as bicicletas ficam. Não tem muro, não tem meio-fio, fica no mesmo nível da rua. É uma faixa amarela, e as pessoas estacionam as bicicletas ali, com os carros passando pelos lados.

Agora, deputado Pedro, uma coisa importante é o respeito que o motorista do automóvel tem com o ciclista. É impressionante! Ele pára, ele não xinga! Ela pára o carro, ele procura diminuir quando ele vê que o ciclista está em apuros. Ele respeita o espaço do ciclista.

Observando isso, vi uma bicicleta de cardã. Quero saber se alguém já viu uma bicicleta de cardã? Sabem o que é cardã? Não tem correia, não tem corrente. Vi que a bicicleta estava andando sem corrente, e achei que fosse um motorzinho, mas era um cardã. Tem uma caixinha redutora nos pedais e um caninho com um cardã tocando o redutor. Só vi aquela, mas depois fiquei observando. E por isso me chamou a atenção. É impressionante.

Então, quando vi a sua solicitação, deputado Pedro, fazendo um requerimento para esta audiência, como presidente da Comissão de Transporte, eu acho que nós já começamos tarde. Devíamos ter começado isso há muito tempo.

Em Brusque, numa ocasião, isso há mais de 40 anos (eu era novinho), nós estivemos em Brusque jogando futebol com um time de jovens de Caçador. Tamanho foi a minha surpresa quando cheguei a Brusque e vi aquela loucura. Eu perguntei se era passeio ciclístico, e falaram: não, aqui é normal. Porque Caçador tem muito morro, então tem pouca bicicleta, mas Brusque me chamou a atenção, pois era uma verdadeira loucura! Ai, estávamos numa pastelaria, eu perguntei para uma gurizada: como é o negócio, não é perigoso andar de bicicleta no meio dos carros? Eles responderam: Não, aqui morrem três ou quatro por mês embaixo dos carros. Assim, com a maior naturalidade. Já naquela época! Imaginem hoje.

O que aumentou o número de veículos e o que aumentou o número de bicicletas! A bicicleta é uma grande opção! Nos países planos da Europa, hoje a bicicleta é uma grande opção. O pessoal de terno e gravata, penteadinho, bonitinho e andando de bicicleta. Mulheres de bicicleta. Isso é importante, e estar lá me chamou a atenção.

Agora, Florianópolis. Aquela menina estava nervosa, mas é uma realidade. Nós temos ruas em que é complicado fazer uma ciclovia. Ai é que vem a mentalização do motorista! Ele tem que entender que quem está de bicicleta é porque não pode comprar um carro, ou é uma opção dele. Mas ele tem o mesmo direito de ocupação do espaço público. Tem o mesmo direito!

Hoje, ao meio-dia, indo para casa, na subida perto do Armazém Vieira, uma menina magrinha estava pedalando, e um carro vinha atrás buzinando. A coitadinha estava pedalando, subindo o morro pela rua, pois no passeio havia pessoas, e o carro atrás buzinando. Essas coisas não podem ocorrer.

A primeira coisa que precisamos é dos meios de comunicação. A televisão e o rádio falam tanta besteira, os governos investem em tanta besteira.. Por que não se faz, deputado Pedro, uma campanha para que o rádio, o jornal e a televisão façam uma campanha para que o nosso ciclista tenha o mesmo direito que o automóvel, o caminhão, o ônibus, o motoqueiro?

Esse é o primeiro caminho que eu vejo. Porque eu sei que é difícil! Hoje é difícil equacionar uma ciclovia em ruas como as de Florianópolis, que foram feitas na época em que só havia carroças nas ruas, e depois foram fazendo os prédios. Porém alguma coisa dá para se fazer, não tenho nenhuma dúvida. Sei que a engenharia de trânsito tem se batido bastante para tentar viabilizar isso. Agora, não é fácil. Nem tudo tem solução!

Mas a solução é a cabeça, é a consciência do homem. Essa é a grande solução. Quando vejo um ciclista e estou com pressa, sei que ele também está com pressa e que tem muito menos motor do que eu. Então tenho que ter a consciência de que tenho que respeitar o espaço dele, porque depois, no andar da carruagem, vou tirar esse tempo que perdi.

Nós, que estamos na estrada - faço oito mil quilômetros por mês só nos finais de semana -, vemos ciclistas nas rodovias, nas passagens das cidades que é de arrepiar! É como diz aquele menino, que quase morreu tantas vezes! É uma realidade, porque não se sabe o que vem lá atrás. Agora, qual é o certo? É vir de encontro ao carro para enxergá-lo e fugir ou ir sempre à direita e aí o carro te bate? É muito complicado!

Então, de sã consciência, o primeiro caminho é tentar conscientizar o motorista de que o ciclista tem o mesmo direito que ele na via pública.

Essa é a mensagem que deixo para vocês. Por quê? Eu perguntei a uma senhora que estacionou a sua bicicleta (perguntei através de uma intérprete que estava conosco, já que não falo inglês) como era o respeito lá e ela respondeu: "Observe". Ela não se deu ao trabalho de dar explicação. Ela só disse: "É só observar, todo mundo respeita".

Sou parceiro nesse pedaço, podem ter certeza. A Comissão de Transporte está à disposição. Somos sete membros nesta Comissão e estamos à disposição para discutir e para tentar achar uma solução para o ciclista.

O meu filho só anda de "magrela". Ele diz: "Pai, tem que comprar um pneu para a minha 'magrela'". E eu pergunto: mas que diabo de "magrela"? Em Caçador ele anda de moto e de bicicleta e aqui só de bicicleta. Quando eu aviso para ele tomar cuidado, ele diz: "Já levei 'ralada' quantas vezes!", e aí eu digo: tudo bem, mas você pode levar uma "ralada" pior. Como todo mundo, ele também reclama da falta de respeito por parte dos motoristas. E mais um detalhe: agora me perdoem as mulheres, mas sabem o que ele diz? Eu não sei se fecha, mas ele diz que a mulher é quem menos respeita o ciclista. Isso é verdade? Olhem vocês, meninas, ajudem-nos nesse pleito! Eu tenho escutado que a mulher xinga, buzina!... É claro que nem todas! Isso não é uma regra, é coisa que os meninos falam!

Parabéns a vocês e um grande abraço!

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, deputado Reno.

Eu moro no Campeche e tenho um filho de 15 anos que depois que a Milena morreu não quer nem mais andar de bicicleta, está com um medo desgraçado. Asfaltaram a rua da Capela e quando passeio com o meu cachorro não tem por onde sair, tem que ficar na rua; de bicicleta, nem se fala, eu e o meu filho passamos a maior dificuldade.

Eu confesso a vocês que, como pai, tenho muita dificuldade de deixar meu filho sair de bicicleta.

Vamos agora para os encaminhamentos. Primeiro, em relação ao Orçamento. A LDO já está tramitando na Câmara. Aqui na Assembléia, também já está tramitando, vamos apresentar as emendas até terça-feira. É preciso ver a LDO e o Orçamento de 2008 na Câmara de Vereadores. Então, tem que constar e contribuir com essas secretarias. *(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)*

Já foi? Orçamento? LDO? A LDO já foi votada? *(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)* Já foi lida em plenário? Então, está tramitando. Constam emendas do Orçamento municipal, da Prefeitura de Florianópolis para este ano na LDO e no Orçamento de 2008, o.k.? Esse é o primeiro encaminhamento que foi levantado aqui.

No caso do Estado, tem a LDO, que está tramitando aqui, até terça-feira vamos apresentar emendas. O deputado Reno e o deputado Grandó já se colocaram à disposição para apresentar, juntamente com as Comissões e com as diferentes bancadas, uma proposta de emenda orçamentária para a LDO de 2008. Depois, virá o Orçamento 2008 para podermos contemplar.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

É a Lei de Diretrizes Orçamentárias, que vai subsidiar o Orçamento para 2008. Primeiro, vota-se a LDO e depois a Lei Orçamentária. Então, tendo a LDO e sendo contemplada a emenda na semana que vem como diretriz, que é investimento, veremos todos os investimentos que devem ser feitos. No caso da Assembléia Legislativa, também tem que ter o PPA, o Plano Plurianual, que vai definir os próximos quatro anos de investimentos. Aí, terá que constar na diretriz do PPA recursos para a política pública, para ciclovias e para os ciclistas aqui de Florianópolis e do Estado de Santa Catarina. Então, orçamento, dinheiro, *money*, contemplado no município de Florianópolis e no Orçamento do Estado.

Segundo ponto de encaminhamento: das falas surgiram questionamentos quanto aos terminais urbanos. O Valtér falou da dificuldade, mas mesmo que o grau de dificuldade esteja levantado, é preciso que os terminais urbanos que não têm bicicletários sejam modernizados, como em Canasvieiras. Que se modernize a utilização das bicicletas normais, que a maioria utiliza.

É isso?

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

Então seria uma diretriz para implantar, por isso tem que constar no Orçamento.

Terceiro encaminhamento: terminais urbanos não usados. O Ildo, diretor do IpuF, levantou quais os terminais urbanos que não são utilizados hoje. Deve ter três ou quatro, não é? Eles também poderiam ser um espaço nessa relação com as bicicletas.

Quarto encaminhamento: aulas de educação de trânsito, sobre o Código Nacional de Trânsito, em relação aos direitos dos ciclistas na formação dos condutores.

(Manifestação fora do microfone: "Quando se fala em educação de trânsito é sempre em cima do ciclista, quando deveria ser em cima do motorista.")

Sim, sim, mas é nessa linha que eu falei: na formação de condutores, dos que buscam a habilitação de automóveis; que uma das aulas seja sobre os direitos dos ciclistas, o.k.?

É consenso isso?

Quinto ponto de encaminhamento: continuar a mobilização. Amanhã, às 19h, na Câmara, teremos o debate de mobilidade urbana.

Sexto ponto: em relação à Assembléia Legislativa, houve várias falas sobre espaço para estacionamento. Já apresentamos um projeto de resolução aqui na Assembléia para instituir um programa de adequações necessárias para o acesso de usuários de bicicletas à Assembléia Legislativa. Ele deverá ser colocado para a Mesa Diretora, mas precisa ser aperfeiçoado. Quem tiver sugestões aqui para a Assembléia...

(Manifestação fora do microfone: "O ideal seria a implementação em todos os órgãos públicos.")

Ótimo! A nossa responsabilidade, como deputado, é tomar isso como resolução. Outra: criar uma lei estadual para que as instituições e os prédios públicos que têm uma mobilidade grande de pessoas possam ter também espaço para bicicletário. É isso? Alguma adição nesse sentido?

(Manifestação fora do microfone: "O senhor falou em educação do motorista, e a educação do policial?")

Certo. Então dos condutores, da Segurança Pública e dos agentes de trânsito - muito boa a lembrança dos agentes de trânsito.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

Educação para os novos ciclistas nas escolas.

(Manifestação fora do microfone: "Na lei orçamentária a lei aceita tudo, e gostaria de sugerir um protocolo de intenções.")

Acho que depois poderíamos ouvir os representantes do Deinfra e do IpuF sobre esse protocolo, que pode ser um compromisso por escrito ou verbal, diante do debate colocado.

Passo a palavra à senhora Vera, para encaminhamento.

A SRA. VERA - Boanoite. Eu trabalho no Instituto. Estamos numa luta grande. Juntamente com o pessoal da Via Ciclo, temos recebido bastante apoio dos ciclistas na condução dos trabalhos, a nossa preocupação é com a questão do dinheiro mesmo. Lutamos para ter o plano Bicicleta Brasil. Hoje, tem dinheiro do governo federal para que todas as cidades tenham recursos e promovam a implantação não só da infra-estrutura mas também do uso da bicicleta, mas Santa Catarina não foi contemplada. Quinze regiões metropolitanas foram contempladas e novamente ficamos de fora.

Nós já mandamos vários projetos para Brasília e nunca recebemos dinheiro, tudo que tem sido feito é com orçamento próprio, mas acho que essa parceria tem que acontecer.

Gostaria que o senhor e a bancada catarinense verificassem isso.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Há consenso no sentido de fazermos aqui um documento solicitando ao governo federal que Santa Catarina seja contemplada com o programa Bicicleta Brasil.

Depois vocês nos passam todos os dados, as informações para produzirmos esse documento. Quero ser parceiro na busca de recursos do governo federal.

Com a palavra o senhor Fábio Turnis.

O SR. FÁBIO TURNIS - Eu só queria pedir atenção para a passarela da ponte. Eu sou morador do Estreito e vejo que muitas pessoas ficam sem coragem de passar por ali porque não tem policiamento, chegando essa hora ou mesmo durante o dia, é terra de ninguém.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Garantir segurança aos ciclistas que passam na passarela da ponte. *(Palmas.)*

Com a palavra o senhor Marcos Aurélio Espíndola, para encaminhamento.

O SR. MARCOS AURÉLIO ESPÍNDOLA - Na perspectiva do colega que me antecedeu e do colega que falou sobre as ciclovias funcionais, gostaria que fosse pensado na Região Metropolitana de Florianópolis, porque o Continente também faz parte de Florianópolis. Se vamos fazer uma ciclovia, que ela seja funcional!

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Então, a integração do Continente com a Ilha através de ciclovias.

O SR. DEPUTADO RENO CARAMORI - Deputado Pedro, com a sua permissão, tenho outro compromisso, mas quero dizer que sou parceiro. Depois, V.Exa. me coloca a par do desfecho e vamos trabalhar juntos.

Um abraço.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, deputado Reno Caramori. *(Palmas.)*

Com a palavra o senhor Flávio Rolin, para encaminhamento.

O SR. FLÁVIO ROLIN - Presidente Pedro Uczai, obrigado por ter desenhado o meu sonho de falar de novo. Mas é breve.

Eu só queria contrapor, até para ajudar o senhor Valtér, que não sei se tem alguma representação. Falando em representação, eu queria dizer que sinto muito não estar aqui presente a Prefeitura, porque o IpuF não é a Prefeitura. Vou falar a verdade: o IpuF, muitas vezes, até se contrapõe à Prefeitura. O IpuF, para mim, é uma coisa perene, continuada, e a Prefeitura se renova a cada quatro anos.

Eu moro nas imediações do Terminal e, certamente, ninguém há de duvidar de que quem mora perto sabe muito mais, está muito mais informado. Não querendo ser cínico, falando com sinceridade, de coração, acho que o senhor deveria passar mais vezes não só ali, mas nesses lugares, porque as informações não procedem, estão aquém da realidade.

Eu gostaria de deixar uma sugestão, um encaminhamento bem concreto, senhor presidente: antes de cuidarmos de novas ciclovias, que conservemos as ciclovias que já existem. Eu gostaria de citar a ciclovia maravilhosa que existe ao redor do quarteirão do terminal de Canasvieiras, o Tican, que está abandonado. Simplesmente não tem condições de uso e as pessoas ainda nos espantam, nos mandam para o meio da rua achando que não é mais uma ciclovia porque não está caracterizando como tal. Um local maravilhoso ao redor do Tican que deve ser incorporado, inclusive, na manutenção do Deinfra. Esses dias me disseram que não tinham verba, mas é impossível que não tenha verba pelo menos para manter aquele espaço limpo.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Proposição de encaminhamento para que seja feita a manutenção das ciclovias existentes.

Com a palavra o senhor Eduardo Green, para encaminhamento.

O SR. EDUARDO GREEN - A minha sugestão de encaminhamento é a mesma do colega, é sobre a ponte, mas não somente quanto à conservação e, sim, que, finalmente, depois de tantos anos e de tantos riscos, já que é o local mais perigoso da Ilha, sem sombra de dúvida, não existe local tão perigoso quanto a travessia entre a Rodoviária e a ponte... É ridículo que os Poderes Públicos estadual e municipal fiquem se digladiando sobre quem é o responsável, jogando um para cima do outro. Já ouvi coisas como querer fazer um elevador ali no Rita Maria e, portanto, não poder fazer uma passarela porque tem o elevador. Ora, são alegações ridículas! Eles querem fazer uma ponte no meio das duas e não tem como fazer uma simples passarela que cruze!

Então, que seja incluído no próximo orçamento a execução de uma passarela do Terminal Rita Maria para a ponte, uma coisa tão simples.

(Flávio Rolin manifesta-se fora do microfone. Inaudível.)

Ali já é municipal, não é estadual. Mas também é uma sugestão muito importante.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - É consenso entre vocês, que conhecem a realidade, essa proposição?

Então, a proposição está encaminhada como consenso.

O SR. EDUARDO GREEN - Outra questão de encaminhamento.

Como o senhor falou em inclusão no Orçamento estadual para a mobilidade com bicicleta, poderia ser especificada a inclusão no Orçamento de 2008 da pavimentação dos acostamentos das SCs que cortam Florianópolis, estando em trechos de perímetro urbano ou não, porque se pavimentarem somente o trecho urbano não vai adiantar quase nada.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Pavimentação dos acostamentos das SCs em toda a sua extensão.

Com a palavra o senhor Aloísio Prudente da Costa, para encaminhamento.

O SR. ALOÍSIO PRUDENTE DA COSTA - Gostaria de falar que para uma cidade que se diz de qualidade de vida está faltando a ciclovia e a preservação do meio ambiente.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado.

O SR. JAIME DANIEL - Eu sou estudante da Universidade Federal e gostaria de colocar que quando acontece algum acidente as pessoas não sabem a quem recorrer. Deve-se ligar para o 190? Mas o 190 está conturbado com questões de violência, enfim.

Eu queria encaminhar uma forma de se pensar numa ouvidoria - não sei se é com a Polícia Militar ou com repartições da área jurídica. Quando acontecer um acidente, que a pessoa tenha para quem telefonar para fazer o registro. Já é motivo de felicidade a pessoa sofrer um acidente e não sair lesionado, mas tem que ter uma ouvidoria para deixar registrado.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Ótimo.

Também acho importante que exista uma ouvidoria para levantar o número de acidentes. Seria necessário o movimento de vocês ver um mecanismo para identificar, quase que uma estatística, quantos acidentes ocorrem aqui na Capital do Estado que têm como vítima o ciclista.

Nós precisamos avançar nisso, denunciar essa violência no trânsito contra o ciclista e ver algum mecanismo, se é ouvidoria ou algum mecanismo para identificar os acidentes de trânsito, para que consigamos sensibilizar a sociedade para essa política pública, o.k?

Mais algum encaminhamento?

O SR. FLÁVIO ROLIM - Sou de Canasvieiras e gostaria que houvesse fiscalização efetiva no Tican e em todos os terminais para que os motoristas de automóveis respeitassem o espaço dos pedestres e dos ciclistas. Lá em Canasvieiras é uma aberração o que está acontecendo.

Eu quero que seja encaminhado, senhor deputado Uczai, que foi feito um estacionamento maravilhoso para automóveis, com megapostos iluminados, junto à futura policlínica, que, aliás, está atrasadíssima, junto ao posto de saúde, e os motoristas estão estacionando em cima das calçadas, em cima do gramado que nós pagamos, tirando o espaço dos pedestres e das bicicletas.

Eu só quero registrar que chegou ao cúmulo de um guarda terceirizado estacionar em cima da calçada e dizer que quem mandava lá era ele, que ninguém iria tirá-lo de lá porque sabia o que estava fazendo.

É um absurdo o que está acontecendo! Gostaria que isso fosse encaminhado imediatamente aos órgãos competentes. Nós estamos gravando e vamos eliminar esse vício de estacionamento automóveis nas calçadas em toda a cidade de Florianópolis. As calçadas são muito pequenas, mal dá para a gente passar no meio dos postes!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - O Valter tem um encaminhamento a esse respeito, e acho que é importante, porque ele é o homem que tem a caneta na mão.

O SR. VALTER TAMAGUSKO - Tem razão o Flávio. Eu estive em Canasvieiras e observei isso hoje.

O mais gritante é que recentemente a Prefeitura foi lá e refez todo aquele gramado que estava danificado pelo fato de os motoristas estacionarem seus carros.

Eu acho que poderíamos solicitar ao doutor Ildo, que é o representante da Guarda Municipal, que intervenha, já que é uma área de trânsito, é um estacionamento, que aqueles veículos sejam retirados, disciplinando aquele espaço. É possível, doutor Ildo?

O SR. ILDO ROSA - Hoje, o efetivo da Guarda é composto de 76 homens. Agora, temos o GPTrans, da Polícia Militar, que só o efetivo é quase o dobro do da Guarda. Como a Polícia Militar está ocupando esse espaço, estamos direcionando a Guarda para a questão ambiental, que entendo que é questão própria para ela, e para outras questões que são de polícia cidadã.

Agora, o que vejo é o seguinte: o mais lúcido que ouvi hoje é a questão funcional - o Pedro falou funcional. Eu acho que não adianta pensarmos em bicicletário, ou ciclovia, ou ciclofaixa que não tenha funcionalidade.

Então, para ter funcionalidade, precisamos pegar juntos. Nós temos no IpuF um espaço que abrimos a partir do momento em que foi deflagrado o processo do Plano Diretor. Com relação aos portadores de deficiência, conseguimos cada coisa! Às vezes, uma arquiteta formada, em contato com os portadores de deficiência, diz: "Puxa, o que eu aprendi não tem nada a ver com o que está acontecendo aqui". Então, quer dizer, a dinâmica, às vezes, é outra. Ela tem uma visão de natureza acadêmica e é isso que temos que transcender.

Então o IpuF, neste momento, convida a quem quiser se incorporar nesse processo, a arquiteta Vera está liderando isso, o pessoal da Via Ciclo já é nosso parceiro, para que toda e qualquer intervenção seja discutida com quem realmente está usando esses espaços.

Eu acho que é por aí, ou seja, abrir um espaço de convivência, de confiança, construir algo que seja melhor do que o que está posto, porque realmente o que está aí não está atendendo às demandas.

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - Obrigado, Ildo.

Com a palavra o último inscrito para encaminhamento. Depois, vamos concluir a audiência pública.

O SR. JEAN HOFFMAN - Boa-noite. Puxando o gancho da Juliana sobre conscientização no trânsito, eu estava pensando em uma idéia, que seria conscientizar o motorista, por exemplo, com a implantação de placas de trânsito contendo artigos do Código de Trânsito brasileiro, que apresenta a lei que protege o ciclista.

Há algum tempo, um amigo montou uma empresa e começou a confeccionar algumas camisetas e uma delas me chama a atenção e até hoje é a que mais uso. Tem estampado na frente o artigo 201, que relata o seguinte: "Deixar de guardar 1,5 metro de distância do ciclista: infração grave". Muitos motoristas não sabem disso.

Talvez se conseguíssemos trazer essa sinalização para as estradas, a pessoa está parada na sinaleira, passa, lê e, automaticamente, começa a se conscientizar, a respeitar mais os ciclistas.

O SR. FÁBIO VERONESI - Eu quero complementar o que ele falou, porque acho que é o que está faltando para darmos o encaminhamento. Foi muito falado pelo deputado que estava aqui ao meu lado e por outras pessoas que não é só investir em infra-estrutura, mas em campanha política.

Eu acho que parte do orçamento deve ser para campanhas publicitárias em vários veículos de comunicação, como rádio e televisão, e também contemplando placas de sinalização, como já foi falado aqui, lei número tal, respeito ao ciclista, distância mínima de ultrapassagem de 1,5 metro. Isso escrito. Fora isso, campanha publicitária de educação, de inclusão do ciclista.

Eu acho que isso tem que ser pensado, não é agora que vamos fazer. Acho que deve ser campanha publicitária literalmente, com uma agência para pensar como é que se vai abordar esse tipo de coisa. Tem uma coisa que foi pouco falada aqui, que é o prazer que envolve andar de bicicleta. Acho que é por aí que temos que buscar: andar de bicicleta é bom, é gostoso, além de tudo isso que já foi falado.

Então, uma campanha política que olhe por esse lado, que dê atenção, porque na verdade o que precisamos é uma mudança de cultura, não só espaço: é espaço dentro da cabeça das pessoas, dentro do coração das pessoas. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (deputado Pedro Uczai) - É isso?

Mais alguém da mesa gostaria de fazer uso da palavra? Porque estamos todos muito cansados, a volta será de *bike* e não haverá coquetel, porque avisaram muito tarde e não providenciamos! (Risos.)

Eu acho que a realidade de hoje precisa ser modificada do ponto de vista da estrutura física de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, espaços, respeito, consciência, educação no trânsito. Tudo isso é a luta de vocês, é a luta nossa, é a luta do município, do Estado, da Assembléia Legislativa e dos dois movimentos para irmos conquistando esses direitos.

Por outro lado, esta audiência pública não foi só no sentido da denúncia, mas para mostrar para a sociedade que andar de bicicleta (é o que vocês começaram aqui) traz economia, resolve, dá uma contribuição para a humanidade e para as futuras gerações em relação ao aquecimento global, interage com o lugar, que é a cidade, nos faz viver com mais prazer, com gosto, com alegria. Quem nasceu aqui nesta cidade ou quem a escolheu tem que fazer dela um bom lugar para viver, tem que ser prazeroso, e o que vocês passam para gente em relação a andar de bicicleta é uma coisa boa.

Esses problemas têm que ser resolvidos para que a gente consiga fazer da bicicleta um instrumento de transporte econômico, mas, muito mais do que isso, um instrumento para a saúde humana, para a qualidade de vida, para viver mais e melhor.

Então, com essa idéia, eu quero agradecer a todos, ao Fábio, ao Eduardo, ao Movimento, à Gisele, ao Ildo, que já conheço de outros tempos, quando fui deputado estadual em outra legislatura, ao Saliba, ao diretor da Floram, ao Flávio e a todos que fizeram uso da palavra.

Esse é o espaço democrático, é o espaço plural, é o espaço onde todos têm direito de se manifestar para construir uma política pública bonita. Eu estou muito feliz por ter ouvido vocês, foi uma aula para mim, porque quero me engajar nessa luta com vocês, e essa luta tem que ser vitoriosa para que a cidade seja vitoriosa, com direito à pluralidade e à diversidade.

Muito obrigado pela presença de vocês.

Quero agradecer ao Solon, que produziu um vídeo que hoje não tivemos condições de assistir, mas vamos divulgar, vamos disponibilizar para que mais companheiros, mais pessoas tenham acesso.

(O senhor Solon Soares manifesta-se fora do microfone. Inaudível.)

Vamos! E teremos muitas outras lutas.

Como última sugestão, produzir um material sobre ciclistas para colocar nos terminais ou distribuir para os motoristas em sinalizas - o nosso gabinete pode ajudar a produzir.

Temos que movimentar esse assunto em outro momento. Os dois movimentos poderiam formar um grupo de trabalho e se juntar ao nosso gabinete para conversar com a Prefeitura, com a Assembléia, com os órgãos responsáveis, no sentido de buscar no governo federal recursos, formas de articulação.

O último ponto é que vocês devem ficar alerta, os dois movimentos que têm legitimidade e autonomia, e criar um outro espaço para debater novamente essa questão e avançar nessa luta, além de todos esses encaminhamentos construídos aqui nesta audiência pública.

Eu quero parabenizar os profissionais da Prefeitura e do governo do Estado, que estão aqui serena e democraticamente ouvindo vocês, porque temos que ouvir os dois lados.

Agradeço ao Ildo, ao Saliba, ao Valter, ao superintendente da Floram, aos representantes dos movimentos e principalmente a vocês, usuários da bicicleta.

Denunciem tudo que está ruim e anunciem as coisas boas, que é andar de bicicleta aqui na Capital do Estado.

Parabéns a todos vocês!

Muito obrigado. (Palmas.)

(Está encerrada a audiência pública.)

DEPUTADO PEDRO UCZAI

PRESIDENTE

*** X X X ***

OFÍCIOS

OFÍCIO Nº 096/07

TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Secretaria do Tribunal Pleno

Ofício nº 154/2007/TP

Florianópolis, 26 de junho de 2007.

Excelentíssimo Senhor

Doutor Julio Garcia

Presidente da Assembléia Legislativa

NESTA

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para ciência, cópia do acórdão prolatado nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2002.020438-8, de Blumenau, em que é requerente Representante do Ministério Público, conforme o estabelecido no art. 40, XIII, c/c com o artigo 85 § 2º, ambos da Constituição Estadual.

No ensejo, reitero protestos de elevada estima e distinta consideração.

DESEMBARGADOR FRANCISCO OLIVEIRA FILHO

RELATOR

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2002.020438-8, de Blumenau
Relator Designado: Des. Francisco Oliveira Filho

ACÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE MUNICÍPIO - EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS - LEI N. 5.824, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2001 - OFENSA AO ART. 137, § 1º, DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, E TAMBÉM DOS PRINCÍPIOS DA IMPESSOALIDADE E LIVRE CONCORRÊNCIA - NECESSIDADE DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO EM PERMISSÃO - PRELIMINARES, POR MAIORIA, REJEITADAS - PROCEDÊNCIA, POR MAIORIA, DO PLEITO VESTIBULAR.

Ex vi do inciso VII do art. 85, da Carta Política Estadual, há legitimidade ativa *ad causam* do Ministério Público para manejar o controle abstrato, "quando se tratar de lei ou ato normativo municipal, o mesmo ocorrendo com o Coordenador Geral do Centro do Centro de Controle de Constitucionalidade, em face de delegação do Procurador Geral de Justiça. Vencido o relator designado com o precedente do Excelso Pretório no AG.REG. na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n. 75-1/SP, veredicto prolatado em 03 de maio deste ano, confirmando decisão monocrática.

Afastada, por maioria, a extinção do processo, porque *mutatis mutandis*, "ainda que não seja em si mesma uma norma jurídica, mas ato com forma de lei, que outorga *status* municipal a uma comunidade territorial, a criação de Município, pela generalidade dos efeitos que irradia, é um dado inovador, com força prospectiva, do complexo normativo em que se insere a nova unidade política: por isso a validade da lei criadora, em face da Lei Fundamental, pode ser questionada por ação direta de inconstitucionalidade" (ADI n. 733-MG, in RTJ 158/35). Logo, afirma o relator designado que a espécie não cuida da tutela de interesse concreto, em face da multiplicidade de reflexos que proporciona a Lei Municipal n. 5.824. de 27 de dezembro de 2001.

ADI n. 2002.020438-8

Dispondo o diploma impugnado no art. 1º que "fica o Poder Executivo autorizado a prorrogar, por mais dez (10), o prazo das Permissões para exploração do serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros neste Município, outorgadas em 23 de dezembro de 1992. à Empresa Nossa Senhora da Glória Limitada, Coletivo Rodovel Limitada e Viação Verde Vale Limitada, de acordo com a Lei Municipal n. 4.120, de 18 de novembro de 1992, e o Edital de Concorrência Pública n. 03-001/92", enquanto no art. 2º que "a prorrogação autorizada por esta Lei será formalizada através de Termo Aditivo, mantidas as atuais condições da outorga". Há ofensa ao art. 137, § 1º, da Constituição do Estado de Santa Catarina, diante da transgressão dessa norma fundamental, e também dos princípios da impessoalidade e livre concorrência.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2002.020438-8, da comarca de Blumenau, em que é requerente o Representante do Ministério Público, e requeridos o Município de Blumenau e o Presidente da Câmara de Vereadores de Blumenau:

ACORDAM, em Tribunal Pleno, por maioria, rejeitar as preliminares suscitadas, e também por maioria, declarar a inconstitucionalidade da Lei n. 5.824, de 27 de dezembro de 2001, do município de Blumenau, por ofensa ao art. 137, § 1º, da Constituição do Estado de Santa Catarina, e também dos princípios da impessoalidade e livre concorrência. Ex vi do art. 27 da Lei n. 9.868, de 10 de novembro de 1999, concede-se o prazo de 06 (seis) meses, a partir da publicação deste acórdão, para a realização do respectivo procedimento licitatório.

Custas na forma da lei.

"O Ministério Público do Estado de Santa Catarina, representado pelo Coordenador do Centro de Controle de Constitucionalidade - CECCON e pelo titular da 14ª Promotoria de Justiça da Comarca de Blumenau (Curadoria da Moralidade Administrativa) interpôs a presente ação direta de inconstitucionalidade da Lei Municipal nº 5.824, de 27 de dezembro de 2001, que autoriza a prorrogação, por mais 10 (dez) anos, do prazo de permissão para exploração do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, outorgadas pela administração municipal em 1992.

"Alega, para tanto, violação aos preceitos da Constituição Estadual contidos nos arts. 16, 135, § 4º e 137, §1º que dispõem acerca dos princípios da impessoalidade e moralidade, livre iniciativa e concorrência e princípio da licitação, respectivamente, pelas razões a seguir expostas:

"a) Violação ao princípio da impessoalidade e moralidade (art. 16) - em decorrência da promulgação da combatida lei destinada especificamente a certas pessoas jurídicas detentoras de exclusividade do serviço público delegado de transportes de passageiros, monopolizando o serviço no Município;

"b) Violação ao princípio da livre iniciativa e livre concorrência (art. 135, § 4º) - ao renovar a permissão, para um novo período de dez anos, às mesmas empresas de transporte coletivo urbano que prestaram no período anterior, incentivando o monopólio e favorecendo empresas em detrimento da sadia competitividade, benéfica à sociedade;

"c) Violação ao princípio da licitação (art. 137, § 1º) - uma vez que a Lei nº 4.120/92, que fixou a permissão para dez anos, fê-lo expressamente sob a forma de licitação, sem que no Edital de Concorrência Pública nº 03-001/92 constasse a possibilidade de prorrogação por igual período.

"Requer, assim, a concessão da medida liminar para suspender os efeitos da Lei nº 5.824/01 até julgamento final, declarando sua inconstitucionalidade.

"Prestou informações o Presidente da Câmara de Vereadores do Município de Blumenau (fls. 29/59), aduzindo, em síntese, que é garantia constitucional dos municípios a competência para legislar sobre a organização e prestação, ou sob o regime de concessão ou permissão, dos serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo, de caráter essencial.

"Sustentou que há autorização lei federal, bem como da lei orgânica do município, para a prorrogação do contrato de permissão do serviço público.

"Consignou a possibilidade, existente no Anexo - parte integrante do Edital de Licitação - de prorrogação do contrato por igual período, sendo tal procedimento consentâneo com os superiores interesses da coletividade, posto que o serviço prestado ao longo dos anos sempre foi realizado com qualidade e eficiência.

"As fls. 60/78 prestou informações o Prefeito Municipal, a firmando, em resumo, a existência de autorização legal para a prorrogação do prazo de permissão, desde que satisfatória a execução dos serviços, estando a cidade provida de excelente serviço de transporte coletivo urbano" (fls. 157/158).

A douta Procuradoria-Geral de Justiça emitiu parecer (fls. 130/144) no sentido da procedência do pleito vestibular.

É a síntese do essencial.

Espelha a Certidão de Julgamento que, por maioria, foram afastadas as preliminares de ilegitimidade ativa *ad causam* do Coordenador Geral do Centro do Centro de Controle de Constitucionalidade, e do Promotor de Justiça, os quais subscreveram a inicial (fl. 21), substituindo o Procurador Geral de Justiça. Na primeira hipótese prevaleceu a tese da delegação, enquanto na Segunda o inciso VII do art. 85, da Carta Política Estadual, que confere ao Ministério Público a possibilidade de manejar o controle abstrato, "quando se tratar de lei ou ato normativo municipal".

Registra a propósito o relator designado em sua divergência com a respeitável maioria que "I - Os legitimados para propor arguição de descumprimento de preceito fundamental se encontram definidos, em *nunnerus clausus*, no art. 103, da Constituição da República, nos termos do disposto no art. 2º, I, da Lei n. 9.882/99. II - Impossibilidade de ampliação do rol exaustivo inscrito na Constituição Federal. III - Idoneidade da decisão de não conhecimento da ADPF" (AG.REG. na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n. 75-1, SP - Ministro Ricardo Lewandowski). Trata-se na espécie de veredicto prolatado em 03 de maio deste ano, confirmando decisão monocrática da Exma. Sra. Ministra Ellen Gracie.

Mutatis mutandis, na ação direta de inconstitucionalidade, incide esse precedente, porque a legitimidade ativa conferida constitucionalmente não pode ser modificada por Constituição do ente federado ou através de lei infraconstitucional. A taxatividade não comporta ampliação.

Igualmente, por maioria, foi afastada a extinção do processo, consoante também se apura na Certidão de Julgamento. Não desconhece o relator designado que embora o Excelso Pretório ressalte que "A jurisprudência desta Corte firmou o entendimento de que só é admissível ação direta de inconstitucionalidade contra ato dotado de abstração, generalidade e impessoalidade" (Informativo STF 183), admite exceções, sendo exemplo lei que cria Município, oportunidade em que destacou: "Ainda que não seja em si mesma uma norma jurídica, mas ato com forma de lei, que outorga status municipal a uma comunidade territorial, a criação de Município, pela generalidade dos efeitos que irradia, é um dado inovador, com força prospectiva, do complexo normativo em que se insere a nova unidade política: por isso a validade da lei criadora, em face da Lei Fundamental, pode ser questionada por ação direta de inconstitucionalidade" (ADI n. 733-MG, *in* RTJ 158/35). Logo, afirma o relator designado que a espécie não cuida da tutela de interesse concreto, diante da multiplicidade de reflexos que proporciona a Lei Municipal n. 5.824, de 27 de dezembro de 2001.

Dito isto, admitem a Edilidade (fls. 30/59) e o Prefeito Municipal (fls. 60/78) que a Lei n. 5.824, de 27 de dezembro de 2001, tem a seguinte redação: "Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a prorrogar, por mais dez (10), o prazo das Permissões para exploração do serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros neste Município, outorgadas em, 23 de dezembro de 1992, à Empresa Nossa Senhora da Glória Limitada, Coletivo Rodovel Limitada e Viação Verde Vale Limitada, de acordo com a Lei Municipal n. 4.120, de 18 de novembro de 1992, e o Edital de Concorrência Pública n. 03001/92. Art. 2º - A prorrogação autorizada por esta Lei será formalizada através de Termo Aditivo, mantidas as atuais condições da outorga" (fl. 31). Evidente nesse contexto normativo a quebra dos princípios da licitação, impessoalidade e da livre concorrência.

Essas normas jurídicas devem ser analisadas à luz do art. 137, § 1º, da Constituição Estadual, categórico em dizer: "A execução poderia ser delegada, precedida de licitação, nos regimes de concessão ou permissão". Aliás, é o que também consta no *caput* do art. 175, da Magna Carta, que não dispensa o procedimento de licitação em se tratando de concessão ou permissão. Diógenes Gasparini a propósito agudamente observa: "A permissão e a autorização podem objetivar o trespassse do uso de qualquer bem público. São legítimas se outorgadas: I - mediante licitação; II - a título precário; III por ato administrativo; IV - com desafetação, se o uso recair em bem de uso comum do povo ou de uso especial e a utilização for integral, exclusiva e duradoura" (*Direito Administrativo*. 8. ed. São Paulo: Saraiva, p. 728, n. 4.2). Em suma, a Lei n. 5.824, de 27 de dezembro de 2001, é írrita, por ter abandonado o princípio da impessoalidade, indisponibilidade, competitividade e igualdade, ao conceder ilegítima permissão com prazo determinado, independentemente licitação.

A circunstância de que as empresas de transporte coletivo urbano estariam em atividade há muito tempo, não justifica que a situação de eiva persista sem o cumprimento de formalidades indispensáveis, e todas de exclusiva ordem pública, ou seja, de obrigatório cumprimento.

E mais: percebe-se que o Supremo Tribunal Federal, no HC n. 84137/RS, em que foi relator o Ministro Carlos Velloso (Informativo n. 405, de outubro de 2005), em certo trecho do veredicto, S. Exa. assim se manifestou: "[...] o administrador que, de forma omissiva, deixa de observar as formalidades pertinentes ao processo licitatório fica sujeito às sanções do delito em questão. Asseverou-se, também, que a Constituição, em seu art. 175, exige licitação, na forma da lei, para a prestação de serviços públicos, e que o administrador público, em sua atuação, está condicionado aos princípios da legalidade e da moralidade pública. Conclui-se que, a despeito de o ato estar fundamentado em lei municipal controversa, há a concreta possibilidade de se adotar medida judicial com o objetivo de inquirir de nulidade e de responsabilidade o ato eivado do vício de imoralidade. Ressaltou-se, ademais, que o regime de concessão e permissão de serviços públicos é regulado por lei federal, razão porque estaria prejudicada a alegação da incidência de lei municipal, e que é impossível legitimar prorrogação por prazo indeterminado ou discricionariamente dilatado, tal como feito".

Ainda no Recurso Extraordinário n. 140989-4, do Rio de Janeiro, em 16.3.93, o Excelso Pretório já imprimia essa orientação interpretativa, quando assentou: "Exploração de transporte urbano, por meio de linha de ônibus. Necessidade de prévia licitação para autorizá-la, quer sob a forma de permissão, quer sob a de concessão. Recurso Extraordinário provido por contrariedade do art. 175 da Constituição Federal".

Colhe-se, por outro lado, no Recurso Especial n. 617147/PR, que: "A implantação de nova linha de transporte, bem como qualquer alteração referente à linha ou à prestação do serviço por empresa de ônibus deverá sempre ser precedida de licitação" (*in* "Interesse Público" - Rev. Bimestral de Direito Público, Editora Notadez, ano 2005, Sapucaia do Sul - RS, p.342, n.6595).

Ora, a inconstitucionalidade pode estar "no conteúdo da lei, na violação de regras de competência ou na transgressão de normas contidas na constituição" (Castro Nunes, referido por Zeno Veloso, "*Controle Jurisdicional de Constitucionalidade*". 2. ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2000.p. 21, n. 4). *In casu* há claro descumprimento de dispositivo da Carta Política Estadual (art. 137, § 1º), atingindo a substância da lei impugnada.

Ante o exposto, por maioria de votos, rejeitam-se as preliminares suscitadas, e também por maioria, declara-se a inconstitucionalidade da Lei n. 5.824, de 27 de dezembro de 2001, do município de Blumenau, por ofensa ao art. 137, § 1º da constituição do Estado de Santa Catarina, e também dos princípios da impessoalidade e livre concorrência. *Ex vi* do art. 27 da Lei n. 9.868, de 10 de novembro de 1999, concede-se o prazo de 06 (seis) meses, a partir da publicação do deste acórdão, para a realização do respectivo procedimento licitatório.

Participaram do julgamento os Exmos. Srs. Des. Carlos Prudêncio, Souza Varella, Cláudio Barreto Dutra, Newton Trisotto, Volnei Carlin, Irineu João da Silva, Luiz César Medeiros, Vanderlei Romer, Eládio Torret Rocha, Wilson Augusto do Nascimento, Nelson Schaefer Martins, José Volpato, Sérgio Roberto Baasch Luz, Luiz Carlos Freyesleben, Rui Fortes, Marcus Tulio Sartorato, Cesar Abreu, Ricardo Fontes, Nicanor da Silveira, Maria do Rocio Luz Santa Rita, Edson Ubaldo, Cid Goulart, Alcides Aguiar, Amaral e Silva, Anselmo Cerello e Jorge Mussi. Lavrou parecer pela douta Procuradoria-Geral de Justiça, o Exmo. Sr. Dr. Gilberto Callado de oliveira.

Florianópolis, 18 de outubro de 2006

Pedro Manoel Abreu
PRESIDENTE COM VOTO
Francisco Oliveira Filho
RELATOR DESIGNADO
*** X X X ***

OFÍCIO Nº 097/07
TRIBUNAL DE JUSTIÇA
Secretaria do Tribunal Pleno

Ofício nº 190/2007/TP
Excelentíssimo Senhor

Deputado Júlio Garcia

Digníssimo Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

NESTA
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para ciência, cópia do acórdão prolatado nos autos da Arguição de Inconstitucionalidade nº 2000.002459-7/0001.00, de Criciúma, oriundo da Egrégia Terceira Câmara Civil, conforme o estabelecido no art. 40, XIII, c/c com o artigo 85 § 2º, ambos da Constituição Estadual.

Ao ensejo, reitero protestos de elevada estima e distinta consideração.

**DESEMBARGADOR PEDRO MANOEL ABREU
PRESIDENTE**

*Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07*

Jurisprudência Cível - TJ/SC

Órgão Julgador: Órgão Especial do Tribunal Pleno

Data Decisão: 15/05/2002 Arguição de inconstitucionalidade 00.002459-7 - Criciúma Arguição de inconstitucionalidade n. 00.002459-7, de Criciúma.

Relator: Des. Silveira Lenzi.

CONSTITUCIONAL E TRIBUTÁRIO. TAXA DE VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE POSTURAS E NORMAS URBANÍSTICAS DO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA. ART. 26 DA LEI N. 2.933/93. BASE DE CÁLCULO. CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA. DESVIRTUAMENTO DO FATO GERADOR DA TAXA. INTELGÊNCIA DO ART. 145, INC. II e § 2º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.

As taxas poderão ser instituídas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios em razão do exercício do poder de polícia ou da utilização, efetiva ou potencial de serviços específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição (art. 145, inc. II, da CF/88).

Não há como a taxa ter fato gerador distinto daquele previsto na Constituição Federal, sob pena de o dispositivo tributário instituidor do referido tributo incorrer em manifesta inconstitucionalidade.

INCONSTITUCIONALIDADE INCIDENTALMENTE DECLARADA.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de arguição de inconstitucionalidade n. 00.002459-7, da comarca de Criciúma, em que é argüente a Egrégia Terceira Câmara Civil, sendo apelante Triene Confecções Ltda. e apelado o Secretário de Finanças do Município de Criciúma:

ACORDAM, em órgão Especial do Tribunal Pleno, por votação unânime, declarar a inconstitucionalidade do art. 26 da Lei n. 2.933/93, do Município de Criciúma, e oficial a Assembléia Legislativa para efeitos do inciso XIII do art. 40 da Constituição do Estado de Santa Catarina.

Custas na forma da lei.

RELATÓRIO:

Trata-se de incidente de arguição de inconstitucionalidade suscitado pela Terceira Câmara Civil deste Tribunal, no julgamento da apelação cível em mandado de segurança, interposta por Triene Confecções Ltda., contra o Secretário de Finanças do Município de Criciúma.

A Câmara argüente suscita perante o órgão Especial a inconstitucionalidade do art. 26 da Lei n. 2.933/93 do Município de Criciúma, suspendendo o julgamento do recurso, em acórdão assim ementado:

"TRIBUTÁRIO. TAXA DE VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE POSTURAS E NORMAS URBANÍSTICAS - TVCPNU - DO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA. ART. 26 DA LEI N. 2.933/93. BASE DE CÁLCULO.

INCIDENTE DE INCONSTITUCIONALIDADE SUSCITADO PERANTE O ÓRGÃO ESPECIAL."

Instada a manifestar-se a Procuradoria-Geral de Justiça opinou pela declaração de inconstitucionalidade do art. 26 da Lei n. 2.933/93 do Município de Criciúma.

VOTO:

Relevante a inconstitucionalidade ventilada pela Egrégia Terceira Câmara Civil, pois constata-se que o art. 26 da Lei n. 2.933/93 do Município de Criciúma estabelece que a TVCPNU deve ser calculada tendo por base valores constantes na Tabela II, anexa à referida Lei, *in verbis*:

"Art. 26. A taxa será anual e devida a partir do primeiro dia dos exercícios seguintes àqueles em que o estabelecimento deu início as suas atividades e calculada de acordo com a quantidade de UFM's estabelecida em Tabela II, a qual faz parte integrante da presente Lei." (grifei).

Em face de alteração realizada por lei posterior, Lei municipal n. 3.400 de 24 de dezembro de 1996, as Tabelas I e II, anexas à Lei n. 2.933/93, passaram a valer como Tabela única, estabelecida pelo art. 3º da Lei n. 3.400/96.

Assim, a Tabela Única descrita na Lei Municipal n. 3.400/96, estabelece que a base de cálculo da TVCPNU terá como parâmetro o ramo de atividade empresarial do contribuinte e a metragem de seu estabelecimento, prefixando uma quantidade de UFIR's correlata, quando, na verdade, a base de cálculo da TVCPNU deveria ter como parâmetro o custo despendido pela Administração Pública na fiscalização da empresa contribuinte.

Dispõe o art. 145, inciso II, da CF que as taxas serão instituídas "em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição".

No caso em análise, a TVCPNU foi instituída em decorrência do exercício do poder de polícia, que se caracteriza pela "atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, aos exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos." (art. 78 do Código Tributário Nacional).

Contudo, o art. 26 da Lei n. 2.933/93, do Município de Criciúma não vincula a base de cálculo da Taxa de Verificação de Cumprimento de Posturas e Normas Urbanísticas aos gastos despendidos pela administração pública mas sim ao ramo comercial do contribuinte e à metragem de sua empresa, sendo indistigível a inconstitucionalidade do referido artigo.

A respeito, colhe-se deste Tribunal de Justiça:

"TAXA DE VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE POSTURAS E NORMAS URBANÍSTICAS - BASE DE CÁLCULO FIXADA PELO MUNICÍPIO EM UFM'S, EM TABELAS, SEGUNDO AS ATIVIDADES PROFISSIONAIS - AFRONTA AO PRINCÍPIO ISONÔMICO (ARTS. 150, I, E 5º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988) - INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI MUNICIPAL INSTITUIDORA - SEGURANÇA CONCEDIDA - REMESSA IMPROVIDA.

A taxa, no magistério sempre oportuno do saudoso Geraldo Ataliba, está subordinada pela Constituição a duas exigências: uma, que haja o exercício do poder de polícia ou prestação de serviços; outra, que haja uma lei dizendo que essa atividade do Estado enseja a incidência de tributos. Então duas leis, uma administrativa de polícia ou de serviços e outra tributária, qualificando esses fatos para efeito de fazerem nascer obrigações tributárias também aqui é perfeita a fidelidade do texto constitucional às melhores propostas de ciência jurídica (in 'Taxas e Preços no Novo Texto Constitucional', Revista de Direito Tributário, vol. 47/143-144).

A base de cálculo da taxa é o custo despendido pela Administração Pública, na verificação do cumprimento de posturas e normas urbanísticas, bem como no exercício regular do poder de polícia administrativo. Logo, é incabível a fixação aleatória pela municipalidade da base de cálculo em UFM's, através de tabelas, tendo em vista a natureza empresarial." (ACMS n. 96.001286-9, de Criciúma, Des. Anselmo Cerello, julgada em 15.05.97).

E ainda:

"Pena de macularem-se com eiva de inconstitucionalidade, tornando-se inexecutáveis, as taxas somente poderão ser instituídas e cobradas como contraprestação em razão do efetivo exercício, pelo ente público, do poder de polícia ou em decorrência de serviços prestados ou colocados à disposição do contribuinte.

De conseguinte, não podem elas incluir, nas correspectivas bases de cálculo, fatores incompatíveis com os pressupostos materiais e jurídicos da incidência, ou seja, fatores estranhos aos serviços que visam remunerar, como, por exemplo, a área do estabelecimento e o seu número de empregados, aspectos esses que não exercem qualquer influência sobre os custos do exercício do poder de polícia ou dos serviços prestados." (ACV n. 96.006300-5, da Capital, Des. Trindade dos Santos, julgada em 29.10.96).

Oportuno salientar que no ponto mais alto de toda a escala hierárquica das leis, encontra-se a Constituição Federal, que representa a base do sistema jurídico do país. É dela que emanam as diretrizes orientadoras e reguladoras de toda a legislação federal, das cartas estaduais, e legislação estadual e, por via de consequência, de toda a legislação municipal, razão pela qual, todas as normas infraconstitucionais a ela devem obediência.

In casu, a inconstitucionalidade do art. 26 da Lei Municipal n. 2.933/93 de Criciúma é flagrante, uma vez que a base de cálculo da TVCPNU, que deveria ser calculada sobre o custo despendido pela Administração Pública para a efetiva fiscalização do cumprimento das normas urbanísticas municipais, é fixada com base na natureza empresarial do contribuinte e na metragem de seu estabelecimento.

DECISÃO:

Do esposto, declara-se incidentalmente, a inconstitucionalidade do art 26 da Lei n. 2.933/93, do Município de Criciúma, oficiando-se a Assembléia Legislativa para efeitos do inciso XIII do art. 40 da Constituição do Estado de Santa Catarina.

Participaram do julgamento os Exmos. Desembargadores Maurílio Moreira Leite, Sérgio Roberto Baasch Luz, João Martins, Francisco Oliveira filho, Alcides Aguiar, Anselmo Cerello, Genésio Noll, Jorge Mussi, Gaspar Rubik, Pedro Manoel Abreu, Orli Rodrigues e Trindade dos santos.

Pela Procuradoria-Geral de Justiça, lavrou parecer o Exmo. Dr. Sérgio Antônio Rizelo.

Jurisprudência Cível - TJ/SC
Florianópolis, 15 de maio de 2002
Alberto Costa
PRESIDENTE COM VOTO

Silveira Lenzi
RELATOR
*** X X X ***

Florianópolis, 18 de julho de 2007

Of.GKN/217/07

Excelentíssimo Senhor

Deputado Julio Garcia

Presidente da ALESC

Nesta

Senhor Presidente,

Com os cumprimentos do Deputado Kennedy Nunes e por determinação do mesmo, comunico que por compromissos particulares, o Deputado Kennedy se ausentara do país no dia 20 de julho onde viajará aos EUA e seu retorno se dará no dia 07 de agosto do corrente ano.

Sendo o que se apresenta para o momento, aproveito o ensejo para reiterar votos de mais alta estima e distinta consideração.

Atenciosamente;

Custódio de Souza

Chefe de Gabinete

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

*** X X X ***

PORTARIAS

PORTARIA Nº 1787, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:

EXONERAR, nos termos do artigo 169, item I, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, **JOSÉ MARTINS DAS NEVES**, matrícula nº 5546, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-39, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Marcos Vieira).

Neroci da Silva Raupp

Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1788, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:

EXONERAR, nos termos do artigo 169, item I, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, **MARCIA PAMPLONA TROVÃO**, matrícula nº 5348, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-52, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Marcos Vieira).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1789, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:

EXONERAR, nos termos do artigo 169, item I, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, **LEILA APARECIDA KUSTER RODRIGUES**, matrícula nº 5486, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-70, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Marcos Vieira).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1790, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE: *nos termos dos artigos 9º e 11, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações supervenientes das Resoluções nºs 003 e 004/2006,*

NOMEAR **VALDACIR ANDRES**, para exercer, em comissão, o cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-36, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Marcos Vieira).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1791, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE: *nos termos dos artigos 9º e 11, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações supervenientes das Resoluções nºs 003 e 004/2006,*

NOMEAR **JOSÉ MARTINS DAS NEVES**, matrícula nº 5546, para exercer, em comissão, o cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-36, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Marcos Vieira).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1792, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE: *nos termos dos artigos 9º e 11, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações supervenientes das Resoluções nºs 003 e 004/2006,*

NOMEAR **MARCIA PAMPLONA TROVÃO**, matrícula nº 5348, para exercer, em comissão, o cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-36, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Marcos Vieira).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1793, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:

EXONERAR, nos termos do artigo 169, item I, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, **DIOGO PERETO NUNES MARTINS**, matrícula nº 5237, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-35, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 31/07/07 (Deputado Sargento Amauri Soares).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1794, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:

EXONERAR, nos termos do artigo 169, item I, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, **NELSON ANGELO GRAZZIOTIN JUNIOR**, matrícula nº 4923, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-18, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 03/08/07 (Deputado Reno Caramori).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1795, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:

EXONERAR, nos termos do artigo 169, item I, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, **MARCELO PRETTO**, matrícula nº 5008, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-01, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Moacir Sopelsa).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1796, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE: *nos termos dos artigos 9º e 11, da Lei nº 6.745, de 28/12/85, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações supervenientes das Resoluções nºs 003 e 004/2006,*

NOMEAR **CLECI ZUCCHI**, para exercer, em comissão, o cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-01, do Quadro do Pessoal da Assembléia Legislativa, a partir de 01/08/07 (Deputado Moacir Sopelsa).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1797, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE: *conforme o Termo de Convênio nº 08088/2003-8, que visa a cooperação técnico-profissional recíproca entre o pessoal dos poderes Legislativo e Executivo,*

LOTAR **EVERALDO DOS SANTOS**, servidor do Poder Executivo à disposição na Assembléia Legislativa, no Gabinete do Deputado Herneus de Nadal.
Neroci da Silva Raupp
Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1798, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE: *conforme o Termo de Convênio nº 08088/2003-8, que visa a cooperação técnico-profissional recíproca entre o pessoal dos poderes Legislativo e Executivo,*

LOTAR **MAYRA FERNANDA DOS PRAZERES MENEZES**, servidora do Poder Executivo à disposição na Assembléia Legislativa, no Gabinete do Deputado Silvio Dreveck.
Neroci da Silva Raupp
Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1799, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:

LOTAR **ARILTON R. ANDRADE PEREIRA**, matrícula nº 0865, no IPESC (Coordenadoria de Serviços Gerais).
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1800, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE: *conforme o Termo de Convênio nº 08088/2003-8, que visa a cooperação técnico-profissional recíproca entre o pessoal dos poderes Legislativo e Executivo,*

LOTAR **IVO SANTOS DE AMORIM**, servidor do Poder Executivo à disposição na Assembléia Legislativa, no Gabinete do Deputado Reno Caramori.

Neroci da Silva Raupp
Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 1801, de 07/08/2007

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, no uso de suas atribuições, de acordo com o disposto no artigo 18 da Resolução nº 001/2006,

RESOLVE:
LOTAR **MARIA NEUZA MARCELINO**, matrícula nº 1360,

na Comissão de Saúde.
Neroci da Silva Raupp
Diretor-Geral

*** X X X ***

PROJETOS DE LEI

PROJETO DE LEI Nº 330/07

Altera o inciso III, do parágrafo 2º, do artigo 4º da lei nº. 11.392, de 03 de maio de 2000, que "Institui a política estadual de prevenção e controle às Doenças Sexualmente Transmissíveis - DST, à Síndrome de Imunodeficiência Adquirida - AIDS, dispõe sobre a discriminação aos portadores do Vírus da Imunodeficiência Humana - HIV e adota outras providências"

Art. 1º. O inciso III, do parágrafo 2º, do artigo 4º da lei nº. 11.392, de 03 de maio de 2000, que "Institui a política estadual de prevenção e controle às Doenças Sexualmente Transmissíveis - DST, à Síndrome de Imunodeficiência Adquirida - AIDS, dispõe sobre a discriminação aos portadores do Vírus da Imunodeficiência Humana - HIV e adota outras providências", passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º (...)

§ 2º Os cartazes informativos serão afixados:

III - nos motéis e afins em todo o território do Estado de Santa Catarina, no interior de todos os seus quartos e apartamentos, em locais bem visíveis, e ainda em outros estabelecimentos privados que quiserem aderir à campanha.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 01 de agosto de 2007.

Deputada Odete de Jesus

Partido Republicano Brasileiro - PRB/SC

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

Senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

Ao apresentarmos o presente projeto de lei para que sejam fixados cartazes junto aos motéis e afins em todo o território do Estado de Santa Catarina, obrigando-os a afixar, no interior de todos os seus quartos e apartamentos, cartazes sobre prevenção da AIDS, pretendemos colaborar com a prevenção desta doença que tem tirado a vida de milhares de pessoas, a AIDS é uma doença que se manifesta após a infecção do organismo humano pelo Vírus da Imunodeficiência Humana, mais conhecido como HIV. Esta sigla é proveniente do inglês -*Human Immunodeficiency Virus*.

Nossa intenção é alterar a Lei nº 11.392, de 03 de maio de 2000, que instituiu a política estadual de prevenção e controle às Doenças Sexualmente Transmissíveis - DST, à Síndrome de Imunodeficiência Adquirida - AIDS, e ainda dispôs sobre a discriminação aos portadores do Vírus da Imunodeficiência Humana - HIV.

O Brasil tem atualmente, aproximadamente, 600 mil portadores do vírus da AIDS. Segundo previsão do Banco Mundial o Brasil teria 1,2 milhão de infectados pelo HIV no ano 2000. Dos 600 mil portadores do HIV, incluem-se as pessoas que já desenvolveram AIDS e excluem-se os óbitos. Diferente da notificação dos casos de AIDS, os dados de HIV são estimados, portanto, não estão disponíveis informações sobre as principais vias de infecção pelo HIV.

Nosso Estado tem a grande oportunidade de inovar e colaborar com o combate desta doença que se alastra pelo mundo.

Há alguns anos, receber o diagnóstico de AIDS era quase uma sentença de morte. Atualmente, porém, a AIDS já pode ser considerada uma doença crônica. Isto significa que uma pessoa infectada pelo HIV pode viver com o vírus, por um longo período, sem apresentar nenhum sintoma ou sinal.

Em média, a pessoa infectada pelo HIV demora entre 8 e 10 anos para começar a desenvolver os sintomas de AIDS. Só então ela é notificada como um novo caso de AIDS.

Não pretendemos aqui criar uma nova fórmula ou receita, mas apenas colaborar com o combate desse mal que vem tirando a vida e colocando em risco a de tantas outras.

Os dados estão aí, nosso projeto de lei tem o objetivo de conscientizar a população sobre a importância da prevenção contra o vírus HIV, fazendo que a sociedade contribua de forma clara e objetiva.

Pelo acima exposto, considerando a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres pares.

Assim, submeto à elevada consideração e apreciação de Vossas Excelências, esperando ao final o acolhimento e a aprovação da matéria.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 331/07

Declara de utilidade pública a Associação Atlética Esportiva Infantil Vento Sul, do município de Florianópolis.

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública a Associação Atlética Esportiva Infantil Vento Sul, com sede no município de Florianópolis e foro na Comarca da Capital.

Art. 2º À entidade de que trata o artigo anterior ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em
Deputado Julio Garcia

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

Submeto à elevada consideração de Vossas Excelências o projeto de lei anexo que objetiva declarar de utilidade pública a Associação Atlética Esportiva Infantil Vento Sul, com sede no município de Florianópolis e foro na Comarca da Capital, devidamente registrada no Ofício de Registro de Títulos e Documentos e Pessoas Jurídicas da Comarca da Capital.

Trata-se de entidade de cunho social, cultural, educacional e esportivo, sem fins lucrativos, que tem por finalidade promover aos seus associados como também a toda a comunidade a prática do desporto educacional, visando o desenvolvimento integral do indivíduo e a sua formação para o exercício da cidadania e a prática do lazer, contribuindo para a promoção social, da saúde, da educação e do meio ambiente. Busca também, auxiliar na formação escolar dos atletas participantes das equipes formadas dentro das categorias de base, enfim, visa oferecer as crianças e jovens dentro de sua área de atuação, oportunidade real de desenvolvimento pessoal independente do seu sucesso na atividade esportiva por ele praticada.

Assim, para que a entidade continue a cumprir essas dignas ações de interesse público, faz-se necessário o reconhecimento de Utilidade Pública Estadual.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 332/07

Dispõe sobre a proteção e defesa dos consumidores de combustíveis, na forma que especifica.

Art. 1º - Quem adquirir, transportar, estocar, distribuir ou revender produto combustível em desconformidade com as especificações fixadas pelo órgão regulador competente ficará sujeito às seguintes sanções administrativas:

I - Multa;

II - Apreensão do produto;

III - Perdimento do produto;

IV - Interdição parcial ou total do estabelecimento.

§ 1º - A desconformidade referida no "caput" deste artigo será comprovada por laudo elaborado pela Agência Nacional do Petróleo - ANP ou por entidades ou órgãos por ela credenciados ou com ela conveniados.

§ 2º - Caberá à Secretaria De Estado Da Segurança Pública e Defesa do Cidadão, mediante seu Departamento de Justiça e Cidadania/Gerencia do Programa de Defesa do Consumidor - PROCON aplicar as sanções administrativas, respeitado o direito constitucional ao contraditório e à ampla defesa.

§ 3º - As sanções administrativas previstas nesta lei poderão ser aplicadas cumulativamente, sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis.

§ 4º - A pena de multa será aplicada nos termos previstos na Lei federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Proteção e Defesa do Consumidor).

§ 5º - Aplicada a pena de perdimento, o produto apreendido será incorporado ao patrimônio do Estado.

§ 6º - A interdição poderá ser temporária ou definitiva, na forma estabelecida por esta lei.

§ 7º - O interessado poderá interpor recurso para a Secretaria Executiva da Justiça e Cidadania, no prazo de 5 (cinco) dias, contados da ciência da decisão que aplicar a sanção administrativa.

Art. 2º - Sempre que testes preliminares realizados imediatamente após a coleta de amostras do combustível revelarem indícios ou evidências de desconformidade com as especificações fixadas pelo órgão regulador competente serão de pronto adotadas as seguintes providências, pelo agente fiscal, mediante termo próprio:

I - Apreensão do combustível;

II - Lacração e interdição do respectivo tanque ou bomba.

§ 1º - A lacração e a interdição de tanque ou bomba de combustível não poderão exceder o período de 30 (trinta) dias, sem prejuízo do disposto nos §§ 1º e 2º do artigo 4º.

§ 2º - Na hipótese de resistência do proprietário ou de empregados do estabelecimento, será requisitado o auxílio de força policial.

Art. 3º - Serão coletadas 3 (três) amostras de cada compartimento do tanque que contenha o combustível a ser analisado, classificadas como:

I - Amostra nº 1, denominada "prova", para ser encaminhada à Agência Nacional do Petróleo - ANP ou a entidade por ela credenciada ou com ela conveniada para realização de ensaios relativos à qualidade do combustível, conforme as especificações estabelecidas pelo órgão regulador competente;

II - Amostra nº 2, denominada "testemunha", para ser entregue ao estabelecimento ou ao detentor do combustível;

III - Amostra nº 3, denominada "contraprova", para ser conservada na Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON.

Art. 4º - Comprovada a desconformidade do produto, na forma estabelecida no § 1º do artigo 1º desta lei, o interessado será notificado, por via postal, para apresentar defesa administrativa à Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON, no prazo de 5 (cinco) dias.

§ 1º - Se, ao teor da defesa prévia, for requerida nova análise do combustível, a ser procedida na Amostra nº 2 ("testemunha"), a lacração e interdição de tanque ou bomba serão mantidas pelo tempo necessário para a realização do ensaio.

§ 2º - Fica facultada a transferência do combustível para depósito de terceiro, a requerimento do interessado, local onde permanecerá até o desfecho da discussão administrativa.

§ 3º - A nova análise do combustível será efetuada pela Agência Nacional do Petróleo - ANP ou por entidade por ela credenciada ou com ela conveniada, e correrá a expensas do interessado.

§ 4º - Na hipótese de resultado divergente na Amostra nº 2 ("testemunha"), que ateste a conformidade do combustível com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador competente, a Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON encaminhará a Amostra nº 3 ("contraprova") à Agência Nacional do Petróleo - ANP ou a outra entidade por ela credenciada ou com ela conveniada, para realização de novo ensaio.

§ 5º - Se a defesa for acolhida, haverá a imediata restituição do produto.

Art. 5º - Não apresentada a defesa ou corroborada, na conclusão do processo administrativo, a desconformidade do combustível com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador competente, será imposta a pena de perdimento.

§ 1º - Se não houver condições técnicas para o reprocessamento, o produto será retirado de circulação e inutilizado.

§ 2º - O Poder Executivo adotará as providências necessárias à remoção, transporte e reprocessamento do produto, podendo para tanto firmar acordos ou promover contratações com órgãos públicos e empresas.

Art. 6º - Será decretada a interdição do estabelecimento na ocorrência isolada ou cumulativa das seguintes hipóteses:

I - Reincidência na prática da infração descrita no artigo 1º desta lei;

II - Rompimento de lacre assegurador da inviolabilidade de bomba ou tanque colocado pela Agência Nacional do Petróleo - ANP, pela Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON, pelo Instituto de Metrologia o de Santa Catarina IMETRO/SC ou por órgãos conveniados;

III - Cassação da eficácia da inscrição do estabelecimento no Cadastro de Contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS.

§ 1º - A reincidência referida no inciso I deste artigo pressupõe a prolação de prévia decisão administrativa definitiva, confirmatória da infração em causa.

§ 2º - O rompimento do lacre a que se refere o inciso II deste artigo será documentado por termo circunstanciado.

§ 3º - Cassada a eficácia da inscrição do estabelecimento, a Secretaria da Fazenda comunicará o fato, no prazo de 5 (cinco) dias:

1. À Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON, para a decretação da interdição a que se refere o inciso IV do artigo 1º desta lei;

2. À Agência Nacional de Petróleo - ANP, informando as providências tomadas no âmbito de sua competência e solicitando providências para o cancelamento do registro do produto.

Art. 7º - Poderá ser desconsiderada a personalidade jurídica da sociedade quando o quadro societário do estabelecimento for integrado por pessoas interpostas.

Parágrafo único - Na hipótese do "caput" deste artigo, serão notificadas e responsabilizadas as pessoas que, individualmente ou conluídas em sociedades de fato, tiverem dado causa à infração descrita no artigo 1º ou contribuído para a prática do ato infracional.

Art. 8º - Presume-se ocorrido dano ou prejuízo ao consumidor que comprovar haver adquirido, do estabelecimento varejista, combustível em desconformidade com as especificações fixadas pelo órgão regulador competente.

Art. 9º - Sempre no interesse de incrementar a eficiência e a amplitude de sua ação em defesa dos consumidores de combustíveis do Estado de Santa Catarina, poderá a Secretaria Executiva da Justiça e da Cidadania, mediante convênio com a Secretaria da Fazenda, delegar à administração tributária as incumbências de apuração da infração referida no artigo 1º e de imposição das penalidades previstas nesta lei, sem prejuízo do desempenho das atribuições que lhe são próprias.

Parágrafo único - Na hipótese do "caput" deste artigo, correrão no âmbito da Secretaria Executiva da Justiça e da Cidadania os procedimentos administrativos instaurados em consequência das sanções aplicadas pelos agentes da fiscalização tributária.

Art. 10 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões,

Deputado Marcos Vieira
Líder da Bancada do PSDB

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

O objetivo desta proposição é propiciar a proteção ao consumidor com uma efetiva repressão às irregularidades na produção e comercialização de combustíveis no Estado de Santa Catarina.

A adulteração de combustível pode ocasionar aos consumidores significativos prejuízos de ordem econômica, em razão de problemas mecânicos nos motores dos veículos, prejuízos ao erário em razão da sonegação fiscal vinculada à adulteração, além de estimular a concorrência desleal e, muitas vezes, estar relacionada com grandes organizações criminosas.

O projeto pretende autorizar o poder Executivo a punir mais severamente os estabelecimentos que adquirirem, distribuírem, transportarem, estocarem ou revenderem derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico ou hidratado e demais combustíveis líquidos carburantes adulterados.

O projeto representa uma importante ferramenta no combate às fraudes que ocorrem no setor de combustíveis. Tais condutas ocasionam lesões às relações de consumo, podem constituir crime contra a ordem econômica e, em geral, implicam evasão fiscal e concorrência desleal com os contribuintes que atuam dentro da legalidade.

Oportuno lembrar, também, que muitas não são suficientes para coibir tais práticas criminosas. Acredita-se, para tanto, que a proposta reforçará as ações já desenvolvidas pelo governo federal e Ministério Público no combate à adulteração de combustíveis.

O projeto estipula, ainda, as penalidades aplicáveis ao estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar ou revender combustíveis em desconformidade com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador.

A Adulteração de combustíveis é um dos problemas mais sérios da economia brasileira. Entende que as providências já adotadas não têm sido suficientes para inibir essas práticas, o que exige medidas no plano legislativo para introduzir penalidades mais severas.

No sentido de punir tais crimes com mais rigor, as proposições em exame revelam-se bastante meritórias e oportunas.

O Jornal A Notícia, publicou a seguinte matéria sobre o objeto:

Os números da fraude de combustíveis em Santa Catarina estão há sete anos abaixo da média nacional. E a tendência é de queda. De dezembro de 2006 a fevereiro deste ano, 1,1% das amostras analisadas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) estavam adulteradas.

No mesmo período de 2005 a 2006, a média catarinense foi de 2,57%. Em 12 meses, Santa Catarina subiu do 11º para o 3º lugar entre os Estados nos quais a qualidade dos combustíveis é melhor.

De acordo com Paulo Boamar, presidente da organização não-governamental Comitê Sul Brasileiro de Qualidade de Combustíveis (CSQC), o aumento na fiscalização explica a melhora no desempenho.

Programas como o Pró-Combustível da Fazenda Estadual, e Combustível Legal, do Ministério Público e Procon, ajudam no controle. "Eles começaram uma vistoria mais ampla e implantaram um programa intensivo de busca de qualidade nos postos", diz Boamar.

Existem áreas específicas nas quais a fraude é maior que a média. "Existe um problema regional em Santa Catarina de desvio de diesel marítimo. Como o combustível com essa destinação é isento de imposto, há casos de empresas que revendem para uso em caminhões e caminhonetes", explica Boamar.

Segundo a ANP, as cidades onde o diesel apresenta mais problemas de qualidade são Criciúma, Tubarão e Içara (5,3% do total). Em seguida estão a Grande Florianópolis (3,7%) e o Vale do Itajaí (4,7%).

Segundo o presidente do Sindicato da Indústria Pesqueira de Itajaí e Região (Sindipi), Antônio Mom, a entidade atua para prevenir a ocorrência de problemas. "Desenvolvemos um programa que mede o abastecimento de cada embarcação e informa os dados ao sindicato. Tudo para evitar fraude", afirma.

A indústria pesqueira utilizou no ano passado 42 milhões de litros de óleo diesel.

Para o consumidor, a primeira atitude para evitar problemas é desconfiar de combustível com preço muito abaixo da média. Estudo da ANP indica que 67% dos postos que comercializam gasolina muito barata apresentam problemas de qualidade.

Os problemas mais comuns nos veículos abastecidos com combustível adulterado são dificuldade em dar partida, queda no desempenho, corrosão de velas e em partes do motor. (fonte: Jornal A Notícia de 08 de abril de 2007)

Assim sendo, apesar de Santa Catarina estar terceiro lugar no País no ranking da qualidade, nada custará uma medida que venha a coibir tais práticas, como o projeto de lei, ora em estudo.

Por tudo que acima expusemos, e confiantes de que os parlamentares desta egrégia Casa de Leis certamente sensibilizar-se-ão com esta questão, convidamos todos a trabalharem unidos para que, o quanto antes, aprovemos o presente projeto.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 333/07

Autoriza regime especial de atendimento, para fins de renda e emprego, às mulheres vítimas de violência conjugal.

Art. 1º Estabelece regime de assistência especial, no âmbito dos Órgãos públicos do Governo de Santa Catarina ligados aos programas de geração de emprego e renda, às mulheres vítimas de violência conjugal no seu ambiente familiar, com dificuldades de inserção no mercado de trabalho.

§ 1º Caracteriza-se como violência conjugal, para os efeitos da presente Lei, as mulheres submetidas aos maus tratos como: espancamento físico, opressão moral e psicológica, cárcere privado e estupro, praticados pelos maridos ou companheiros.

§ 2º Os casos supra mencionados deverão ser comprovados através de boletins de ocorrências das Delegacias Especializadas no Atendimento às Mulheres e certidão de acompanhamento psicológico por parte de entidades públicas assistenciais ou organizações não governamentais de notória participação nas causas em defesa da mulher, ou outros documentos especificados em normas regulamentares.

Art. 2º Fica o Governo do Estado, por intermédio da Secretaria de Estado da Assistência Social, Trabalho e Habitação, assim como seus sucedâneos, autorizado a atender as mulheres identificadas no Art. 1º, com as seguintes cotas de prioridades:

I - destacar até 20% (vinte por cento) das vagas anuais para cursos de capacitação e qualificação profissional sob sua administração, ou das instituições de treinamento conveniadas;

II - destinar até 20% (vinte por cento) dos encaminhamentos mensais, para as vagas de empregos formais, oferecidas pelas empresas;

III - dar assistência direta, ou através de consultorias especializadas conveniadas, na montagem de micro-negócios formais ou informais.

Art. 3º O Estado, através do Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, após o início da sua vigência.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões,

Deputado Marcos Vieira
Líder da Bancada do PSDB

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

No ano de 2002 um levantamento realizado pelo Conselho Nacional dos Direitos da Mulher apontou que naquele ano 326.693 queixas de violência contra mulheres foram registradas em todo o país. Deste total, apenas 26.127 - menos de 10% - chegaram à justiça. Segundo estes registros, 78% dos agressores nestes casos são os próprios maridos ou companheiros das vítimas.

Outro dado relevante é o fato de que parte significativa das denúncias são apresentadas não pelas próprias vítimas, mas por vizinhos ou parentes.

Este conjunto de informações nos permite inferir que a mulher que é brutalizada dentro de seu espaço familiar sofre duplamente quando ocorre a agressão: em primeiro lugar, com própria violência física e psicológica - que em muitos casos estende-se também a seus filhos -, e sofre ainda o peso da dominação econômica em relação ao seu algoz que é, na grande maioria dos casos, um fator concreto.

Tal situação gera uma absoluta submissão a um cotidiano de violência a qual a mulher se vê materialmente impedida de romper. O fato de que uma parte significativa das vítimas nem mesmo seja agente da denúncia, corrobora a inferência de que o medo tanto de gerar mais violência, quanto de não conseguir sustentar materialmente a si e à sua prole é o sentimento que imobiliza muitas destas mulheres a agirem no sentido de romper o ciclo de violência a que estão expostas.

A propositura aqui apresentada visa a criação de um instrumento para que mulheres fluminenses vítimas de violência possam romper o seu cotidiano de submissão à violência. Partimos da premissa de que, tendo uma forma de subsistência garantida, as cidadãs de nosso Estado que se encontrem na situação acima descrita, encontrarão a força e o respaldo necessário para dar às suas vidas um novo rumo, descolando-se da situação degradante em que vivem.

Acreditamos ainda que a possibilidade de verem-se inseridas no mercado de trabalho dará a estas mulheres a motivação necessária para que denunciem seus repressores e ajam, com mais confiança, no sentido de construir uma nova realidade de vida para si e seus filhos.

Segundo o jornal mensal da associação dos magistrados catarinenses o primeiro passo, dizem os especialistas, é denunciar. Eis o texto:

Em briga de marido e mulher não se mete a colher. Mas o que fazer quando a briga vai além da mera discussão verbal e resulta em agressão física contra o sexo feminino?

Geralmente nada: no Brasil, segundo pesquisa da Fundação Perseu Abramo, mais de 50% das mulheres agredidas por maridos ou namorados procuram manter o caso em segredo. Os motivos são muitos. Medo, vergonha, esperança de que a violência não volte a ocorrer - motivos pessoais.

Duas das razões, porém, chegam ao âmbito do Estado. A primeira é um problema sócio-econômico: muitas das mulheres agredidas dependem financeiramente do marido, e, portanto, não podem se sustentar sozinhas.

A segunda é complementar à primeira. Grande parte das vítimas simplesmente acredita que não tem o amparo do governo. Caso denunciassem, não teriam onde ficar a não ser em casa, onde estariam à mercê do companheiro. Além disso, elas em geral não acham que o denunciado será julgado e condenado.

Nos últimos anos, a força dos movimentos organizados das mulheres e a criação de delegacias específicas de proteção à mulher vêm estimulando avanços no combate à violência, mas muita coisa ainda precisa ser feita. Para deixar essas questões mais claras para a população, "O Judiciário" preparou reportagem especial sobre o problema em Santa Catarina. Por meio de pesquisas e do depoimento de juizes, advogados, psicólogos, representantes de ONGs e mulheres que sofreram agressão, chegou-se a causas e soluções da violência - e às alternativas que o Estado oferece às vítimas.

fonte: Jornal mensal da associação catarinense dos magistrados, ano I, nº 3 - julho de 2006)

Da mesma forma, em pesquisa realizada pelo IBOPE, em 2006, chegou-se aos seguintes números:

Pesquisas Ibope / Instituto Patricia Galvão (2004 e 2006)	SET. 2004	MAI. 2006
Amostras totais	(2.002)	(2.002)
	%	%
VIOLÊNCIA CONTRA MULHER EM CASA	50	55
VIOLÊNCIA CONTRA MULHER FORA DE CASA/ ASSÉDIO SEXUAL	36	40

Por tudo que acima expusemos, e confiantes de que os parlamentares desta egrégia Casa de Leis certamente sensibilizar-se-ão com esta questão, convidamos todos a trabalharem unidos para que, o quanto antes, aprovemos o presente projeto.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 334/2007

Declara de utilidade pública a Associação Clube Esportivo e Cultural de Santo Antônio - ACECSA, do município de Ituporanga.

Art. 1º fica declarada de utilidade pública a Associação clube Esportivo e Cultural Caravana de Santo Antônio, com sede e foro no município de Ituporanga.

Art. 2º à entidade de que trata o artigo anterior ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em

Deputado Rogério Mendonça

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

Submeto à elevada consideração de Vossas Excelências o projeto de lei em anexo que objetiva declarar de utilidade pública a Associação Esportiva e Cultural Caravana de Santa Antônio - ACECSA, com sede na Rua Uruguai, nº 800, Bairro Jardim América, no município de Ituporanga.

Trata-se de uma entidade de direito privado, sem fins lucrativos, de caráter esportivo e cultural, com prazo de duração indeterminado.

Os bairros Jardim América e Santo Antônio ficam no perímetro urbano de Ituporanga e abrigam 1.500 famílias, que somam 30% da população do município. A maioria dos moradores trabalha no comércio, sendo que grande parte das famílias possuem uma renda de aproximadamente dois salários mínimos. A ACECSA, conhecendo essa realidade, objetiva oferecer abrigo e amparo à criança carente, e a todas as crianças e adolescentes da comunidade, buscando promover a iniciação das mesmas em atividades esportiva, oficinas de arte, como pintura, teatro, música, dança e outras atividades culturais, visando a oportunidade de crescimento com dignidade e a inclusão social.

Assim, para dar continuidade a essas dignas ações de interesse público, faz-se necessário que a Associação Clube Esportivo e Cultural Caravana Santo Antônio seja beneficiada com a Declaração de Utilidade Pública Estadual.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 335/07

Institui o Programa "SOS Vovô"

Art. 1º. Fica autorizado o Estado de Santa Catarina a instituir o Programa "SOS Vovô", com a finalidade de atendimento a denúncias de maus-tratos e violência contra os idosos, a partir de sessenta anos.

Art. 2º. Este programa poderá ser executado pela Secretaria de Estado de Assistência Social, Trabalho e Habitação, sob a coordenação do CEI - Conselho Estadual do Idoso do Estado de Santa Catarina.

Art. 3º. Referido programa será regulamentado pelo Poder Executivo.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 24 de julho de 2007.

Deputada Odete de Jesus

Partido Republicano Brasileiro - PRB/SC

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

Senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

A proteção aos idosos em nosso País ainda se mostra bastante deficiente, a despeito da vigência da Lei nº 8.842, de 04 de janeiro de 1994, que há treze anos instituiu a Política Nacional do Idoso e a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que instituiu o Estatuto do Idoso.

Choca, particularmente, saber que grande número de pessoas na melhor idade são abandonadas ou sofrem maus-tratos, praticados muitas vezes pela própria família.

O problema se agrava com a alienação ou descaso da comunidade, que se torna, por vezes, agente dos maus-tratos ou conivente com o desrespeito aos idosos.

Diante desse quadro, entendemos necessária a criação de um serviço de apoio aos idosos, que seja o veículo para o encaminhamento de suas denúncias e, por outro lado, possa prestar as orientações e a assistência que se fizerem necessárias em cada caso.

O Estado de Santa Catarina conta, hoje, com o CEI - Conselho Estadual do Idoso do Estado de Santa Catarina que presta, dentro das possibilidades, assistência às pessoas da melhor idade e muito já se discutiu em diversos municípios de nosso Estado a possibilidade de se implantar a Delegacia do Idoso, contudo, é fato notório que nem sempre os órgãos conseguem realizar satisfatoriamente os fins a que se destinam, por diversas razões, sendo que uma das principais é a falta de recursos financeiros.

Apesar de estar disponível o serviço de Disque-Denúncia nas Delegacias das Comarcas e no próprio site da Secretaria de Estado da Segurança Pública e Defesa do Cidadão o Disque-Denúncia on line, que poderia ser utilizado para o fim a que se propõe este projeto, seu objetivo primordial é a denúncia de fatos criminosos como homicídios, roubos, furtos, etc. Em vista disso, faz-se necessário criar um número de telefone que atenda, preferencialmente, as pessoas da melhor idade.

Não se pode admitir que o cidadão, em tal etapa da vida, após toda uma existência de participação e colaboração com o bom andamento da família e da sociedade, venha a ser rechaçado e oprimido pelos que lhe são mais próximos e pela indiferença do Poder Público.

Em vista disso, estamos propondo a criação do Programa "Disque Vovô" (Disque Idoso), a ser regulamentado, pelo Poder Executivo, de modo a se obter a maior celeridade possível na sua implantação, que irá imprimir qualidade no atendimento ao idoso em nosso Estado.

Pelo acima exposto, considerando a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres pares.

Assim, submeto à elevada consideração e apreciação de Vossas Excelências, esperando ao final o acolhimento e a aprovação da matéria.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 336/07

Declara de utilidade pública a Associação dos Salva-Vidas Voluntários do Brasil - Salva Surf Brasil Resgate.

Art. 1º Fica declarada de Utilidade Pública a Associação dos Salva-Vidas Voluntários do Brasil - Salva Surf Brasil Resgate, com sede no município de Florianópolis.

Art. 2º À entidade de que trata o artigo anterior ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões,

Deputado JOARES PONTICELLI

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

Tomo a iniciativa de apresentar o Projeto de Lei que visa declarar de Utilidade Pública **Associação dos Salva-Vidas Voluntários do Brasil - Salva Surf Brasil Resgate**, atendendo pedido da própria entidade que necessita deste reconhecimento para poder celebrar atos e convênios com órgãos públicos estaduais, a fim de atender suas finalidades estatutárias.

Trata-se de entidade civil, sem fins lucrativos, que presta relevantes serviços à comunidade, razão pela qual entendo ser de inteira justiça o pleito ora apresentado.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 337/07

Declara de utilidade pública a Fundação Cultural de Lages.

Art. 1º Fica declarada de Utilidade Pública a Fundação Cultural de Lages, com sede no Município de Lages.

Art. 2º À entidade de que trata o artigo anterior ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões,

Deputado JOARES PONTICELLI

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

Tomo a iniciativa de apresentar o Projeto de Lei que visa declarar de utilidade pública a **Fundação Cultural de Lages**, atendendo pedido da própria entidade que necessita deste reconhecimento para poder celebrar atos e convênios com órgãos públicos estaduais, a fim de atender suas finalidades estatutárias.

Trata-se de entidade civil, sem fins lucrativos, que presta relevantes serviços à comunidade, razão pela qual entendo ser de inteira justiça o pleito ora apresentado.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 338/07

Dispõe sobre a apresentação de carteira de identidade para realização da matrícula escolar.

Art. 1º As escolas públicas estaduais de educação infantil, ensino fundamental e médio ficam obrigadas a exigir a carteira de identidade como documento necessário à realização da matrícula escolar.

Parágrafo único. Fotocópia da carteira de identidade deverá ser anexada à ficha escolar do aluno na secretaria da escola.

Art. 2º A não-apresentação da carteira de identidade no ato da matrícula não impossibilitará sua realização, ficando os pais ou responsáveis obrigados a providenciá-la no prazo de sessenta dias.

Art. 3º Para os fins desta Lei, o Instituto de Identificação de Santa Catarina fica autorizado a emitir gratuitamente a carteira de identidade para os alunos de baixa renda.

Parágrafo único. Considera-se de baixa renda os alunos cuja renda familiar não ultrapasse três salários mínimos, devendo tal situação ser comprovada mediante apresentação de comprovante de renda, declaração emitida pela própria escola ou atestado de pobreza emitido pelas entidades municipais ou estaduais de assistência social.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões

Deputado Darci de Matos

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

Submeto à elevada consideração de Vossas Excelências o projeto de lei anexo que objetiva obrigar as escolas públicas estaduais de educação infantil, de ensino fundamental e médio a exigir a apresentação da carteira de identidade no ato da realização da matrícula escolar.

Tal proposta fundamenta-se na necessidade de um controle mais rígido das crianças e adolescentes, facilitando inclusive a possível identificação de pessoas desaparecidas.

Assim posto, para dar continuidade a este projeto que é tema relevante à própria segurança de nossas crianças e adolescentes, peço o apoio dos nobres Pares à sua aprovação.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 339/07

GABINETE DO GOVERNADOR

MENSAGEM Nº 216

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE, SENHORAS E SENHORES DEPUTADOS DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO

Nos termos do artigo 50 da Constituição Estadual, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos da Secretaria de Estado da Administração, o projeto de lei que "Institui o Fundo Patrimonial e estabelece outras providências".

Florianópolis, 31 de julho de 2007

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO

EM nº 190/2007

Florianópolis, 22 de maio de 2007.

Senhor Governador,

Submeto à apreciação de Vossa Excelência, apenas, a minuta de Projeto de Lei que institui o Fundo Patrimonial e estabelece outras providências.

Ressalto que esse fundo, de natureza financeira terá, como objetivo principal, financiar programas e ações relativos à gestão patrimonial da Administração Direta, Autárquica e Fundacional, buscando otimizar a aplicação de recursos públicos, em especial na construção dos Centros Administrativos Regionais e da ampliação do Centro Administrativo do Governo na Capital, destinados a abrigar órgãos da Administração Estadual.

Importante acrescentar ainda que, como a principal fonte de receita será proveniente da alienação de bens imóveis do Estado, o fundo colaborará para dar a destinação adequada e útil aos imóveis que, atualmente, encontram-se em situação que em nada contribuem para a melhoria da qualidade do serviço prestado à população catarinense.

Respeitosamente,

Antônio Marcos Gavazzoni

Secretário de Estado da Administração

PROJETO DE LEI Nº PL/0339.3/2007

Institui o Fundo Patrimonial e estabelece outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA,

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Do Fundo Patrimonial e da sua Finalidade

Art. 1º Fica instituído o Fundo Patrimonial, de natureza financeira, vinculado à Secretaria de Estado da Administração, destinado a financiar programas e ações relativos à gestão patrimonial da Administração Direta, Autárquica e Fundacional, com objetivo de buscar oportunidades para aprimorar a aplicação dos recursos públicos conferindo-lhe eficiência, eficácia e efetividade, em especial quanto à eliminação do desperdício.

Art. 2º O Fundo Patrimonial é regido por esta Lei, pelas diretrizes e fundamentos da estrutura e cultura organizacional e do modelo de gestão da Administração Pública Estadual e obedece aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Dos Recursos Financeiros do Fundo

Art. 3º Constituem receitas do Fundo Patrimonial:

I - o produto da venda de bens móveis e imóveis do Estado de Santa Catarina;

II - doações, contribuições e financiamentos de entidades públicas ou privadas, nacionais ou do exterior;

III - recursos resultantes das permissões e concessões de uso de bens imóveis;

IV - o ressarcimento dos custos de recuperação de bens;

V - a remuneração oriunda de aplicações financeiras e o superávit financeiro do ano anterior, relativos ao Fundo Patrimonial;

VI - outros recursos que lhe venham a ser destinados; e

VII - dotações orçamentárias.

Da Aplicação dos Recursos

Art. 4º Os recursos do Fundo Patrimonial serão aplicados de acordo com a sua natureza, em despesas de capital e despesas correntes, especialmente:

I - na construção, reforma e ampliação:

a) de Centros Administrativos Regionais e do Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina;

b) de prédios públicos para abrigar órgãos da administração estadual; e

c) de prédios públicos municipais em decorrência da municipalização de serviços públicos;

II - em projetos arquitetônicos e de engenharia;

III - na manutenção e conservação de imóveis públicos;

IV - com despesas relativas a taxas, a emolumentos, a condomínios e a aluguéis;

V - no desenvolvimento, aquisição e manutenção de sistemas de gestão patrimonial;

VI - aquisição de material permanente; e

VII - outras despesas autorizadas pela Lei Orçamentária Anual.

Da Gestão do Fundo

Art. 5º A gestão do Fundo Patrimonial é exercida pelo Secretário de Estado da Administração, a quem cabe:

I - fixar as diretrizes operacionais do Fundo;

II - estabelecer normas e instruções complementares disciplinadoras da aplicação dos recursos financeiros disponíveis;

III - aprovar os planos de aplicação;

IV - colaborar na elaboração dos planos de aplicação, analisando e selecionando os programas, projetos e atividades que poderão ser executados com as receitas do Fundo;

V - aprovar a proposta orçamentária anual, bem como acompanhar a execução financeira das receitas do Fundo;

VI - movimentar e aplicar as receitas do Fundo;

VII - desenvolver as atividades negociais e de ingresso das receitas ao Fundo;

VIII - prestar contas da gestão financeira do Fundo;

IX - desenvolver outras atividades indispensáveis à consecução das finalidades do Fundo; e

X - delegar competências para a prática de atos concernentes às atividades operacionais do Fundo.

Da Contabilidade do Fundo

Art. 6º A administração contábil do Fundo Patrimonial é exercida pela Secretaria de Estado da Administração, a quem compete:

I - colaborar na elaboração da proposta orçamentária anual do Fundo;

II - realizar a contabilidade do Fundo, organizar e expedir, nos padrões e prazos determinados, os balancetes, balanços e outras demonstrações contábeis;

III - sugerir normas e instruções complementares disciplinadoras para aplicação dos recursos disponíveis; e

IV - desenvolver outras atividades relacionadas com a administração contábil do Fundo.

Das Disposições Finais

Art. 7º O Chefe do Poder Executivo Estadual regulamentará esta Lei no prazo máximo de sessenta dias contados de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Florianópolis,

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 340/07

GABINETE DO GOVERNADOR

MENSAGEM Nº 217

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE, SENHORAS E SENHORES DEPUTADOS DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO

Nos termos do artigo 50 da Constituição Estadual, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos da Secretaria de Estado da Administração, o projeto de lei que "Dispõe sobre o fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais e estabelece outras providências".

Florianópolis, 31 de julho de 2007

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO

EM nº 191/2007

Florianópolis, 22 de maio de 2007.

Senhor Governador,

Submeto à apreciação de Vossa Excelência, apensa, a minuta de Projeto de Lei que dispõe sobre o Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais e estabelece outras providências.

O Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais, mantido pelo artigo 186, da Lei Complementar 381, de 07 de maio de 2007, destina-se a financiar programas e ações dos sistemas administrativos de Gestão de Materiais e Serviços e de Gestão Documental e Publicação Oficial da Administração Direta, Autárquica e Fundacional.

O fundo foi criado pelo artigo 208, da Lei Complementar 284, de 28 de fevereiro de 2005, resultante da transformação do Fundo Rotativo de Materiais e da incorporação das receitas e despesas da extinta Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina e regulamentado pelo decreto nº 3.588, de 07 de outubro de 2005.

Faz-se necessário a edição do presente instrumento legal para ordenar legalmente a funcionalidade jurídica do fundo, pois a LC 381/07, art. 186, apenas o mantém, faltando a complementação, que é competência exclusiva de lei.

Importante acrescentar que os recursos do fundo são provenientes da gestão da Lista Básica de Materiais e das rendas de publicações, assinaturas e comercialização do Diário Oficial do Estado e de impressos oficiais.

Respeitosamente,

Antônio Marcos Gavazzoni

Secretário de Estado da Administração

PROJETO DE LEI Nº PL/0340.7/2007

Dispõe sobre o Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais e estabelece outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA,

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Das Finalidades do Fundo

Art. 1º O Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais, convalidado pelo art. 116 da Lei Complementar nº 243, de 30 de janeiro de 2003, transformando pelo art. 208 da Lei Complementar nº 284, de 28 de fevereiro de 2005, e mantido pelo art. 186 da Lei Complementar nº 381, de 07 de maio de 2007, vinculado à Secretaria de Estado da Administração, será regido pela presente Lei e destina-se a financiar programas e ações dos sistemas administrativos de Gestão de Materiais e Serviços e de Gestão Documental e Publicação Oficial da Administração Direta, Autárquica e Fundacional.

Parágrafo único. O Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais poderá financiar outros programas e ações da Secretaria de Estado da Administração.

Art. 2º O Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais fica subordinado às diretrizes e fundamentos da estrutura e cultura organizacional e ao modelo de gestão da Administração Pública Estadual e obedece aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Dos Recursos Financeiros do Fundo

Art. 3º Constituem receitas do Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais, as rendas:

I - provenientes das publicações, assinaturas e comercialização do Diário Oficial do Estado;

II - provenientes da criação, produção, impressão e comercialização de impressos oficiais;

III - resultantes da revenda de materiais permanente e de consumo, compartilhamento de serviços e da taxa de administração;

IV - resultantes das taxas incidentes sobre consignações facultativas incidentes na folha de pagamento dos servidores públicos civis e militares;

V - provenientes de doações, contribuições e financiamentos de entidades públicas ou privadas, nacionais ou do exterior;

VI - da remuneração oriunda de aplicações financeiras e o superávit financeiro do ano anterior, relativos ao Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais;

VII - procedente de outros recursos que lhe venham a ser destinados; e

VIII - de dotações orçamentárias.

Da Aplicação dos Recursos

Art. 4º Os recursos do Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais serão aplicados de acordo com a sua natureza, especialmente:

I - na gestão da Lista Básica de Material e na aquisição de material permanente, de consumo e serviços para a Administração Pública;

II - na aquisição de material permanente, de consumo e serviços para o Sistema de Gestão Documental e Publicação Oficial;

III - na aquisição de material permanente, de consumo e serviços para o Sistema de Gestão de Materiais e Serviços;

IV - no investimento, na construção, ampliação e melhoria das instalações e equipamentos da Secretaria de Estado da Administração e no desenvolvimento de sistemas administrativos e informatizados;

V - na capacitação de recursos humanos e no Sistema de Gestão de Recursos Humanos; e

VI - em outras despesas autorizadas pela Lei Orçamentária Anual.

Da Gestão do Fundo

Art. 5º A gestão do Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais é exercida pelo Secretário de Estado da Administração, a quem cabe:

I - fixar as diretrizes operacionais do Fundo;

II - estabelecer normas e instruções complementares disciplinadoras da aplicação dos recursos financeiros disponíveis;

III - aprovar os planos de aplicação;

IV - colaborar na elaboração dos planos de aplicação, analisando e selecionando os programas, projetos e atividades que poderão ser executados com as receitas do Fundo;

V - aprovar a proposta orçamentária anual, bem como acompanhar a execução financeira das receitas do Fundo;

VI - movimentar e aplicar as receitas do Fundo;

VII - desenvolver as atividades negociais e de ingresso das receitas ao Fundo;

VIII - prestar contas da gestão financeira do Fundo;

IX - desenvolver outras atividades indispensáveis à consecução das finalidades do Fundo; e

X - delegar competências para a prática de atos concernentes às atividades operacionais do Fundo.

Da Contabilidade do Fundo

Art. 6º A administração contábil do Fundo de Materiais, Publicações e Impressos Oficiais é exercida pela Secretaria de Estado da Administração, a quem compete:

I - colaborar na elaboração da proposta orçamentária anual do Fundo;

II - realizar a contabilidade do Fundo, organizar e expedir, nos padrões e prazos determinados, os balancetes, balanços e outras demonstrações contábeis;

III - sugerir normas e instruções complementares disciplinadoras para aplicação dos recursos disponíveis; e

IV - desenvolver outras atividades relacionadas com a administração contábil do Fundo.

Das Disposições Finais

Art. 7º O Chefe do Poder Executivo Estadual regulamentará esta Lei no prazo máximo de sessenta dias contados de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Florianópolis,

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 341/07**GABINETE DO GOVERNADOR****MENSAGEM Nº 218**

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE, SENHORAS E SENHORES DEPUTADOS DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO

Nos termos do artigo 50 da Constituição Estadual, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos da Secretaria de Estado da Fazenda, o projeto de lei que "Altera dispositivos da Lei nº 12.931, de 2004, que institui o procedimento da descentralização de créditos".

Florianópolis, 31 de julho de 2007

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

*Lido no Expediente**Sessão de 07/08/07*

SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA - SEF

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS SEF/GABS Nº 41/2007.

F

Florianópolis, 02 de maio de 2007.

Senhor Governador,

Submeto à elevada consideração de Vossa Excelência o incluso Projeto de Lei que visa a alterar a Lei nº 12.931 de fevereiro de 2004.

2. A referida Lei Ordinária institui o procedimento da descentralização de créditos orçamentários com o propósito de racionalizar a aplicação dos recursos públicos, reduzir custos operacionais e otimizar a estrutura da Administração do Estado.

3. As alterações constantes do Projeto de Lei anexo se justificam em decorrência da necessidade de ajuste das normas aos procedimentos operacionais, com o objetivo de melhorar o controle e a transparência da execução orçamentária e financeira. Com a liberação dos recursos financeiros ao órgão ou entidade que descentraliza o crédito orçamentário haverá maior controle e supervisão na alocação dos recursos.

4. Assim, por se tratar de assunto relevante, sugerimos a Vossa Excelência o encaminhamento deste Projeto de Lei à Casa Legislativa Estadual, da forma que está redigido.

Respeitosamente,

Sérgio Rodrigues Alves

Secretário de Estado da Fazenda

PROJETO DE LEI Nº PL/0341.8/2007

Altera dispositivos da Lei nº 12.931, de 2004, que institui o procedimento da descentralização de créditos.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA,

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os incisos II e III do art. 8º da Lei nº 12.931, de 13 de fevereiro de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º....."

I -

II - na liberação financeira dos Recursos Ordinários do Tesouro do Estado diretamente ao órgão ou entidade que descentralizar o crédito orçamentário; (NR)

III - na obrigatoriedade de o órgão ou entidade que descentralizar o crédito orçamentário efetuar o repasse dos recursos financeiros nas épocas dos adimplementos dos compromissos assumidos pelo que receber o crédito orçamentário descentralizado; e (NR)

IV -"

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Florianópolis,

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 342/07

GABINETE DO GOVERNADOR

MENSAGEM Nº 219

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE, SENHORAS E SENHORES DEPUTADOS DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO

Nos termos do artigo 50 da Constituição Estadual, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos da Secretária de Estado da Infra-Estrutura, o projeto de lei que "Autoriza o Poder Executivo a proceder à supressão de árvores em faixas de domínio das rodovias estaduais e estabelece outras providências".

Florianópolis, 31 de julho de 2007

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

ESTADO DE SANTA CATARINA

Gabinete do Secretário

EM Nº 010/07

Florianópolis, 18 de maio de 2007.

Excelentíssimo Senhor

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

Nesta

Senhor Governador,

Com os meus respeitosos cumprimentos, submeto à elevada apreciação de Vossa Excelência anexo anteprojeto de Lei Estadual, destinada a regulamentar o corte de árvores ao longo das Rodovias Estaduais.

Este assunto originou-se na Assembléia Legislativa do Estado, a qual solicitou ao Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) que coordenasse grupo de trabalho destinado a apresentar alternativa para a diminuição dos índices de acidentes de trânsito envolvendo a colisão em árvores.

Formou-se então um grupo, com a participação de técnicos do DEINFRA, DNIT, DETRAN, Polícia Militar Rodoviária e OAB, todos coordenados pelo Promotor de Justiça do Centro de Apoio Operacional da Cidadania e Fundações, resultando na formatação de anteprojeto de Lei, cuja cópia faço anexar.

A legislação proposta é de grande interesse do DEINFRA pois permitirá, se aprovada, a adoção de medidas preventivas para maior segurança dos usuários das rodovias estaduais.

Cumpra ressaltar que embora cópia do anteprojeto em tela tenha sido encaminhada ao DETRAN/SC, para análise e parece, até o presente momento não houve notícias daquele Órgão sobre o seu andamento.

Diante do exposto, solicito a Vossa Excelência analisar a presente minuta de projeto, bem como os demais documentos que lhe deram origem, para que, se aprovada, possa o projeto ser encaminhado e submetido à aprovação, de forma integral, da Assembléia Legislativa do Estado.

Respeitosamente

Deputado Mauro Mariani

Secretário

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DA CIDADANIA E FUNDAÇÕES

Florianópolis-SC, 11 de setembro de 2006 Of. n.º 216/2006/CCF

Ilustríssima Senhora

MARIA LÚCIA JUNQUEIRA DE ARANTES

Gerente de Campanhas Educativas de Trânsito - DETRAN/SC

Rua Ursulina de Senna Castro, 254 - Estreito

CEP: 88.070-290 - FLORIANÓPOLIS - SC

Senhora Gerente,

Encaminho a Vossa Senhoria o relatório final acerca das atividades desempenhadas pelo Grupo de Trabalho destinado a analisar a situação envolvendo o corte de árvores situadas às margens de rodovias e o texto do anteprojeto de lei que autoriza o Poder Executivo a proceder à supressão de árvores em faixas de domínio de rodovias estaduais e estabelece outras providências, a fim de que se leve a efeito o cumprimento das definições descritas no Relatório supracitado.

Atenciosamente,

DAVI DO ESPÍRITO SANTO

Promotor de Justiça

Coordenador do Centro de Apoio Operacional da Cidadania e Fundações

RELATORIO FINAL ACERCA DAS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELO GRUPO DE TRABALHO DESTINADO A ANALISAR A SITUAÇÃO ENVOLVENDO O CORTE DE ARVORES SITUADAS ÀS MARGENS DE RODOVIAS

Em decorrência da realização da Audiência Pública promovida pela Comissão de Segurança Pública da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC) para a discussão das questões de segurança no trânsito relativas à gravidade dos acidentes automobilísticos e da vegetação potencialmente perigosa para a produção de acidentes que se situam às margens de rodovias federais e estaduais foi estabelecido, sob a coordenação do Centro de Apoio Operacional da Cidadania e Fundações do Ministério Público de Santa Catarina (CCF) um grupo de trabalho destinado a analisar as questões acima citadas. Desse grupo participaram representantes da Comissão de Segurança Pública da ALESC, Polícia Rodoviária Federal (PRF), Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT/SC), Departamento Estadual de Infra-Estrutura (DEINFRA/SC), Polícia Militar Rodoviária Estadual do Estado de Santa Catarina, Ordem dos Advogados - Seção de Santa Catarina (OAB/SC), Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN/SC) e Fundação do Meio Ambiente (FATMA).

Nas dependências da Prédio Sede da Procuradoria Geral de Justiça em Florianópolis foram realizadas três reuniões de trabalho, respectivamente nos dias 07/07/06; 21/07/06 e 04/08/06 das quais, dentre outras ações, resultaram: **1)** a identificação por parte do DEINFRA/SC dos segmentos das rodovias estaduais com maior número de acidentes envolvendo colisão de veículos em árvores; **2)** a análise e alteração do anteprojeto de lei que autoriza o Poder Executivo proceder a supressão de árvores em faixas de domínios de rodovias estaduais e firmar convênio para dar destino ao produto resultante; **3)** a elaboração pelo DEINFRA da exposição de motivos do anteprojeto de lei supracitado; **4)** o encaminhamento do Ofício 385/2006, de 04/10/06-DEINFRA/SC à SC Parcerias solicitando a esta que, quando da implementação do processo de recomposição da mata nativa do Parque Florestal do Rio Vermelho, preserve a faixa de domínio da SC-406 do plantio de árvores que possam comprometer a segurança do trânsito.

Por fim, definiu-se que:

1) a documentação proveniente do levantamento efetuado pelo DEINFRA/SC contendo a identificação dos segmentos das rodovias estaduais com maior número de acidentes envolvendo colisão de veículos em árvores será encaminhada à Secretaria de Estado da Infra-Estrutura e à Comissão de Segurança Pública da ALESC juntamente com o texto do anteprojeto de lei anteriormente mencionado;

2) formular-se-á solicitação à Comissão de Segurança Pública da ALESC para que esta, na medida do possível, priorize esforços no sentido de submeter, com a maior brevidade, o texto do anteprojeto de lei em questão à análise do Plenário da Assembléia Legislativa para fins de aprovação daquele, o que viabilizará o suporte legal e financeiro ao DEINFRA/SC para o início das atividades de supressão da vegetação potencialmente perigosa para a produção de acidentes situadas às margens de rodovias estaduais;

3) será encaminhado ao Poder Executivo Estadual sugestão para que este elabore um plano para a supressão ou substituição da vegetação que seja potencialmente perigosa para a produção de acidentes, levando em consideração os estudos apresentados pelo DEINFRA/SC durante as reuniões realizadas no prédio sede da Procuradoria Geral de Justiça;

4) concomitantemente ao trâmite do ante-projeto de lei iia ALESC. será elaborado pelo DEINFRA/SC um estudo pormenorizado a respeito do tipo da vegetação situada às margens dos trechos de rodovias que apresentem registro de acidentes envolvendo choque de veículos em árvores.
Florianópolis-SC, 11/09/06

DAVI DO ESPÍRITO SANTO

Promotor de Justiça

Coordenador do Centro de Apoio Operacional da Cidadania e Fundações do Ministério Público de Santa Catarina

Ante Projeto de Lei

Autoriza o Poder Executivo a proceder à supressão de árvores em faixas de domínio de rodovias estaduais e estabelece outras providências.

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a suprimir árvores localizadas no interior das faixas de domínio de rodovias estaduais.

§ 1º O cumprimento dessa medida ficará a cargo do Departamento Estadual de Infra-estrutura, DEINFRA, por meio da Diretoria de Operações, a quem caberá as seguintes atribuições a serem exercidas direta ou indiretamente:

- I - identificar e cadastrar as árvores a serem suprimidas;
- II - requerer autorizações de corte dos órgãos ambientais competentes;
- III - identificar os lotes de toras nos respectivos segmentos rodoviários;
- IV - Estabelecer o valor mínimo dos lotes;
- V - acompanhar e fiscalizar o corte das árvores, atentando para a segurança rodoviária.

§ 2º São consideradas faixas de domínio, para efeitos de aplicação desta Lei, as áreas decretadas de utilidade pública, desapropriadas ou não, ao longo das rodovias estaduais, cujas larguras foram estabelecidas nos respectivos decretos expropriatórios e/ou nos projetos rodoviários, ou ainda aquelas áreas que, pela implantação da rodovia, o DEINFRA mantenha a posse mansa e pacífica.

§ 3º Nos segmentos rodoviários onde não houver faixa de domínio oficialmente decretada ou desapropriada, será considerada, para efeito de aplicação desta Lei, uma faixa de terras com 15 (quinze) metros de largura, contados a partir do eixo da rodovia.

Art. 2º O DEINFRA deverá adotar as providências necessárias para efetuar o corte e a venda dos produtos florestais através de leilão público.

Parágrafo Único. O DEINFRA deverá prever nos procedimentos administrativos para execução do leilão, a obrigatoriedade da vencedora da almeada em promover o corte, a limpeza e a roçada da faixa de domínio da rodovia, na extensão correspondente à ocorrência dos exemplares vegetais a serem suprimidos, assim como assumir o compromisso de recomposição do pavimento danificado em razão da extração do produto florestal.

Art. 3º Após a escolha da empresa vencedora do leilão, em cada lote, o representante do DEINFRA autorizará o início do serviço de corte e retirada e fornecerá a autorização de transporte do órgão ambiental competente, mediante o prévio depósito do respectivo valor total do lote leiloado em conta corrente a ser aberta no banco oficial do Estado, em nome do DEINFRA, especificamente para este fim.

Art. 4º O valor arrecadado com o leilão do produto vegetal a ser suprimido das rodovias estaduais será aplicado exclusivamente na manutenção, conservação e sinalização rodoviárias.

Art. 5º Nas áreas não identificadas como faixas de domínio, mas que apresentem condições de risco a segurança dos usuários das rodovias em razão da existência de árvores próximas à pista de rolamento, após emissão de laudo técnico, deverão os proprietários dessas áreas, as suas custas, promover a remoção das árvores, obedecida à legislação ambiental em vigor e no prazo estabelecido, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal nº 9.503/97.

§ 1º O DEINFRA providenciará a obtenção da Autorização de Corte junto ao Órgão ambiental competente:

§ 2º O prazo de que trata o caput será equivalente ao prazo estabelecido na Autorização de Corte.

Art. 6º Caso haja descumprimento do previsto no art. 5 deverá o DEINFRA promover a supressão da vegetação retratada no laudo técnico, após adoção dos procedimentos ambientais previstos na legislação, e o produto da supressão pagará as despesas decorrentes da sua execução.

§ 1º Se o produto da supressão não gerar montante suficiente para ressarcir as despesas o DEINFRA adotará as providências de cobrança previstas na legislação;

§ 2º Se houver saldo na operação descrita no caput o DEINFRA providenciará o recolhimento do montante em conta bancária do superficiário.

Art.7º Caberá ao DEINFRA providenciar projetos de manutenção das faixas de domínio que sofreram supressão de vegetação, compensando aquelas áreas onde, no passado, houve a supressão da mata ciliar, através de projeto paisagístico específico.

Parágrafo Único. O DEINFRA deverá:

- I - Implantar os projetos de manutenção e paisagismo das faixas de domínio;
- II - Monitorar permanentemente o processo de manutenção e conservação das faixas de domínio.

Art.8º A definição dos segmentos críticos e dos locais onde deverão ser suprimidas as árvores, obedecerá aos critérios técnicos da engenharia de tráfego e de segurança rodoviária, observando-se o histórico de acidentes de trânsito, com vítimas, cuja causa direta ou relacionada, tenha sido a colisão com as árvores existentes.

Art.9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10 Fica revogada a Lei 7.973, de 29 de junho de 1990.

**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA
CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DA CIDADANIA E FUNDAÇÕES**

Florianópolis-SC, 16 de novembro de 2006 Of. n.º 247/2006/CCI
Ilustríssima Senhora

MARIA LÚCIA JUNQUEIRA DE ARANTES

Gerente de Campanhas Educativas de Trânsito - DETRAN/SC

Rua Ursulina de Senna Castro, 254 - Estreito

CEP: 88.070-290 - FLORIANÓPOLIS - SC

Senhora Gerente,

Conforme solicitação efetuada por essa Gerência em 16/11/06 via contato telefônico, reenvio a Vossa Senhoria o relatório final acerca das atividades desempenhadas pelo Grupo de Trabalho destinado a analisar a situação envolvendo o corte de árvores situadas às margens de rodovias e o texto do ante-projeto de lei que autoriza o Poder Executivo a proceder à supressão de árvores em faixas de domínio de rodovias estaduais e estabelece outras providências, a fim de que se leve a efeito o cumprimento das definições descritas no Relatório supracitado.

Outrossim, informo que os documentos acima mencionados foram anteriormente encaminhados a essa Gerência pelo Ofício n.º 216/2006/CCF, de 11/09/06 (cópia anexa), recebido, pelo Sr. Paulo Roberto de Souza, Mat. 642-4, em 19/09/06, conforme consta do Aviso de Recebimento, (AR) anexo.

Atenciosamente,

DAVI DO ESPÍRITO SANTO

Promotor de Justiça

Coordenador do Centro de Apoio Operacional da Cidadania e Fundações

PROJETO DE LEI Nº PL/0342.9/2007

Autoriza o Poder Executivo a proceder à supressão de árvores em faixas de domínio das rodovias estaduais e estabelece outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA,

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a suprimir árvores localizadas no âmbito das faixas de domínio das rodovias estaduais.

Art. 2º São consideradas faixas de domínio, para efeitos de aplicação desta Lei, as áreas decretadas de utilidade pública, desapropriadas ou não, situadas ao longo das rodovias estaduais, cujas larguras foram estabelecidas nos respectivos decretos expropriatórios ou nos projetos rodoviários, bem como aquelas áreas que, pela implantação da rodovia, o DEINFRA mantenha a posse mansa e pacífica.

Parágrafo único. Nos segmentos rodoviários onde não houver faixa de domínio oficialmente decretada ou desapropriada, será considerada, para efeito de aplicação desta Lei, uma faixa de terras com 15 (quinze) metros de largura, contados a partir do eixo da rodovia.

Art. 3º A execução do disposto nesta Lei será efetuada pelo Departamento Estadual de Infra-Estrutura - DEINFRA, de forma direta ou indireta, cabendo-lhe:

- I - identificar e cadastrar as árvores a serem suprimidas;
- II - requerer autorizações de corte dos órgãos ambientais competentes;
- III - identificar os lotes de toras nos respectivos segmentos rodoviários;
- IV - estabelecer o valor mínimo dos lotes; e
- V - acompanhar e fiscalizar o corte das árvores, atentando para a segurança rodoviária.

Art. 4º O DEINFRA deverá adotar as providências necessárias para efetuar o corte e a venda dos produtos florestais através de leilão público.

Parágrafo único. O DEINFRA deverá prever, nos procedimentos administrativos para execução do leilão, a obrigatoriedade da vencedora da almoeda em promover o corte, a limpeza e a roçada da faixa de domínio da rodovia, na extensão correspondente à ocorrência dos exemplares vegetais a serem suprimidos, assim como assumir o compromisso de recomposição do pavimento danificado em razão da extração do produto florestal.

Art. 5º Após a escolha da empresa vencedora do leilão, em cada lote, o representante do DEINFRA autorizará o início do serviço de corte e retirada, bem como fornecerá a autorização de transporte expedido por órgão ambiental competente, mediante o prévio depósito do valor total do lote leiloado, em conta corrente a ser aberta especificamente para este fim, em instituição financeira oficial, em nome do DEINFRA.

Art. 6º O valor arrecadado com o leilão do produto vegetal a ser suprimido das rodovias estaduais será aplicado exclusivamente na manutenção, conservação e sinalização rodoviárias.

Art. 7º Nas áreas não identificadas como faixas de domínio, mas que apresentem condições de risco à segurança dos usuários das rodovias em razão da existência de árvores próximas à pista de rolamento, após emissão de laudo técnico, deverão os proprietários dessas áreas autorizar a remoção das árvores, no prazo de 30 dias após a notificação, obedecida à legislação ambiental em vigor, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro, Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. O DEINFRA providenciará a obtenção da autorização de corte no órgão ambiental competente.

Art. 8º O DEINFRA promoverá a supressão da vegetação retratada no laudo técnico, após a adoção dos procedimentos ambientais previstos na legislação, sendo que os recursos financeiros obtidos com a venda do produto resultante do corte da vegetação pagará as despesas decorrentes da sua execução.

Parágrafo único. Se houver saldo resultante da operação financeira descrita no *caput*, o DEINFRA providenciará o recolhimento do montante na conta bancária referida no art. 5º desta Lei.

Art. 9º Caberá ao DEINFRA providenciar projetos de manutenção das faixas de domínio que sofreram supressão de vegetação, compensando aquelas áreas onde, no passado, houve a supressão da mata ciliar, através de projeto paisagístico que utilize exclusivamente espécies nativas.

Parágrafo único. O DEINFRA deverá:

I - implantar os projetos de manutenção e paisagismo das faixas de domínio; e

II - monitorar permanentemente o processo de manutenção e conservação das faixas de domínio.

Art. 10. A definição dos segmentos críticos e dos locais onde deverão ser suprimidas as árvores obedecerá aos critérios técnicos da engenharia de tráfego e de segurança rodoviária, observando-se o histórico de acidentes de trânsito com vítimas, cuja causa direta ou relacionada tenha sido a colisão com as árvores existentes.

Art. 11. O Chefe do Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de sessenta dias contados de sua publicação.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Fica revogada a Lei nº 7.973, de 27 de junho de 1990.

Florianópolis,

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 343/07

GABINETE DO GOVERNADOR

MENSAGEM Nº 220

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE, SENHORAS E SENHORES DEPUTADOS DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO

Nos termos do artigo 50 da Constituição Estadual, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos da Secretaria de Estado da Educação, o projeto de lei que "Denomina Pedro Provin o Ginásio de Esportes da EEB Princesa Isabel no Município de Irati".

Florianópolis, 31 de julho de 2007

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO

Exposição de Motivos nº 04/07 Florianópolis, 26 de fevereiro de 2007.

Senhor Governador,

Trazemos à superior análise de Vossa Excelência pedido que nos foi apresentado pelo Secretário de Desenvolvimento Regional de São Lourenço para que seja denominado de Pedro Provin o Ginásio de Esportes da EEB. Princesa Isabel, município de Irati.

Informamos, senhor Governador, que a comunidade escolar, conforme os termos da Ata nº 06/2005, que segue, manifestou-se favorável ao nome proposto, o que é suficiente para que a SED não tenha qualquer restrição a ele, visto atender ao dispositivo da legislação que rege a espécie.

A nossa preliminar concordância à denominação do ginásio fica, evidentemente, condicionada à aprovação final de Vossa Excelência que, se assim entender, poderá autorizar o encaminhamento do projeto de lei à ALESC, para os procedimentos legislativos que cabem.

Anexamos a documentação pertinente em cumprimento da Lei nº 12.118, de 07 de janeiro de 2002.

Respeitosamente,

Paulo Bauer

Secretário de Estado

PROJETO DE LEI Nº PL/0343.0/2007

Denomina Pedro Provin o Ginásio de Esportes da EEB Princesa Isabel no Município de Irati.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA,

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica denominado Pedro Provin o Ginásio de Esportes da EEB Princesa Isabel, localizado na Linha Sete de Setembro, no Município de Irati.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Florianópolis,

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 344/07

ESTADO DE SANTA CATARINA

GABINETE DO GOVERNADOR

MENSAGEM Nº 221

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE, SENHORAS E SENHORES DEPUTADOS DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO

Nos termos do artigo 50 da Constituição Estadual, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de exposição de motivos da Agência de Fomento do Estado de Santa Catarina S/A - BADESC, o projeto de lei que "Altera dispositivo da Lei nº 13.438, de 2005, que institui a Fundação Cultural BADESC".

Florianópolis, 31 de julho de 2007

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

Lido no Expediente

Sessão de 07/08/07

FUNDAÇÃO CULTURAL BADESC

Excelentíssimo Senhor

Doutor Luiz Henrique da Silveira

Governador do Estado de Santa Catarina

NESTA

Assunto: Exposição de Motivos - Transformação da Fundação Cultural

Badesc

Senhor Governador,

Em 15 de julho de 2005 a Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina, aprovou projeto de Lei de iniciativa do executivo, criando a Fundação Cultural Badesc. Entidade sem fins lucrativos, visa apoiar a arte, o esporte, a música e a literatura no Estado de Santa Catarina, através da utilização de incentivos fiscais a nível federal, estadual e municipal e tem como mantenedor a Agência de Fomento do Estado de Santa Catarina SIA - BADESC.

Ocorre que quando da formulação do projeto de Lei a ser encaminhado a Assembléia Legislativa, não observamos as dificuldades operacionais que adviriam de sua personalidade jurídica, fundação pública de direito público, criando desta forma uma entidade da administração direta, com todas as implicações burocráticas e orçamentárias inerentes. Tal situação foi percebida pela Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão, somente após a criação da entidade, que nos alertou que as políticas administrativas do Governo do Estado, eram justamente de enxugar este tipo de entidade na estrutura do Estado.

Para solucionar o problema estamos encaminhado parecer jurídico e projeto de emenda de lei para Secretaria de Estado de Coordenação e Articulação, visando seu encaminhamento a ALESC, para a alteração da personalidade jurídica da Fundação, para *pública de direito privado*, a exemplo de outras entidades similares a nível federal e de outros estados da Federação.

Cabe salientar ainda que os recursos de manutenção da Fundação, de pequena monta e oriundos basicamente dos incentivos fiscais da Lei Rouanet, que o Badesc beneficia-se quando do pagamento do imposto de Renda, não justificam a burocracia de uma entidade da Administração Direta, como a contabilidade pública, inclusive com a Fundação Cultural BADESC indicação de contador da Fazenda Estadual, conta única do Tesouro do Estado e etc. Alia-se ainda o fato de que a Fundação Cultural não possui estrutura suficiente para gerenciamento deste tipo de entidade tendo sido criada, com o propósito de promover a cultura em nosso Estado, através de recursos que anteriormente se esvaíam para a União.

Atenciosamente,

Dalirio Beber

Presidente do Conselho Curador

PARECER Nº 02/2006

FUNDAÇÕES INSTITUÍDAS PELO PODER PÚBLICO SEGUNDO A CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Trata-se de pedido formulado pelo BADESC - Agência de Fomento do Estado de Santa Catarina, para tratar da possibilidade jurídica de ver a Fundação BADESC, pessoa jurídica fundacional criada mediante lei estadual como sendo exclusivamente de direito público, para que passe a operar como Fundação Pública de Direito Privado.

É o parecer:

1. Considerações preliminares

Utiliza-se o parecer do Ilustre Prof. *Aristides Climadon* renomado Reitor, que tratou de criação de Fundação Pública de Direito Privado por parte dos Municípios. Procurou-se incluir referências doutrinárias e jurisprudenciais catarinenses.

A origem de toda a polêmica parece residir na conceituação das categorias jurídicas sobre o que se entende por público e *privado*, no universo da Ciência Jurídica.

O direito público pertence ao direito do Estado, abrangendo o Constitucional, o Administrativo, o Penal, o Internacional Público, o Tributário e o Processual. Não há nitidez entre os limites do poder público e privado, porque o Estado tem se envolvido com inúmeras atividades privadas e se ocupa com uma variada gama de relações de Direito Sindical, Aeronáutico, de Navegação, Bancário e outras que, anteriormente, eram exclusividade do direito privado.

A diferença é importante, porque tem interferência na aplicação e na interpretação do Direito. Assim, na administração indireta, assume relevância a definição da natureza, porque envolve conseqüências de várias ordens. Não há dúvida, os fins públicos são distintos dos fins privados e, portanto, suas relações jurídicas são diferentes. São evidentes as dificuldades para separar o público do privado, como se fossem categorias opostas. Como o individual e o social se interpenetram, as relações jurídicas do público e do privado se complementam.

É oportuno dizer, antes de discorrer sobre o conteúdo legal expresso na Constituição de 1988 sobre esse instituto, que a menção "*fundação*," em nossa Carta Magna, quer significar uma estrutura e não um regime. Por estrutura entende-se a organização das partes num todo e por regime, o modo como as coisas, as instituições e as pessoas, na estrutura, devem ser conduzidas.

A norma de direito público tende sempre a regular um interesse, direto ou indireto, do próprio Estado em que tem vigência, seja para impor um princípio de caráter político e soberano. Seja para administrar os negócios públicos, seja para defender a sociedade, se indica o próprio alicerce do poder público. O direito privado é entendido como o conjunto de normas que regula as atividades ou os interesses do homem considerado como um ser individual. Todavia, quando se toma o homem como um elemento da sociedade e se exige dele a solidariedade para com todos os outros homens e o respeito às instituições constituídas, estamos adentrando o direito público.

O que se observa, atualmente, é uma certa e progressiva preocupação em valorizar e recuperar a autonomia individual, em face da alienação e despersonalização do indivíduo. Por isso, constata-se uma certa tendência à privatização e a desejos de mudança da ordem jurídica voltada ao pluralismo, tão bem descrita por Wolkmer. Diariamente, vêem-se os meios de comunicação alertando para as necessidades de reformas administrativas da Previdência Social, da legislação em geral e da própria Constituição.

As relações sociais reclamam novos ordenamentos jurídicos e o surgimento de instituições que realizem funções sociais, mas desvinculadas do emaranhado de obrigações e burocracias de natureza pública. Hoje, constata-se que tudo o que pertence à administração estatal, portanto pública, não funciona bem.

Por isso, a sociedade procura alternativas para instituições comunitárias que, ao mesmo tempo, não sejam públicas e nem sejam particulares, mas comunitárias. Surgem, então, as fundações, criadas pelo poder público, mas de direito privado e filantrópicas, como alternativas confiáveis, porque operam sem dono e sem fins lucrativos. A proliferação das fundações, na Europa, nos Estados Unidos e na América Latina, é uma manifestação desse desejo.

2. As fundações de acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

2.1. A Constituição de 1988 e a pluralidade de interpretações sobre a natureza jurídica das fundações

O Brasil é um país cujo sistema jurídico tem por tradição uma legislação complexa e exaustiva sobre todos e os mais impensáveis temas. A medida que a legislação prolifera, mais e mais se torna desconhecida e, o que é pior, desobedecida por muitos. Por isso, embora o princípio jurídico do art. 3º da Lei de Introdução ao Código Civil expresse que "ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece", não é comum, entre nós, a preocupação, nem com o conhecimento e nem com a eficácia de legislação promulgada.

Todavia, de acordo com Resende, apesar da farta e abundante legislação sobre quase tudo, "o legislador pátrio se absteve demasiadamente com relação às fundações criadas pelo poder público de direito privado". O problema da definição do regime jurídico específico das fundações criadas pelo Estado gerou longos debates na doutrina jurídica administrativista. Dobrowolski, sobre este aspecto, assim se posiciona:

O constituinte de 1988 podendo desatar a dificuldade não o fez. Da mesma forma, o poder reformador da Emenda n.º 19 de 1998 manteve dubiedade, como se vê nas referências adiante indicadas:

- "*administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais*" ou "*administração direta, autárquica e fundacional*" - art. 22 inciso XXVII; art. 37, XI; art. 38, caput; ADCT art. 19;
- "*fundação*" ou "*fundações*" - artigo 37, incisos XVII e XIX; art. 39 §7º; art. 40, caput; art. 163, inciso II;
- "*fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público*" ou "*fundações que instituírem e mantiverem*" - art. 7, incisos II e III; art. 150, § 1º; ADCT, art. 18 e art. 35, § 1º, inciso ?v; art. 64 p. 8).

Também o Prof. Dr. Paulo Henrique Blasi, em circunstanciado parecer que responde consulta do Sindicato dos Servidores de Ensino Superior de Blumenau sobre a Fundação Universidade Regional de Blumenau - FURB, entende que "as pessoas jurídicas nada mais são do que entidades fabricadas pelos homens para sobreviverem independentemente deles". Para o eminente professor, a fundação é um patrimônio personalizado, destinado a um fim definido pelo instituidor. Citando Adilson Abreu Dallari, faz clara distinção dizendo:

quando a lei cria diretamente uma fundação tem-se uma fundação pública. dotada de personalidade jurídica de direito público... Quando, por outro lado, a lei apenas autoriza a instituição, pelo poder público, na forma prescrita pelo Código Civil, tem-se uma fundação privada (...).

A Emenda Constitucional 19, art. 30, que alterou o art. 37, XIX, da Constituição da República Federativa do Brasil diz que a criação de uma fundação, pelo poder público, faz-se por autorização legislativa. A diretriz anterior dizia que a criação se faria por lei.

A recente Reforma Administrativa, através da Emenda citada, *que modifica o regime e dispõe sobre os princípios e normas da Administração Pública, servidores e agentes políticos, controle de despesas e finanças públicas e custeio de atividades a cargo do Distrito Federal e dá outras providências*, em seu art. 1º, altera a redação do art. 22, XXVII, da Constituição. Porém, mantém as regras obrigatórias de licitação para as *administrações fundacionais*, não mencionando se públicas ou privadas.

O art. 37, XIX c/c o art. XX e o § 6º da Constituição da República Federativa do Brasil, até o advento da Emenda Constitucional 19/98, incluía a administração fundacional como administração indireta e orientava o modo constitutivo da fundação autárquica e da fundação pública de direito privado.

Todavia, a Emenda Constitucional 19, no art. 3º, altera o artigo 37 da Constituição, modificando o caput, porquanto dele retira a inclusão das fundações como administração indireta. Altera, também, o inciso XIX, substituindo a obrigatoriedade de criação de fundação pública por lei, mas afirmando:

Art. 37. A Administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:
(...)

XIX - somente por lei específica poderá ser criada autarquia e autorizada a instituição de empresa pública, de sociedade de economia mista e de fundação, cabendo à lei complementar, neste último caso, definir as áreas de sua atuação.

Como se vê, a reforma não atingiu o inciso XX e o § 6º do artigo citado, evidenciando que tanto as fundações públicas autárquicas como aquelas de direito privado criadas pelo poder público dependem de autorização legal para sua instituição.

Quando da Reforma Administrativa, o legislador inclui as fundações entre outros entes administrativos públicos mas de direito privado, numa aparente intenção de orientar o poder público à compreensão da fundação como um ente de direito privado, já que no caput do art. 3º retira a fundação da administração indireta. Infere-se, portanto, que há o desejo de não confundir-la com a autarquia e aproximá-la da empresa pública, embora distintos os fins. Fica evidente, pois, que fundação pública não é, necessariamente, fundação autárquica, mas equiparada à sociedade de economia mista ou de empresa pública.

Ao analisar os dispositivos constitucionais que se referem às fundações, não se tem, de modo preciso, a definição do regime específico daquelas criadas pelo poder público, em face da imprecisão terminológica que emprestou ao termo *fundação*, no texto original e em suas reformas.

O poder público, diante dessa imprecisão, estaria impedido de criar fundações de direito privado? Inicialmente, convém mencionar a teoria de Helly Lopes Meirelles, que entende a fundação como ente de natureza privada. Diz:

A nossa Constituição não alterou a natureza jurídica das fundações, apenas adotou a denominação de fundação pública para essas entidades mantidas pelo poder público... O equívoco é manifesto. As fundações não perdem a sua personalidade privada, nem se estatizam a ponto de serem consideradas órgãos autônomos estatais, ou entidades públicas como se vem afirmando.

Nessa visão, a fundação é sempre um patrimônio personalizado, de modo que, seja ela criada por bens públicos ou por patrimônio de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado, se desvincula de seu criador e, portanto, fundação privada. Essa posição, porém, não é pacífica entre os estudiosos do assunto. Mesmo os adeptos da teoria do autor citado, hoje, curvam-se à idéia de que a fundação, uma vez criada pelo poder público, sempre será pública.

É com o próprio Helly Lopes Meirelles que encontramos a informação de que as fundações públicas, mencionadas na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, prestam-se, principalmente, a atividades não lucrativas e atípicas do poder público, mas de interesse coletivo, como a educação, cultura e pesquisa, sempre merecedoras do amparo estatal.

As Constituições do Brasil, anteriores à de 1988, não falavam de fundações públicas. Já o texto constitucional de 1988 a elas se refere utilizando vários sentidos, como já se disse. Mas, vale reforçar que, com exceção do art. 37 XX e seu § 6º, a Carta Magna sempre se refere às fundações de modo impreciso.

Lincoln Antônio de Castro chama atenção para vários artigos da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 que dizem respeito às fundações e com elas têm alguma relação, observando que a imprecisão faz inferir que houve o desejo do constituinte em manter a idéia de que o Estado pode criar instituições tanto de direito público como de direito privado. As primeiras seriam estatais ou governamentais, enquanto que as públicas de direito privado são consideradas públicas não governamentais, privadas sem serem particulares. Então parece evidente que a ilação pública é o gênero, enquanto que ser de direito privado ou de direito público é a espécie ou o atributo.

O art. 39 da Constituição do Brasil incluía, expressamente, as fundações públicas no regime jurídico único, quando se tratava dos planos de carreira dos funcionários. Sobre esse aspecto, o artigo 5º da Emenda Constitucional 19, que trata da Reforma Administrativa, altera substancialmente esse artigo, retirando as fundações da política pública de remuneração, numa clara alusão à fixação do plano de carreira daquelas instituições de acordo com sua natureza jurídica e numa demonstração de desvinculação do poder público.

O art. 71 da Constituição atribui ao Tribunal de Contas o exercício do controle externo das fundações *"instituídas e mantidas"* pelo poder público. *Aqui, o legislador define com clareza a competência do Tribunal de Contas em fiscalizar as fundações de direito público ou autárquicas.* Assim sendo, ao nosso entender, como já se comentou no final do capítulo anterior, as fundações públicas de direito privado são vigiadas pelo Ministério Público, porque se regem pelo que estabelece o Código Civil.

O art. 72 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, mantido pelas Emendas Constitucionais 01/94 e 10/96, obriga que o produto da arrecadação do imposto sobre renda e proventos de qualquer natureza incidentes na fonte sobre pagamentos efetuados a qualquer título, pelas fundações, integre o Fundo Social de Emergência. O dispositivo constitucional não explicita se o caso se refere às fundações instituídas e mantidas. Neste sentido, os artigos 157 e 158 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 dizem que o produto da arrecadação do imposto sobre renda e proventos de qualquer natureza, pagos pelas *fundações que instituírem e mantiverem*, pertencem respectivamente aos Estados e Municípios. Estariam aqui incluídas as fundações autárquicas ou também as fundações governamentais privadas, já que ambas foram criadas e de alguma forma, estas últimas, continuam mantidas pelo poder público? Também os artigos 163 e 165, que dispõem sobre o orçamento, orientam que compete à lei de iniciativa do Poder Executivo dispor sobre finanças públicas, num sentido expresso às fundações controladas pelo poder público. Todavia, é impreciso o emprego do termo fundações no artigo 167, quando trata da vedação do emprego de recursos orçamentários, sem autorização legislativa, para cobrir déficit de empresas, fundações e fundos e outras.

Contudo, o artigo 169 (modificado pelo art. 21 da Emenda Constitucional 19), que trata das despesas com pessoal ativo e inativo, e os artigos 18, 19, 35 e 64 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias referem-se com clareza às fundações instituídas e mantidas pelo poder público. Mas, é o artigo 242 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 que, ao nosso ver, protegendo as fundações governamentais privadas, define o regime jurídico dessas fundações:

Art. 242. O princípio do art. 206, IV, não se aplica às instituições oficiais criadas por lei estadual ou municipal e existentes na data da promulgação desta Constituição, que não sejam total ou preponderantemente mantidas com recursos públicos.

O dispositivo mencionado veio proteger as fundações educacionais existentes no Estado de Santa Catarina quanto a sua possibilidade de auto-mantenção, desonerando o poder instituidor e definindo que essas instituições são fundações oficiais.

Várias vezes a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 considera as fundações instituídas pelo poder público como pessoas de direito público: é o caso, por exemplo, do art. 39, que dispõe sobre o regime estatutário único (agora modificado pelo artigo 5º da Emenda Constitucional 19 de 1998, que trata da Reforma Administrativa) de incidência obrigatória sobre os servidores das fundações públicas, que deve ser utilizado por pessoas jurídicas de direito público. Este é, também, o entendimento do Supremo Tribunal Federal, na decisão de recurso extraordinário em Mandado de Segurança, RE 122 568/ ES, Rei. Min. Néri da Silveira. 2º Turma. Decisão em 08.03.93 (Rev. de Jurispr. 1.719-03, p.397. DJ de 1.10.93, p. 20.215).

Infere-se, portanto, que, apesar da imprecisão do uso do termo fundação, empregado na Constituição, a fundação é autárquica quando *"instituída e mantida"*. Por outro lado, é evidente, no nosso entender, que o legislador admite, embora não expressamente, a fundação pública de direito privado, criada por autorização legal, para cumprir atividade delegada do poder público e que não precisa ser, necessariamente, por ele mantida, conforme dispõe o art. 242 da nossa Carta Magna.

Os termos *fundações e fundações instituídas e mantidas*, utilizados pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no que se refere às fundações, não são sinônimos, como quer o ilustre professor Helly Lopes Meirelles, nem são empregados no mesmo sentido. Para alguns estudiosos, tais como José Cretella Júnior, Antônio Queiroz Telles, Admir Netto de Araújo e Maria Sylvia Zanella Di Pietro, o constituinte utilizou o termo fundações em sentidos diversos para se referir, genericamente, a fundações tanto de direito público como de direito privado.

Sobre o assunto, assim se refere o renomado professor Plínio Salgado:

Aliás, seria de todo incoerente usar locuções diferentes em assunto tão polêmico, caso tivessem o mesmo sentido. Afinal, nenhuma razão haveria para o uso de uma expressão longa. "fundações instituídas e mantidas pelo poder público", que aparece dez vezes no texto constitucional ao invés de uma mais concisa, "fundações públicas", mencionada apenas três vezes.

A palavra fundação, pelo que se depreende dos anais da Constituição da República Federativa do Brasil, quer significar mais uma estrutura do que um regime. Se assim é, então "fundação" poderá ser tanto de direito público como de direito privado, dependendo de como o desejo a entidade política que a criar, de acordo com os fins para os quais necessite ser instituída.

Não parece propósito do constituinte considerar a expressão "administração fundacional" como algo diferente da administração indireta. O legislador, no entendimento de Plínio Salgado, objetivou enfatizar que o ente "fundação" é integrante da administração indireta e não escapa ao âmbito da aplicação da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e outros mencionados no art. 37 da Magna Carta. Essa posição não é pacífica e, certamente, não é a intenção da Reforma Administrativa promovida pela Emenda Constitucional 19/98.

Como muitas fundações passaram a ser subterfúgio evasivo ao rigor dos controles públicos, a Constituição, para não sobrepair controvérsias sobre elas, tratou de definir que fundações públicas são aquelas *instituídas* e *mantidas* pelo poder público, ou "*fundações que instituírem e mantiverem*". Ora, se não há proibição expressa de que o poder público pode instituir e não manter, este mesmo poder público pode criar fundações de natureza privada. Daí a conclusão de que a Constituição abrange fundações de direito público e de direito privado. É o caso do artigo 22, XXVII, que submete ambas à lei da licitação.

O art. 150.º § 2º, trata, com a mesma abrangência, da imunidade de impostos e esta imunidade não está restrita às fundações públicas. Aliás, seria ato discriminatório se as fundações privadas, filantrópicas, de assistência social e educacional não tivessem assegurada a imunidade referida no artigo mencionado e o mesmo não fosse dispensado às fundações instituídas e mantidas pelo poder público de direito privado atuando no campo da pesquisa científica, da assistência social ou da educação. O mesmo é o sentido expresso nos artigos 157, I e 158, I no que se refere ao Imposto de Renda.

Aliás, é este o entendimento do STJ ROMS 6005/RJ. Rei. Min. Humberto Gomes de Barros. 1ª Turma. Decisão 06.09.95. DJ 1 de 16.10.95, p. 34.610. Como também do TRF - 1ª Região. AC 91.01.030680/GO. Re.: Juiz Eustáquio Silveira. 4ª Turma. Decisão 20.03.95. DJ 2 24.04.95, p. 22.956, afirmando que as fundações, desde que instituídas e mantidas pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, não necessitam recolher aos cofres da União o produto da arrecadação do Imposto sobre Renda e Proventos de qualquer natureza, incidente na fonte, sobre rendimentos pagos a qualquer título. Isto significa dizer que o imposto referido pertence a quem instituiu a fundação.

Roque Carraza, ao comentar o art. 157, I e referindo-se, concomitantemente, ao art. 158, I, que é norma paralela, assim se expressa:

Esta disposição constitucional tem a virtude de afastar a dúvida que reinava, a respeito, durante a vigência da Carta de 1967, em relação às autarquias e fundações instituídas e mantidas pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelo Municípios. Agora, incontavelmente, o imposto de renda (da União) retido na fonte, sobre rendimentos pagos por autarquias e fundações estaduais, distritais e municipais, não devem ser remetidos aos cofres federais, mas permanecer nos cofres da pessoa política que os pagou.

O sentido amplo da locução revela-se, ainda, no artigo 165, § 5º, I, que dispõe sobre a lei orçamentária anual. Já o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, art. 18, ao declarar extintos os efeitos jurídicos de qualquer ato legislativo ou administrativo lavrado a partir da instalação da Assembléia Constituinte, que tenha por objetivo a concessão de estabilidade ao servidor admitido sem concurso público, alcança as fundações instituídas e mantidas pelo poder público, sentido que, portanto, refere-se apenas às fundações de direito público. Disso se infere que somente as fundações *instituídas* e *mantidas* pela União, pelo Estado ou Município devem ser, obrigatoriamente, de natureza jurídica pública.

Os termos "fundações mantidas pelo poder público", que aparecem uma vez no texto constitucional (art. 37, XVII), inserindo alocação proibitiva de acumulação de cargos, empregos ou funções, ao lado das autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista, denotam a sua aceção ampla, compreendidas as fundações instituídas pelo poder público de direito *privado* e de direito *público*, contanto que sejam "mantidas"...

A Constituição, ao referir-se à "fundação pública", quer encerrar o conceito de fundações de natureza jurídica pública, criada por lei (art. 39, caput) para o exercício de uma atividade típica do Estado nela definida. Já no art. 37, XIX, segundo Plínio Salgado, a locução fundação pública é empregada *lato sensu*, ao se prescrever que "somente por lei específica poderão ser criadas empresa pública, sociedade de economia mista, autarquia ou fundação pública".

Em verdade, a fundação de direito público é criada por lei, com a qual adquire sua personalidade, ao passo que a fundação de direito privado tem a sua criação, a exemplo da empresa pública ou da sociedade de economia mista, por lei autorizativa, adquirindo personalidade jurídica a partir do registro do estatuto no órgão próprio.

A imprecisão do termo "fundação pública" do art. 37 XIX, parece abranger todas as fundações instituídas pelo poder público, independentemente da sua natureza jurídica. Então, infere-se, segundo o autor acima mencionado, que o termo "públicas" usado no artigo 39. caput e no artigo 19, caput do ADCT, para designar fundações de direito público não é capaz de conferir, por si só, o elemento substancial do regime jurídico de direito público a essas entidades. Parece estranho, mas daí conclui-se a existência de fundação pública de natureza privada. Pública porque instituída pelo poder estatal e privada porque seu regime obedece às orientações do Código Civil. A constituição reafirma o que se havia consubstanciado pela lei 7.696/87.

Breve análise das várias constituições brasileiras mostra que os constituintes não se preocuparam diretamente com o instituto da fundação, deixando a regulamentação ao Código Civil. Nada consta nas Cartas Magnas brasileiras, quer na Constituição Imperial, quer nas Cartas Republicanas de 1934, 1937, 1967 e 1969, sobre fundações, numa evidente alusão ao instituto orientado pelo primado do Direito Civil.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 procura, ainda que imprecisamente, dar diretrizes, quando no seu art. 22, XVII, assinala a competência da União para legislar sobre fundações instituídas e mantidas pelo poder público. Esse tipo de fundação, como adiante se verá, surgiu no Brasil com o Decreto-Lei 200, de 1967, mas o Decreto-Lei 900, de 1969, art. 8º, suprimiu-o. Tratava-se de fundações públicas de direito privado, prestando contas ao Tribunal de Contas e ficando sob a supervisão do ministério competente.

O legislador constituinte, de acordo com Cretella Júnior, em conferência no I Encontro Internacional de Fundações Privadas, realizado em outubro de 1995, em Porto Alegre, não tinha noções claras e precisas sobre a distinção entre fundações autárquicas e públicas de direito privado, sabendo-se que aquelas nada mais são do que uma das espécies em que se desdobram as autarquias.

2.2. As fundações educacionais criadas pelo poder público no Estado de Santa Catarina

Em Santa Catarina, existem dois tipos de fundações educacionais, instituídas pelo poder público:

- fundações autárquicas: dentre elas a Udesc (Universidade para o Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina) e a Esag (Escola de Administração e Gerência) criadas pelo Estado; a Furb (Fundação Universidade Regional de Blumenau), criada por lei municipal;
- fundações públicas de direito privado, instituídas pelo poder público municipal, mantenedoras de várias universidades, tais como a Fepevi (Fundação mantenedora da Universidade do Vale do Itajaí - Univali), a Fundação Educacional do Oeste de Santa Catarina - Unoesc, a Fundação Universidade da Região de Joinville (mantenedora da Universidade de Joinville - Univille), a Fundação Unisul (mantenedora da Universidade do Sul do Estado de Santa Catarina), a Fundação Educacional do Planalto Serrano - Uniplac, a Fundação Educacional do Alto Vale do Itajaí - Unidavi, as fundações mantenedoras da Universidade do Contestado, a Fundação para o Desenvolvimento do Ensino do Oeste de Santa Catarina - Fundeste (mantenedora da novel Universidade de Chapecó) a Fundação Educacional e Empresarial do Alto Vale do Rio do Peixe - Femarp, a Fundação Educacional de Jaraguá do Sul - Ferj, a Fundação Educacional de Brusque - Febe e outras.

Essas fundações são mantidas com recursos de sua própria atividade, sob o amparo do artigo 242 da Constituição, de eventuais contribuições e doações de particulares, de pessoas jurídicas e físicas e de algum recurso financeiro orçamentário do Estado, por conta do que dispõe o art. 170 da Constituição Estadual e das leis orgânicas dos municípios instituidores e daqueles municípios da área de abrangência de cada fundação.

Blasi, diz que "a algumas, as leis de criação conferiram personalidade jurídica de direito público, a outras, de direito privado". Diz que, na doutrina, os estudiosos discordam sobre a personalidade jurídica das fundações criadas pelo poder público. Os inúmeros organismos criados com o designativo de **fundação** pela União, Estados e Municípios, após o advento dos Decretos-Leis 200/67 e 900/69, com a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, devem obedecer aos princípios elencados no art. 37, em nível de identidade com a administração direta, indireta e autárquica.

A Constituição do Estado de Santa Catarina, quando dispõe sobre o assunto fundações, admite, no art. 13, § 1º, b, que faz parte da administração pública a fundação pública. Porém, o art. 24, parágrafo único, que trata da vedação de acumulação de cargos públicos, define que fundação pública é aquela instituída e mantida pelo poder instituidor. Nossa interpretação é a de que esta é a fundação autárquica.

Porém, ao atribuir às funções institucionais do Ministério Público, o art. 95, V da Constituição do Estado de Santa Catarina se reporta ao que dispõe o Código Civil brasileiro, dizendo que são funções do Ministério Público, além de outras: *velar pelas fundações*. Como se vê, não há especificação da natureza delas. Contudo, infere-se que o emprego do termo fundações, quando não acompanhado de *instituídas e mantidas*, se refere a fundações de direito privado, mesmo instituídas pelo poder público. Essa conclusão se dá, também, pela leitura do artigo 170 da Constituição citada.

Em Santa Catarina, as fundações criadas em virtude de lei, para fins educacionais, enquadram-se, ora como de direito privado ora como públicas municipais, conforme as diversas conveniências. Há uma indefinição e insegurança quanto à atribuição da personalidade jurídica dessas fundações. Sobre isso, Luiz Fernando Coelho assim se expressa:

O fato é que, no panorama atual do direito brasileiro, coexistem dois tipos de fundações: as particulares, instituídas nos termos do Código Civil e sujeitas ao controle do Ministério Público, e as públicas, instituídas pelo poder público, com ou sem observância do Código Civil, sujeitas ou não ao controle do Ministério Público e, mais das vezes, sujeitas ao controle e fiscalização do Tribunal de Contas.

Para alguns juristas, que tratam da natureza jurídica das fundações, não há mais controvérsia emergente, porque entendem que fundações instituídas e mantidas pelo poder público, também chamadas de fundações administrativas, são de natureza pública ou, no dizer de Blasi, já citado, autárquicas. Por outro lado, aquelas criadas pelo poder público, mas não mantidas ou não preponderantemente mantidas pelo poder público, definidas em seus estatutos como de direito privado, são regidas pelo que dispõe o Código Civil, também chamadas de fundações de cooperação, portanto públicas de direito privado. As primeiras regem-se pela lei que as criou e são fiscalizadas pelo Tribunal de Contas e administradas pelo poder que as criou. As fundações de cooperação regem-se pelo Código Civil, são autônomas, de direito privado e descentralizadas.

A fundação, como ente jurídico especial, isto é, uma universalidade de bens personalizada, em atenção a um fim que lhe dá unidade e autonomia, no direito positivo brasileiro sempre esteve sob o domínio da norma civil, sendo considerada pessoa jurídica de direito privado. Mesmo que o Decreto-Lei 200/67 e o Decreto-Lei 900/69, alterados, posteriormente pelas Leis 2.299/86 e 7.596/87, tivessem comparado a fundação à empresa pública, caracteriza-se como entidade de natureza privada. Foi a Constituição Federativa do Brasil de 1988 que instituiu, definitivamente, a fundação pública. Até então, era o Código Civil a norma e a diretriz orientadora sobre o tema. O novo Código Civil, que entra em vigor em 2003, nada inova sobre o tema.

A Lei 8.958, de 20 de dezembro de 1994, que dispõe sobre as relações entre as instituições federais de ensino superior e de pesquisa científica e tecnológica e as fundações de apoio, e dá outras providências, admite expressamente, em seu artigo 2º, a criação, pelo poder público, de fundações públicas de direito privado.

Observa-se, pela análise da legislação acima citada, que a submissão das fundações públicas às regras de direito público não lhes retira o caráter de direito privado, expressamente declarado pelo legislador. Em suma, a fundação pública de direito privado existe e é uma modalidade de descentralização administrativa ou uma forma de delegação de função do poder público, mediante a personalização de um patrimônio, que gravita na órbita do Estado e cujas diretrizes devem obediência à lei civil. É uma definição de Cretella Júnior: "uma entidade paraestatal, isto é, porque caminha lado a lado com o poder estatal".

Tanto as fundações autárquicas como as paragovernamentais, instituídas pelo poder público, somente podem ser criadas em virtude de lei autorizativa (art. 37, XIX da CF). Até o advento da Reforma Administrativa, pela Emenda Constitucional 19/98, para as de direito público, a lei lhes deu a existência; para as de direito privado, a lei é apenas autorizativa. Havia, portanto, uma diferença de forma, e, em face desse paralelismo, a extinção também se dava da mesma maneira. Diz Plínio Salgado:

A definição da personalidade jurídica da fundação, ou melhor, a escolha do tipo fundacional desejado, é privativa da entidade política (União, Estado, Distrito Federal ou Município). Isto porque cada qual é livre para dispor sobre a estrutura administrativa que lhe parecer mais conveniente à execução dos seus serviços, desde que, apenas, observe se as linhas mestras da administração federal, a vista do preceito constitucional (artigo 25 da CF), que determina o respeito e as normas estabelecidas na Constituição, dentre os quais o da forma organizacional administrativa (art. 37, XIX).

Como se vê, a legislação inicial (Decreto-Lei 200/67, art. 4, § 2º) comparava a fundação, instituída em virtude de lei, à empresa pública. Esta, no art. 5º, II, no mesmo diploma, fora definida como de natureza privada. O Decreto-Lei 900/69, art. 3º, definiu esta situação, integrando as fundações criadas pelo poder público na administração indireta sob a orientação do Código Civil, portanto, de direito privado.

Posteriormente, a legislação caminha no sentido de compreender e amparar dois tipos de fundações criadas pelo poder público: as de direito público, pertencentes à administração indireta, instituídas e mantidas pelo poder público, e as fundações públicas de direito privado, isto é, instituídas pelo poder público, mas não por ele mantidas ou preponderantemente mantidas, e regidas pelo que determina o Código Civil.

Assim como na legislação, tanto na jurisprudência como na doutrina, encontram-se as três tendências já mencionadas: a fundação como instituição de direito privado, instituída nos preceitos do Código Civil; a fundação governamental privada, instituída pelo poder público, mas não mantida ou preponderantemente mantida; a fundação pública autárquica, preponderantemente mantida pelo poder instituidor.

Nesta última direção decidiu o Tribunal de Justiça de Santa Catarina, que entendeu ser a Fundação Regional de Blumenau-Furb, mantenedora da Universidade Regional de Blumenau, mesmo sendo instituída de direito privado, uma entidade pública por essência. Disse o Tribunal de Justiça do Estado Catarinense:

(...) Há de fato uma lei municipal que diz tratar-se a FURB de pessoa de direito privado, de v. 2.876/82: a referida lei, no entanto, não foi recepcionada pela Constituição de 1988, já que com ela tornou-se incompatível.

Sobre a problemática da FURB, o parecer do ilustre prof. Dr. Paulo Henrique Blasi mostra que ela é uma instituição pública, com personalidade jurídica própria e que integra a administração descentralizada do município.

O Conselho Estadual de Educação, ao manifestar-se sobre se as fundações criadas pelos municípios, no Estado de Santa Catarina, e mantenedoras do ensino superior podem revalidar diplomas de graduação emitidos por universidades estrangeiras, já que o art. 48, § 2º da Lei 9.394/96 reza que os diplomas de graduação expedidos por universidades estrangeiras serão revalidados por universidades públicas... assim se expressa:

Paralelamente deve-se aduzir que este Conselho Estadual de Educação de SC, pela Resolução n. 03/97 de 27.02/97, considerou que as Instituições de Ensino Superior do Sistema Fundacional Catarinense. Estão enquadradas no inciso II, art. 17 da lei 9.394/96 - LDB - e, portanto, pertencentes ao Sistema de Ensino do Estado de Santa Catarina e, ipso facto, são públicas.

A Procuradoria Geral do Ministério da Educação, ao responder consulta sobre a possibilidade da Fundação UNOESC receber verbas do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, em 1994, exarou longo parecer que atribui às fundações, criadas pelo poder público regidas pelo Código Civil, com status de instituições de direito público. Diz:

De todo o exposto, concluímos que as instituições de ensino, ora examinadas, são entidades de direito público, embora batizadas, inadequadamente, de pessoas de direito privado, encontrando-se, desta forma, aptas a receber recursos públicos (...).

Em recente decisão, o Tribunal de Justiça de Santa Catarina, por seu Desembargador Alberto Costa, assim se pronunciou sobre esta questão:

Embora referida fundação tenha personalidade jurídica de direito privado, sendo registrada no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas e regida pelas disposições do Código Civil, foi criada a partir de autorização do Poder Público por meio de lei (Lei nº 545/68) para a consecução de determinado fim, de interesse público na área da educação, sujeita a supervisão ministerial, caracterizando-se como fundação governamental privada, guardando relação em tese, com os valores protegidos pela Lei Federal nº 8.437/92.

Todavia, o ilustre Promotor de Justiça André Fernandes Inaldêncio, Curador das Fundações no Município de Lages, em parecer circunstanciado, diz que, hoje, não subsistem quaisquer dúvidas sobre a autonomia do poder público em criar fundações públicas ou privadas. Para o douto operador jurídico, com o advento da Constituição de 1988, passou a existir, no âmbito do poder público, a administração fundacional (art. 37), espécie de instituições mantidas e criadas pelo poder público, sem que, no entanto, tenha-se operado ipso facto, mutação na estrutura jurídica das entidades então existentes, a revesti-las, todas, de caráter público. “Também não há de se afirmar tenha passado a visualizar, após a Constituição, a impossibilidade do surgimento de Fundações regidas pelos preceitos do Direito Civil, no plano jurídico vigente”. De acordo com o autor acima citado, o que passou a se disciplinar com a nova Lei Maior, foram, isto sim, as características que identificam cada espécie e os regramentos que lhe são inerentes. Dentre estes aspectos, exurgem os elementos que traduzem a natureza de cada fundação, valendo agora utilizá-los para a adequação do ente em objeto à sua real característica: a forma de criação e os atos imprescindíveis à sua existência; a constituição do seu patrimônio; o regime trabalhista aplicável a seus servidores; a existência de subvenções por parte do poder público e a tutela do poder público. Não é apenas um elemento dos acima citados que dá o caráter público a uma fundação criada pelo poder público. E conclui:

Assim, frente aos argumentos expostos, concluo no sentido de que a UNIPLAC (Lages) é ente de direito privado, o que afastou portanto, sua sujeição, na elaboração de sua execução contábil e financeira, ao regime da Lei 4.320/64 e o contido no art. 165, § 5º, I da Constituição Federal.

De acordo com o Ministro Néri da Silveira, após a decisão do RE n. 101.126-RJ, em 24.10.94, sendo relator o ilustre Ministro Moreira Alves, em que o Supremo Tribunal Federal firmou posição sobre a natureza jurídica das fundações criadas pelo poder público no sentido de entender que “nem toda fundação instituída pelo Poder Público é fundação de direito privado”, mas quando as fundações são instituídas pela União, pelo Distrito Federal, pelos Estados ou Municípios e assumem, por lei, a gestão do serviço público estatal obrigatório e se submetem ao regime administrativo previsto pelo poder instituidor, são fundações de direito público e, portanto, pessoas jurídicas de direito público. Estas não se confundem com fundações de direito privado também criadas pelo poder público. São, pois, espécie de autarquias e, portanto, não se submetem às normas do Código Civil.

Em síntese, nosso entendimento é o de que tanto o Estado pode instituir Fundações como pessoas Jurídicas de Direito Público como também, instituir Fundações Públicas de Direito Privado., isto é. concorda-se, integralmente com o que defende Maria Sylvania Zanella Di Pietro:

A posição da fundação governamental privada perante o poder público é a mesma das sociedades de economia mista e empresas públicas; todas elas são entidades públicas com personalidade jurídica de direito privado, pois todas elas são instrumentos de ação do Estado para a consecução de seus fins; todas elas submetem-se ao controle estatal para que a vontade do ente público que a instituiu seja cumprida, nenhuma delas se desliga da vontade do Estado, para ganhar vida inteiramente própria; todas elas gozam de autonomia parcial, nos termos outorgados pela respectiva lei instituidora.

Nesta mesma linha, Gasparini se posiciona definindo a fundação pública como:

O patrimônio público personalizado segundo as regras de Direito Público, destinado à persecução de finalidades de interesse da coletividade. Já a fundação privada criada pela Administração Pública pode ser assim definida: é o patrimônio público personalizado segundo as regras de Direito Privado, destinado a persecução de finalidades de interesse da coletividade. Destarte, o que as distingue é o regime jurídico que se lhes atribui.

Assim sendo, é o Parecer para que a Fundação BADESC, criada, na forma legal, pode ter seu regime alterado mediante lei, pelo poder público instituidor, porque este pode, pelo jus imperii, eventualmente, alterar lei autorizativa, para dar-lhe, sobretudo, configurações administrativas. Isto não ocorre com as fundações privadas criadas nos termos do Código Civil, pois o criador não tem mais condições de vínculo com a fundação criada após a destinação e personalização dos bens.

Assist. Consultoria Jurídica

3. Referências Bibliográficas

- BLASI, Paulo Henrique.** *Parecer sobre a natureza jurídica da Fundação Universidade de Blumenau. Florianópolis, 30 de setembro de 1993.*
- BRASIL.** *Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado, 1988.*
- BRASIL. Ministério da Educação.** *Fundo nacional do desenvolvimento da educação. Edelza Maria de Souza Freitas, Parecer 57 de 8 de Dezembro de 1994.*
- CASTRO, Lincoln Antônio.** *O Ministério Público e as fundações de direito privado. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1995.*
- CIMADOM, Aristides.** *Fundações Intituidas pelo Poder Público segundo a Constituição da República Federativa do Brasil, Parecer, www.unoescjba.rct-sc.br, cimadomprodu% E7oes.htm-2k -*
- COELHO, Luiz Fernando.** *Fundações públicas. Rio de Janeiro: Forense, 1978.*
- CONSELHO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO DO ESTADO DE SANTA CATARINA.** *Comissão de Ensino Superior. Cons. relator: Walter Fernando Piazza. Proc. 244/988. Florianópolis, 14 de julho de 1998.*
- CRETELA JÚNIOR, José.** *Fundações e categorias jurídicas. Fundações. Porto Alegre: Fundação Irmão José Otão, ano f, n.1, 1995.*
- CRETELLA JUNIOR, José.** *Curso de direito administrativo. 13. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994.*
- DALLARI, Adilson Abreu.** *Fundações privadas instituídas pelo poder público. Revista de Informação Legislativa. 28 (110): 206, São Paulo: Ltr, 1991.*
- DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella.** *Direito administrativo. 8. ed., São Paulo: Atlas, 1997.*
- DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella.** *Direito administrativo. 9. ed., São Paulo: Atlas, 2002.*
- DOBROWOLSKI, Silvio.** *Apresentação da obra de CIMADON, Aristides. A natureza jurídica das fundações criadas pelo poder público. Joaçaba: UNOESC, 2002.*
- GASPARINI, Diógenes.** *Direito Administrativo. São Paulo: Saraiva, 2001.*
- MEIRELLES, Helly Lopes.** *Direito administrativo brasileiro. 12. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 1989.*
- MEIRELLES, Helly Lopes.** *Direito administrativo brasileiro. 20. ed. São Paulo: Malheiros Editores. 1995.*
- RESENDE, Tomáz de Aquino.** *Novo manual de fundações. Belo Horizonte: Inédita, 1997.*
- SALGADO, Plínio.** *A natureza jurídica das fundações instituídas e mantidas pelo Estado. TC TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Belo Horizonte: Revista dos Tribunais, 1994.*
- SILVEIRA, José Néri.** *As fundações e o poder judiciário. Brasília: Supremo Tribunal Federal, 1995.*
- Conferência proferida em Porto Alegre em 6.10.95, no I Encontro Internacional de Fundações Privadas na Fundação Irmão José Otão.*
- TELLES, Antônio A. Queiroz e ARAÚJO, Admir Netto de.** *Direito administrativo na década de 90: estudos jurídicos em homenagem ao prof. J. Cretella Júnior. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.*
- SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça.** *Decisão sobre natureza jurídica da Fundação Educacional Regional de Blumenau - FURB. Relator: Des. Amaral e Silva SIT/1793, TJ-SC, 1994.*
- SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça.** *Pedido de suspensão de liminar nº 2002.008673-3, de Joaçaba. Fundação UNOESC x Diretório Central dos Estudantes. Relator: Des. Alcides Aguiar. Ação Cautelar nº 037.02.001754-1. Florianópolis, 16 de maio de 2002.*
- BRASIL. Tribunal Regional Federal - 1a. Região.** *A Constituição na visão dos tribunais. São Paulo: Saraiva, 1997, 1997. V. 1.*
- WOLKMER, Antônio Carlos.** *Pluralismo jurídico: fundamentos de uma nova cultura no direito. São Paulo: Alfa - Omega, 1994.*

PROJETO DE LEI Nº PL/0344.0/2007

Altera dispositivo da Lei nº 13.438, de 2005, que institui a Fundação Cultural BADESC.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA,

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O caput do art. 1º da Lei nº 13.438, de 15 de julho de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica instituída a Fundação Cultural BADESC, Fundação pública de direito privado, vinculada à Agência de Fomento do Estado de Santa Catarina S/A - BADESC, com sede em Florianópolis e foro na Comarca da Capital, tendo por finalidade estimular, apoiar e promover o desenvolvimento artístico, cultural, esportivo e educacional, bem como fomentar a pesquisa e o processo tecnológico e científico aplicados à cultura no âmbito do Estado de Santa Catarina.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. Florianópolis,

LUIZ HENRIQUE DA SILVEIRA

Governador do Estado

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 345/07

Declara de Utilidade Pública a ADEDH - Associação em Defesa dos Direitos Homossexuais, de Florianópolis.

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, a ADEDH - Associação em Defesa dos Direitos Homossexuais, com sede e foro na cidade e Comarca de Florianópolis.

Art. 2º - A entidade de que trata o artigo anterior, ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de agosto de 2007.

Ana Paula Lima
Deputada Estadual

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

A ADEDH - Associação em Defesa dos Direitos Homossexuais, constituída em 19 de março de 1993, é uma pessoa jurídica de direito privado, sem fins econômicos, e duração por tempo indeterminado, com sede no Município de Florianópolis.

Para efeitos de registro e identificação pública, a entidade utilizará respectivamente a razão social "ADEDH - Associação em Defesa dos Direitos Homossexuais", e o nome fantasia "ADEH Nostro Mundo".

A ADEH Nostro Mundo tem por finalidade:

a) a defesa incondicional do reconhecimento de identidade de gênero feminino das transgêneros e a proposição de avanços na legislação em direção reconhecimento desta condição e suas implicações;

b) defender os direitos humanos, particularmente no que se refere ao direito de livre expressão e livre orientação sexual;

c) prestar assistência psicológica, jurídica e acompanhamento terapêutico às pessoas que vivem com VIH (Vírus da Imunodeficiência Humana) e Sida (Síndrome da Imunodeficiência Adquirida), sem eximir o estado de sua responsabilidade constitucional;

d) desenvolver atividades e projetos de prevenção às ITS (Infecções de Transmissão Sexual), VIH e Sida voltados à população, com prioridade àquelas populações em situação de maior vulnerabilidade;

e) desenvolver atividades de cunho cultural, esportivo e beneficente no intuito de ampliar a integração e sociabilização de seus (as) associados (as);

f) promover atividades em parceria com organizações públicas e privadas, governamentais e não governamentais para garantir a consecução destas finalidades, sob os princípios de solidariedade, respeito mútuo e soberania institucional de cada ente.

A ADEH Nostro Mundo trabalhará em vínculo direto com o Fórum Catarinense das ONG/AIDS do qual é membro integrante, bem como com os demais movimentos sociais e entidades co-irmãs que pautem suas ações na defesa dos direitos humanos.

Anexo ao presente, seguem, a documentação exigida pela Lei nº 10.436, de 01 de julho de 1997.

Assim, solicitamos o acolhimento deste Projeto de Lei.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 346/07

Declara de Utilidade Pública a Estrela Guia - Associação em Defesa das Mulheres Profissionais do Sexo, de Florianópolis.

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, a Estrela Guia - Associação em Defesa das Mulheres Profissionais do Sexo, com sede e foro na cidade e Comarca de Florianópolis.

Art. 2º - A entidade de que trata o artigo anterior, ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de agosto de 2007.

Ana Paula Lima
Deputada Estadual

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

A Estrela Guia, constituída em 01 de dezembro de 2002, pessoa jurídica de direito privado, é uma associação civil sem fins econômicos, e duração por tempo indeterminado, com sede no Município de Florianópolis.

Para Efeitos de registro, a entidade utilizará a razão social "Estrela Guia" - Associação em Defesa das Mulheres Profissionais do Sexo com nome fantasia somente Estrela Guia.

A Estrela Guia tem por finalidade:

a) desenvolver ações que promovam o exercício pleno da cidadania e dos direitos humanos, das pessoas que vivem situações de discriminação e/ou exclusão social em quaisquer níveis, e particular das mulheres profissionais do sexo;

b) desenvolver atividades e projetos de prevenção às DST (doença sexualmente transmissíveis), HIV (vírus da imunodeficiência Humana) e SIDA (síndrome da Imunodeficiência adquirida), drogas e educação voltados à população, com prioridade àquelas populações em situação de maior vulnerabilidade;

A Estrela Guia trabalhará em vínculo direto com os movimentos sociais, onde buscará obter assento nas mais diferentes articulações, desde que não conflitem com seus objetivos.

Anexo ao presente segue a documentação exigida pela Lei nº 10.436, de 01 de julho de 1997.

Assim, solicitamos o acolhimento deste Projeto de Lei.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 347/07

Declara de utilidade pública o centro de Treinamento FUTSAL - Fraiburgo - CETREFF.

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública o Centro de Treinamento - FUTSAL - CETREFF, com Sede e foro no município e Comarca de Fraiburgo - Santa Catarina.

Art. 2º A entidade de que trata o artigo anterior, ficam assegurados os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões,
Deputado Romildo Titon

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

O Centro de Treinamento Futsal Fraiburgo - CETREFF localizado em Fraiburgo tem sua Sede na cidade de Fraiburgo situada a Rua Albano Burguer, nº 185, tem por objetivo desenvolver a prática do Futsal e outras modalidades esportivas, proporcionando meios de recreação e ocupação, em especial aos seus Associados e familiares, fomentar a ação social e promover em suas instalações quaisquer outras modalidades esportivas, divulgar e disseminar a prática dos esportes nas comunidades carentes do município. Oportunizando a juventude mirim e jovem da comunidade fraiburguense, para a prática de esporte e outras modalidades de lazer saudável.

A criação deste Centro de Treinamento, sem dúvida trará grandes benefícios à cidade de Fraiburgo, no incentivo de promover e colaborar com os jovens na prática de esporte, visando, o bem estar da população daquele Município.

Diante do exposto, faz-se necessário o reconhecimento deste Centro de Treinamento no Município de Fraiburgo, que tantos benefícios trarão a comunidade.

Certo de estar atendendo a vontade da população do grandioso Município de Fraiburgo venho solicitar o apoio dos Nobres Pares Deputados neste Projeto de Lei.

*** X X X ***

PROJETO DE LEI Nº 348/07

Declara de utilidade pública o Lar das Meninas Casa do Caminho do município de Campos Novos.

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública o Lar das Meninas Casa do Caminho, com sede e foro no município e Comarca de Campos Novos.

Art. 2º A entidade de que trata o artigo anterior, ficam assegurados os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões,
Deputado Romildo Titon

Lido no Expediente
Sessão de 07/08/07

JUSTIFICATIVA

O Lar das Meninas "Casa do Caminho", terá sua Sede na cidade de Campos Novos situada a Rua Ramon Garcia, s/n - bairro Santo Antonio, sua, principal finalidade, será, voltada ao desenvolvimento de ações para a defesa, elevação e manutenção da qualidade de vida da população do bairro, assim foi criado este Lar das Meninas, a fim de beneficiar a sociedade Camponovense.

A criação deste Lar das Meninas sem dúvida trará grandes benefícios ao bairro de Santo Antonio, no incentivo de promover e colaborar nos projetos, visando, o bem estar e melhorias do Bairro.

Diante do exposto, faz-se necessário o reconhecimento deste Lar das Meninas, Casa do Caminho no bairro de Santo Antonio no Município de Campos Novos, que tantos benefícios trarão a comunidade.

Certo de estar atendendo a vontade da população do grandioso bairro de Santo Antonio no município de Campos Novos venho solicitar o apoio dos Nobres Pares Deputados neste Projeto de Lei.

*** X X X ***