

ANO LXII

FLORIANÓPOLIS, 30 DE AGOSTO DE 2013

NÚMERO 6.590

MESA

Joares Ponticelli
PRESIDENTE

Romildo Titon

1º VICE-PRESIDENTE

Pe. Pedro Baldissera

2º VICE-PRESIDENTE

Kennedy Nunes

1º SECRETÁRIO

Nilson Gonçalves
2º SECRETÁRIO

Manoel Mota

3º SECRETÁRIO

Jailson Lima 4º SECRETÁRIO

LIDERANÇA DO GOVERNO

Aldo Schneider

PARTIDOS POLÍTICOS

(Lideranças)

PARTIDO PROGRESSISTA

Líder: Valmir Comin

PARTIDO DO MOVIMENTO DEMOCRÁTICO BRASILEIRO

Líder: Carlos Chiodini

PARTIDO SOCIAL DEMOCRÁTICO

Líder: Darci de Matos

PARTIDO DOS TRABALHADORES

RTIDO DOS TRABALHAD Líder: Ana Paula Lima

Lider. Aria i adia Lima

PARTIDO DA SOCIAL DEMOCRACIA BRASILEIRA

MUCKACIA BRASILEI

Líder: Dóia Guglielmi

DEMOCRATAS

Líder: Narcizo Parisotto

PARTIDO COMUNISTA DO BRASIL

Líder: Angela Albino

PARTIDO POPULAR SOCIALISTA

Líder: Altair Guidi

PARTIDO DEMOCRÁTICO TRABALHISTA

Líder: Sargento Amauri Soares

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO

Mauro de Nadal - Presidente Silvio Dreveck - Vice-Presidente José Nei A. Ascari Jean Kuhlmann Ana Paula Lima Dirceu Dresch

Dirceu Dresch Serafim Venzon

Narcizo Parisotto Aldo Schneider

COMISSÃO DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO

Reno Caramori - Presidente Carlos Chiodini - Vice-Presidente Volnei Morastoni

Darci de Matos Aldo Schneider Marcos Vieira

Sargento Amauri Soares

COMISSÃO DE PESCA E AQUICULTURA

Dirceu Dresch - Presidente Maurício Eskudlark - Vice-Presidente

Edison Andrino Moacir Sopelsa Reno Caramori

Dóia Guglielmi Sargento Amauri Soares

COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

Marcos Vieira - Presidente Silvio Dreveck - Vice-Presidente

Ciro Roza Dirceu Dresch Aldo Schneider Renato Hinnig Angela Albino

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

José Nei A. Ascari - Presidente José Milton Scheffer - Vice-Presidente Taxista Voltolini

Luciane Carminatti Dirce Heiderscheidt Antonio Aguiar Serafim Venzon

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

Taxista Voltolini - Presidente Neodi Saretta - Vice-Presidente Silvio Dreveck Aldo Schneider Edison Andrino

Dado Cherem Maurício Eskudlark

COMISSÕES PERMANENTES COMISSÃO DE FINANCAS COM

E TRIBUTAÇÃO Gilmar Knaesel - Presidente

Darci de Matos - Vice-Presidente Angela Albino Valmir Comin

Neodi Saretta Luciane Carminatti Renato Hinnig Antonio Aguiar Marcos Vieira

COMISSÃO DE AGRICULTURA E POLÍTICA RURAL

Moacir Sopelsa - Presidente José Milton Scheffer - Vice-Presidente José Nei A. Ascari

Dirceu Dresch Narcizo Parisotto Mauro de Nadal Dóia Guglielmi

COMISSÃO DE ECONOMIA, CIÊNCIA, TECNOLOGIA, MINAS E ENERGIA

José Milton Scheffer - Presidente Angela Albino - Vice-Presidente Gelson Merisio

Dirceu Dresch Carlos Chiodini Moacir Sopelsa Dado Cherem

COMISSÃO DE TURISMO E MEIO AMBIENTE

Neodi Saretta - Presidente Taxista Voltolini - Vice-Presidente Ciro Roza

Valmir Comin Dirce Heiderscheidt Edison Andrino Gilmar Knaesel

COMISSÃO DE ÉTICA E DECORO PARLAMENTAR

Dóia Guglielmi - Presidente
Jorge Teixeira
Gelson Merisio
Valmir Comin
Luciane Carminatti
Volnei Morastoni
Moacir Sopelsa
Antonio Aquiar

Antonio Aguiar Narcizo Parisotto

COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS

Luciane Carminatti - Presidente Angela Albino - Vice-Presidente Jorge Teixeira Dirce Heiderscheidt Antonio Aguiar Gilmar Knaesel José Milton Scheffer

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA

Maurício Eskudlark - Presidente Carlos Chiodini - Vice-Presidente Sargento Amauri Soares Reno Caramori

Ana Paula Lima Renato Hinnig Marcos Vieira

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E DESPORTO

Antonio Aguiar - Presidente Luciane Carminatti - Vice-Presidente Silvio Dreveck Ismael dos Santos Sargento Amauri Soares Carlos Chiodini Dado Cherem

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Angela Albino - Presidente Jean Kuhlmann - Vice-Presidente Reno Caramori Volnei Morastoni Edison Andrino Dirce Heiderscheidt Gilmar Knaesel

COMISSÃO DE SAÚDE

Volnei Morastoni - Presidente Antonio Aguiar - Vice-Presidente José Milton Scheffer Sargento Amauri Soares Jorge Teixeira Mauro de Nadal Serafim Venzon

COMISSÃO DE PROTEÇÃO CIVIL

Jean Kuhlmann - Presidente Aldo Schneider - Vice-Presidente Silvio Dreveck Volnei Morastoni Mauro de Nadal Taxista Voltolini Gilmar Knaesel

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE

Serafim Venzon - Presidente Ismael dos Santos - Vice-Presidednte Ana Paula Lima Dirce Heiderscheidt Carlos Chiodini Valmir Comin Narcizo Parisotto

COMISSÃO DE PREVENÇÃO E COMBATE ÀS DROGAS

Ismael dos Santos - Presidente Ana Paula Lima - Vice-Presidente Antonio Aguiar Dado Cherem Reno Caramori Gelson Merisio Sargento Amauri Soares

DIRETORIA LEGISLATIVA

Coordenadoria de Publicação:

Responsável pela revisão dos documentos digitados, bem como editoração, diagramação e distribuição. Coordenador: Carlos Augusto de Carvalho Bezerra

Coordenadoria de Taquigrafia do Plenário:

Responsável pela composição e revisão das atas das sessões ordinárias, especiais, solenes e extraordinárias.

Coordenadora em exercício: Rita de Cassia Costa

DIRETORIA DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÕES

Coordenadoria de Divulgação e Serviços Gráficos:

Responsável pela impressão. Coordenador: Francisco Carlos Fernandes Pacheco

DIÁRIO DA ASSEMBLEIA EXPEDIENTE



Assembleia 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 XXII NESTA EDIÇÃO: 24 PÁGINAS TIRAGEM: 5 EXEMPLARES

ÍNDICE

Publicações Diversas

abilicações biveisas	
Audiências Públicas	2
Atas de Comissões	
Permanentes	15
Avisos de Licitação	18
Ofício	19
Portarias	19
Redações Finais	22

PUBLICAÇÕES DIVERSAS

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA, PROMOVIDA PELA COMISSÃO DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO URBANO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA, DESTINADA A DEBATER A IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA DO FRANGO E DA FERROVIA LITORÂNEA, REALIZADA NO DIA 7 DE JUNHO DE 2013, ÀS 16H, NO MUNICÍPIO DE JOINVILLE

No dia 7 de junho de 2013, às 16h, reuniram-se autoridades e a sociedade em geral no auditório da Associação Comercial e Industrial de Joinville (Acij), no Município de Joinville, para a audiência pública, promovida pela Comissão de Transporte e Desenvolvimento Urbano da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Alesc), destinada a debater a implantação da Ferrovia do Frango e da Ferrovia Litorânea. Dando início ao evento, a mestre de cerimônias, senhora Nicoli Madeira, convidou para compor a mesa dos trabalhos o Deputado Estadual Darci de Matos e o Deputado Estadual Antônio Aguiar, proponentes da audiência pública; o Deputado Estadual Sandro Silva; o senhor Udo Döhler, Prefeito do Município de Joinville; a senhora Simone Schramm, Secretária de Estado de Desenvolvimento Regional de Joinville; o senhor Roberto Agenor Scholze, Prefeito do Município de Mafra e presidente da Associação dos Municípios do Planalto Norte (Amplanorte); o Vereador João Carlos Gonçalves, Presidente da Câmara Municipal de Joinville; o senhor Mario Cezar Aguiar, presidente da Acij; o senhor Paulo Corsi, presidente do Porto de Francisco do Sul: o senhor André Romero. administrativo-financeiro do Porto Itapoá; e o senhor Pedro Lopes, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado de Santa Catarina (Fetrancesc). Na sequência, registrou a presença de Rildo Voigt, intendente distrital do Município de Três Barras; de Christian Martins, Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico Sustentável e do Meio Ambiente do Município de Porto União; de André Veiga, presidente da Associação Empresarial de São Francisco do Sul; de João Carlos Gottardi, assessor parlamentar, representando o Deputado Federal Décio Lima; de Ricardo Pereira Martins, Secretário de Estado de Desenvolvimento Regional do Município de Canoinhas; de Leila Ventura Schubert, diretora de Relações Institucionais do Banco de Olhos de Joinville; de Arildo Gesser, Vice-Prefeito do Município de

São Bento do Sul; de José Paulo Cabral Vicente, gerente de Desenvolvimento Ambiental da Fatma de Joinville; de Otanir Mattiola, representando o Deputado Estadual Dirceu Dresch; de Aluisio Salvatti, Vice-Prefeito do Município de Porto União; de Alceu Jung, Vereador do Município de Porto União; de Ednei de Oliveira Borges, assessor parlamentar, representando o Vereador Cláudio Aragão, de Joinville; de Fabiano Floriani Garcia, Vereador do Município de Araquari; de Antônio Ricardo Sampaio, gerente administrativo, representando o Porto Seco Rocha, de São Francisco do Sul; de Elder Figueiredo Arceno, assessor parlamentar da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo de Santa Catarina (Fecomércio); de Cirene Schvendtner, representando a Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) do Município de Mafra; de Deneusa Luzia Rodrigues, presidente da Associação Joinvillense de Organizações Sociais; de Rodrigo Silveira, assessor parlamentar, representando o Deputado Estadual Volnei Morastoni; de Rubens Blaszkowski, Prefeito do Município de Campo Alegre; de Paulo Roberto Schwarz, Vice-Prefeito do Município de Garuva; de Jeferson Garcia, Vereador do Município de Itapoá; de Poliane da Silva, representando Norberto Sganzerla, Secretário de Infraestrutura do Município de São Francisco do Sul; de Valmor Pianezzer, presidente da Associação da Câmara de Vereadores do Vale do Itapocu; de Ernani Wogeinaki Junior, Vereador do Município de Três Barras; de Levi Rioschi, Vereador do Município de Joinville; de Wilson Pereira, Vice-Prefeito do Município de Canoinhas; de Luiz Alberto Faria, Prefeito do Município de Canoinhas; de Angélica Ponciano, assessora parlamentar, representando o Deputado Estadual Nilson Gonçalves; e de Ilton Piram, assessor parlamentar, representando o Senador da República Cassildo Maldaner. Ato contínuo, a mestre de cerimônias passou a palavra ao Presidente da reunião, o Deputado Estadual Darci de Matos, que, iniciando a audiência pública, cumprimentou os membros da mesa e o público presente e comentou ter recebido as justificativas de ausência do Senador da República Paulo Roberto Bauer e do Presidente da Comissão de Transportes da Alesc, o Deputado Estadual Reno Caramori. Em seguida, disse que o Deputado Estadual Antônio Aguiar vinha liderando a discussão da Ferrovia do Frango na Alesc, sobretudo no planalto norte catarinense, mas que também vinha se destacando pela ajuda prestada à cidade de Joinville. [Taquígrafo-Revisor: Eduardo Delvalhas dos Santos] Dito isso, informou que dentro de instantes chegaria àquela audiência o Senador Luiz Henrique da

Silveira. Na sequência, fez algumas observações a respeito do tema em questão falando que os dados do Brasil são assustadores no que dizem respeito à ferrovia; que nos últimos cinquenta anos conseguiu-se reduzir a malha ferroviária em 10 mil quilômetros; e que na atualidade há aproximadamente trinta mil quilômetros de malha ferroviária no Brasil, o que é absurdo. Indo além, disse que Santa Catarina transportava 5% do seu movimento econômico pela malha ferroviária e que no Brasil era mais ou menos isso também, ao passo que países desenvolvidos chegavam a transportar 50% do seu movimento econômico por ferrovia. Em seguida, informou que o motivo da audiência pública dizia respeito ao lançamento feito pela Presidenta Dilma de um plano de investimentos na ordem de R\$ 91 bilhões, proposto para colocar a economia no rumo certo, que seriam aplicados em três malhas ferroviárias; e que naquela audiência seriam discutidos dois trechos, sendo um o da Ferrovia do Frango, ligando Chapecó ao litoral catarinense. A respeito desse trecho ferroviário, também informou que havia uma corrente que advogava a causa da implantação dessa ferrovia pelo alto Vale do Itajaí - Blumenau e Itajaí - e outro grupo de segmento de empresários e políticos, incluindo o orador em questão, que defendia a malha ferroviária ligando o planalto norte ao Porto de São Francisco do Sul e ao Porto Itapoá. Ainda informou que iriam tratar da Ferrovia Litorânea, interligando os portos, e acrescentou que Santa Catarina tinha um dos polos portuários mais importantes do mundo. Voltando à Ferrovia do Frango, falou que depois o Deputado Aguiar iria fazer também uma exposição sobre isso; que ele, Deputado Darci, e o Deputado Aguiar, que vinha defendendo esta tese de forma implacável na Assembleia Legislativa, advogavam pela causa do trajeto saindo de Chapecó e chegando aos Portos de São Francisco e de Itajaí; e que esse trajeto passaria por Chapecó, por Seara, por Concórdia, por Joaçaba, por Porto União, por Canoinhas, por Mafra, por Joinville e por São Francisco do Sul. Prosseguindo, citou haver várias justificativas para advogar a causa desse traçado; primeiro, se passasse a Ferrovia do Frango pelo planalto traria nova perspectiva para o desenvolvimento de uma das regiões talvez mais carentes do meio-oeste de Santa Catarina, a região do Vale do Contestado. Mais do que isso, para este traçado, pelo planalto chegando a São Francisco e a Itapoá, afirmou que se construiria 150 quilômetros de ferrovia, porque no restante da extensão já existia os trilhos, necessitando somente de adequação da bitola desses trilhos. Também afirmou que o custo de 1 quilômetro de ferrovia era três vezes o custo de 1 quilômetro de rodovia e que economizando 450 quilômetros de ferrovia significaria economizar quase R\$ 1,5 bilhão. A outra justificativa era exatamente de que o único porto graneleiro era o Porto de São Francisco do Sul, acrescentando que a tese deles era a da ligação da Ferroeste, projetada para ir até Maracaju, no Mato Grosso do Sul, com Mafra, para que se pudesse também trazer a produção de grãos, de soja, de milho para o Porto de São Francisco do Sul. Dito isso, falou que se essa ferrovia, pelo traçado do Alto Vale, com 600 quilômetros, poderia ser um projeto muito parecido com o da Ferrovia do Aço, que começou a ser construída na década de 1970, devendo demorar mil dias para ser construída, e foi concluída depois de dezenove anos, mas com apenas a metade do seu trajeto. A seguir, citou saberem das dificuldades de se tocar as obras públicas, as grandes obras federais, e exemplo disso era a duplicação da BR-101 Sul; comentou serem aqueles os motivos do movimento deles, daquela audiência pública; e agradeceu muito a presença de todos. Na sequência, concedeu a palavra ao Deputado Estadual Antônio Aguiar, a quem convidou para conduzir a audiência pública. Ato contínuo, o senhor Presidente, Deputado Estadual Antônio Aguiar, saudou todas as autoridades e os demais presentes, e registrou estarem naquela audiência os seus amigos do planalto norte, juntando o PIB completo do planalto norte, pois, unidos, lá estavam Porto União, Irineópolis, Canoinhas, Bela Vista. Porto União, Irineópolis, Canoinhas, Complementando, disse ter certeza de que o interesse era comum e que falava em ferrovia com vontade porque era filho de ferroviário. Em seguida, afirmou que tinham tudo para que acontecesse aquela ferrovia, como queriam, e que dizia aquilo reunião da Codesul recente (Conselho Desenvolvimento e Integração Sul), que compreendia Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, ficou claro que a representação desses quatros Estados eram plenamente favoráveis a eles. Justificou esta última afirmação comentando ter sido eleito presidente do Codesul o Governador do Estado, Raimundo Colombo e ter sido eleito coordenador do Codesul o Deputado Estadual e Secretário de Estado da Infraestrutura Deinfra Cobalchini, acrescentando serem duas autoridades importantes para tocar esse processo que se estava vivendo no Estado de Santa Catarina, e por isso não se poderia perder aquela oportunidade. Na sequência, disse que o governo federal acenava com dois ou três projetos e, também, com investimentos de R\$ 91

bilhões para ferrovias. Continuando, falou que existia no mapa a ferrovia vindo de Maracaju, lá do Mato Grosso do Sul, e passando por Guarapuava, mas se queria que essa ferrovia não fosse para Engenheiro Bley, que ela descesse até Porto União e fosse a Canoinhas, a Mafra, a São Bento do Sul, a Joinville, e ao Porto de São Francisco do Sul e ao Porto Itapoá; porém, o pessoal do Paraná queria que a ferrovia Maracaju fosse até Engenheiro Bley, para depois aportar em São Francisco do Sul. E, ao iniciar sobre aqueles dois projetos do governo federal, interrompeu a sua fala a fim de convidar para a mesa o Senador da República Luiz Henrique da Silveira, segundo as suas palavras, o baluarte de Santa Catarina, a quem toda a mesa se levantou para cumprimentar. [Taquígrafa-Revisora: Denise V. Silva] Retomando ao seu raciocínio a respeito do investimento do governo federal de R\$ 91 bilhões, disse que, em função de já terem o leito da ferrovia de Mafra a São Francisco do Sul, o custo dela seria mais barato, apesar de a bitola daquele leito ser de 1 metro e atualmente a bitola ser de 1,60 metro nas ferrovias modernas, e reafirmou que a implantação da ferrovia naquele leito seria mais barata, não precisando de licença ambiental, mas tendo, porém, que fazer o seu reperfilamento, porque havia 100 anos que não se investia em ferrovia. Questionando, em tom de brincadeira, se seria necessária outra Guerra do Contestado para que se fizesse uma ferrovia no Estado de Santa Catarina, afirmou que em função do longo tempo era preciso lutar para que acontecesse o investimento do governo federal naquela região, mas que não era para confrontarem com a ideia de outros que queriam a Ferrovia do Frango fazendo parte, e, sim, que se somassem à ideia, ou seja, que viesse a Ferrovia do Frango pelo trajeto que naquela audiência estava sendo discutido, porque de São Francisco do Sul a Itajaí eram apenas 70 quilômetros de ferrovia, já se aproveitando a oportunidade, pois o trecho São Francisco do Sul a Itajaí fazia parte da Ferrovia Litorânea, salientando que estavam construindo a melhor opção para a ferrovia em Santa Catarina. A seguir, disse que apesar de o Governador Raimundo Colombo ser o presidente do Codesul e o Secretário Valdir Cobalchini ser o coordenador da Comissão do Ferrosul do Codesul, e de ser uma ferrovia que passaria por três ou quatro Estados, era preciso fazer a costura política a fim de que aquilo acontecesse, porém, antes tinham que ter projeto e verba para fazer o projeto, o que já estava encaminhado no governo federal, sendo preciso atuação política para que a verba dos projetos começasse a ser liberada, já que existia o pré-projeto, existia o orçamento na concepção do governo federal. Também fez questão de dizer que a Ministra Ideli Salvatti era peça importante naquela decisão, a quem também apelavam, e registrou estar presente àquela audiência o Prefeito de Mafra, que era do PT, pedindo a ele que levasse à Ministra aquele pedido importante para o crescimento do planalto norte. Acrescentou que o planalto norte, do trecho Porto União em diante, Caçador em diante, dependia da antiga ferrovia Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, a qual tinha sido feita uma cessão para a América Latina Logística (ALL), que havia vilipendiado a ferrovia, e, ao citar um fato importante acontecido naquela semana na Argentina, qual seja, o de que a Presidenta da Argentina havia cancelado a cessão para a ALL na Argentina, disse que aquele era o pedido que fariam para a Presidente Dilma, que cancelasse a cessão para a ALL a fim de que o governo federal assumisse o que estavam ali discutindo. Finalizou as suas considerações falando que aquela era uma das muitas reuniões que fariam a respeito do assunto e informando que naquele dia tinha sido lançado em Joinville o primeiro manifesto, acompanhado de um abaixo-assinado, à Presidenta Dilma pedindo que Santa Catarina tivesse prioridade naquele trajeto citado. Agradecendo mais uma vez a presenca de todos, na sequência, passou a palavra ao senhor Udo Döhler, Prefeito de Joinville, que cumprimentou os presentes e disse que em nome do Município de Joinville se sentia muito honrado com a presença de todos, já adiantando que teria que se retirar em seguida porque tinha um compromisso agendado anteriormente, mas quis deixar registrado que fazia questão de estar ali para se associar àquele grito de guerra que pedia ao senhor governador que a rodovia do frango (sic) passasse pelo planalto norte, tendo recebido palmas da plateia. Também disse que aquele seu posicionamento se prendia a dois momentos, quais sejam, à oportunidade de fazer com que o planalto norte se adensasse economicamente e à questão da economicidade, já que um trajeto obrigaria a assentar 600 quilômetros de trilhos, o que poderia ser feito com 150 quilômetros, encontrando-se aí a mesma solução, mas com um projeto mais ágil e mais econômico e que ofereceria a oportunidade de desenvolvimento ao planalto norte catarinense. Em seguida, afirmou que aquela ferrovia era da maior importância, à qual também se somava a Ferrovia Litorânea, que faria a ligação ao Porto de Imbituba, permitindo que o entroncamento portuário do norte se transformasse no segundo maior entroncamento portuário

do País nos próximos sete anos. Concluiu a sua manifestação desejando a todos uma boa audiência pública. Ato contínuo, o senhor Presidente passou a palavra ao senhor Luiz Henrique da Silveira, Senador da República por Santa Catarina, que saudou todas as autoridades da mesa e os demais presentes e justificou o seu atraso dizendo que estava reunido no seu escritório com um dos maiores grupos da China, que teria lhe procurado para que os apresentasse junto ao Governador do Estado, e futuramente ao Prefeito, porque eles tinham interesse em investir em ferrovia, em portos, em metrôs de superfície, em rodovias, em pontes, em construção civil, em conjuntos habitacionais. [Taquígrafa-Revisora: Siomara G. Videira] Acrescentou que a ele foi apresentado o projeto Eco City, um projeto mais avançado que existia em termos habitação, com cidades totalmente ecológicas economizavam energia, utilizando intensivamente energia solar e energia eólica. Na sequência, falou que haveria uma conversa às 15 horas, mas houve atraso de avião e o pessoal do grupo chinês chegou apenas às 15h30min, por isso disse que ele ligou ao Presidente da audiência pública pedindo-lhe permissão para chegar às 16h30min. Também falou que, após a audiência, iria à comemoração do aniversário da dona lvete, a sua esposa, organizada por senhoras de Joinville. Prosseguindo, comentou o Deputado Antônio Aguiar ter levantado a questão extraordinária da rodovia que vinha do Mato Grosso - que ele disse chamar-se Ferrovia do Grão -, a qual tinha a lógica de trazer o grão para onde se produzia frango e suíno, já que Santa Catarina era o primeiro produtor de frango e o segundo de suíno no País. No entanto, disse que essas atividades estavam ameaçadas em razão do preço do grão, já que o Estado era deficiente na produção de soja e de milho, essenciais para a alimentação dos animais. A respeito disso, lembrou que no seu governo tentou viabilizar uma nova fronteira agrícola para a produção de grão, cuja mais adequada era a do planalto norte, e, segundo ele, o projeto era implantar uma unidade fabril da cooperativa Aurora em Canoinhas e da Sadia em Mafra. Informou que o projeto estava totalmente em curso quando ocorreu a crise de 2008 e que aquelas empresas sofreram com a crise e com a operação de derivativos financeiros realizados. Falou que, se o projeto não foi cancelado, pelo menos foi adiado, afirmando que a ideia não era apenas desenvolver a integração de frango e de suíno no planalto norte, mas desenvolver uma ampla agricultura mecanizada para a produção de milho e de soja nas terras planas daquele planalto. Infelizmente, disse que o projeto sofreu com a crise externa internacional e que foram importadas milhões de toneladas oriundas do Brasil central. Também falou que, se aquela carga continuasse vindo de caminhão, além de entupir as estradas provocando apagões logísticos, iria fazer o grão continuar chegando a Santa Catarina três vezes mais caro do que o preço praticado nas zonas de produção, e que aquilo inviabilizava a competitividade da agricultura e da pecuária. Ainda falou que Santa Catarina estava num momento em que tinha tudo para duplicar ou triplicar a produção de suínos com a abertura do mercado do Japão. A respeito deste assunto, mencionou ter ido três vezes ao Japão, e finalmente os japoneses, após oito anos, depois de mandarem várias equipes para o Estado, vieram olhar tudo nos mínimos detalhes, acabando de iniciar a exportação de carnes suínas catarinense, porque Santa Catarina era o único Estado do País livre de febre aftosa sem vacinação. Indo além, informou que aquele país importava oitocentos milhões de toneladas, ou seja, o dobro do que o Estado produzia, mas que inicialmente iria importar duzentos milhões de toneladas. Fora o Japão, disse que o Estado já abriu mercado com o Chile, a Ucrânia. e uma série de novos mercados para a carne suína catarinense. Também disse que, depois de muitas viagens e muitas conversas que fez, ele foi subindo a escala das autoridades norteamericanas, chegando ao gabinete do Ministro da Agricultura - lá chamado de Secretário -, o senhor Roberto Avalos, e a partir daquele momento desencadeou-se o processo para a abertura do mercado norte-americano. Em seguida, falou que foi realizada audiência pública e foi aprovada a parte mais difícil, qual seja, a importação de carne suína catarinense, afirmando que numa questão de meses ou de anos os Estados Unidos também iriam comprar a carne suína. Relativamente ao Japão, frisou que o tipo de carne que aquele país comprava era carne elaborada, eram cortes especiais, o que significava que a carne suína que iria para lá era, no mínimo, produto semielaborado, com alguma parcela de valor agregado, o que representaria, inclusive, um ganho maior para os agricultores. Disse falar naquilo porque, se o Japão importasse tudo o que podia importar, iria faltar suíno em Santa Catarina para exportar e as estradas ficariam ainda mais entupidas, pois vinha tudo do oeste para o litoral. Na sequência, informou que a ligação do Mato Grosso do Sul para o Estado, com a Ferrovia do Frango, assim como com a Ferrovia Interportos, partindo de Araquari até Imbituba, eram obras essenciais,

fundamentais, decorrentes da produção ou da exportação que iriam triplicar. Ainda informou que aquela ferrovia, pelo menos no percurso que chegava até o Paraná, já fazia parte do PAC e já estava adiantada, acrescentando que era preciso garantir que ela viesse até o litoral, até o Porto de São Francisco, e até a Interportos, para poder servir os portos de Itajaí, Navegantes e Imbituba. Continuando, disse que estava havendo excesso de liquidez no Oriente - Japão, Malásia, Cingapura, China -, ou seja, tinha capital e tecnologia para investir em ferrovias no País. [Taquígrafa-Revisora: Sibelli D'Agostini] Também disse que na África estavam sendo feitas rodovias, ferrovias e cidades ecológicas, as Eco Cities. Quanto ao Paraguai, falou que iria receber investimentos trilionários da empresa chinesa que esteve conversando com ele, o orador. Quanto ao Brasil, informou que tinha cinco gargalos para assegurar a competitividade das empresas e dos produtos e que o primeiro gargalo era o da infraestrutura. Perguntando qual seria a realidade brasileira, o próprio Senador respondeu que para um país ter desenvolvimento sustentável precisava investir no mínimo 25% do PIB, e disse que o Chile investia 25%, que a China investia 35% e que o Brasil investia 17%, sendo que, se fosse considerar o processo de crescimento, o investimento público deveria ser de 5% do Produto Interno Bruto, mas o Brasil investia 2%. A seguir, falou que a grande deficiência do Brasil era no investimento de infraestrutura, exemplificando serem os aeroportos ridículos e injustificáveis para o tamanho da economia brasileira, que já era a sexta do mundo e logo passaria na frente da Inglaterra, ou seja, para a quinta do mundo, e frisou que o Brasil precisava recobrar os investimentos em infraestrutura. Prosseguindo, cumprimentou os Deputados Antônio Aguiar e Darci de Matos e aos demais envolvidos naquele projeto, que disse ser prioridade. Voltando ao assunto dos gargalos, informou que o segundo gargalo era a carga fiscal e que o Brasil pagava de impostos em torno de 37% do PIB; que o terceiro gargalo era os juros, que, embora declinantes, ainda estavam entre os mais altos do mundo; que o quarto gargalo era a ciclotimia do câmbio, que ora estava acima ou ora abaixo, não tendo segurança para o investidor, para o exportador e para o importador; e que o quinto gargalo era o baixo investimento em inovação, pois o Brasil investia pouco mais de 1% do seu PIB em pesquisas científica e tecnológica, comentando ser evidente que competia melhor no mundo globalizado quem agregava mais valor aos seus produtos. Continuando, falou que se vive um momento de grandes desafios para o País e que o último era o que surpreendeu a um mês atrás quando se descobriu que os Estados Unidos estavam produzindo gás natural a 20% do preço que as empresas pagavam no Brasil. Indo além, informou que os Estados Unidos desenvolveram uma tecnologia nova, chamada fraturamento (hydraulicfracturing), através da qual eles buscavam o gás a 1.000 metros de profundidade, podendo chegar a 3.000 metros de profundidade, onde estavam as placas de xisto; e que os Estados Unidos estavam em primeiro lugar, a China, em segundo lugar, a Rússia, em terceiro lugar e o Brasil, em sétimo lugar, como os países que mais têm rochas em formação de xisto. Perguntando o que era rocha em formação de xisto, o próprio orador respondeu serem rochas fragmentadas em placas, e essas placas aprisionavam milhares de toneladas de gás; no entanto, disse que atualmente o problema era buscar o gás atrás daquelas placas. Frisando que os Estados Unidos desenvolveram o fracturing traduzindo para o português, fraturamento -, revelou que eles injetavam nas rochas, no subsolo, uma quantidade de água misturada com areia e com produtos químicos, e que a água abria as rochas e a areia mantinha as rochas espaçadas, uma entre outra, assim podendo buscar o gás lá em baixo das rochas. Indo mais além, informou que atualmente os Estados Unidos importavam dois terços da energia que utilizavam e que com esse novo sistema eles ficarão praticamente autossuficientes em combustível fóssil até 2030. Continuando, disse que os Estados Unidos já estavam fazendo um processo de repatriamento das empresas metalúrgicas, petroquímicas, têxteis, químicas, que mandaram para o Brasil, para a China, para outros países do Oriente e da América Latina, acrescentando que aquilo significava que o processo de desindustrialização brasileiro podia se tornar ainda mais grave. Aos cinco itens que impedia a competitividade brasileira, ainda acrescentou a autonomia energética norteamericana, atualmente, porque o grande competidor era os Estados Unidos, pois tudo que era feito no Brasil eles faziam lá também, como madeira, frango, suínos, e falou que era mínima a complementaridade entre as economias do Brasil. Perguntando como estavam exportando volumes altos para os Estados Unidos, ele mesmo respondeu que o Brasil havia perdido competitividade pelo custo da energia que vinha do Irã, do Iraque, da Arábia Saudita, e que no momento em que os Estados Unidos recuperassem a autossuficiência em energia o Brasil iria penar

mais ainda. Afirmando que o Brasil não poderia competir com eles no gás de fracturing, registrou acreditar que no País seria difícil aquela atividade pelo custo ambiental que provocava a injeção de produto químico no subsolo, a contaminação de lençol freático. Ante o exposto, informou que as comunidades que viviam perto das usinas sofriam com o vazamento de gás metano e que havia muitos casos na região de Pittsburgh, nos Estados Unidos, de o cidadão abrir a torneira e sair dela uma labareda. Prosseguindo, disse acreditar que o Brasil, possuidor da lei ambiental mais avançada do mundo, não iria permitir aquilo e que, por isso, o País não iria competir com eles em busca do gás do xisto, embora tivesse reservas suficientes para buscar o gás com o mesmo preço. Falando que o Brasil tinha desafios, pediu desculpas por ter saído um pouco da questão da logística de transportes, da mobilidade de transportes, para abordar outros setores, mas ressaltou que aquele projeto era absolutamente prioritário. [Taquígrafa Revisora: Dulce Maria da Costa] Finalizando, colocou-se à disposição para ajudar em tudo o que estivesse ao seu alcance a fim de que aquele projeto tivesse total viabilidade, agradeceu pela atenção dispensada a ele e desculpou-se por ter que se ausentar naquele momento. Retomando a palavra, o senhor Presidente, Deputado Estadual Antônio Aguiar, registrou a presença de Joercio Milke, Secretário de Desenvolvimento Rural de Canoinhas; de Lauro Frohlich, Prefeito de Guaramirim; de Édson Antocheske, coordenador Regional da Defesa Civil de Canoinhas; de Moacir de Paulo e presidente da Associação Comercial e Industrial de Canoinhas; de Ricardo Pereira Martins, Secretário de Estado de Desenvolvimento Regional de Canoinhas; Luiz Alberto Faria, Prefeito de Canoinhas; de Wilson Pereira, Vice-Prefeito de Canoinhas; e de Alceu Jung, Vereador de Porto União. Ato contínuo, passou a palavra ao senhor Paulo Corsi, presidente do Porto de São Francisco do Sul, que, após os cumprimentos de praxe, parabenizou todos pela sensibilidade para perceberem a importância e a gravidade do tema ora em discussão. A seguir, informou que trabalhava na área portuária há vinte anos e que existia outra razão de igual relevância, além da mobilidade que a implantação da ferrovia representava, que poderia afetar em muito o desenvolvimento econômico de cidades portuárias, como São Francisco do Sul e os demais Municípios da região norte. Ante o exposto, reportou-se à ferrovia dizendo que a implantação de novos ramais ferroviários eram absolutamente imprescindíveis e que em 2012 chegaram aos postos brasileiros novecentos milhões de toneladas. Continuando, observou que, se vissem o volume que chegava e saía dos portos brasileiros ao longo dos últimos vinte anos, que aquele volume vinha crescendo a taxa média anual de 5% e que assim continuaria. Também observou que aquilo representava a injeção suplementar, a cada ano, de cerca de cinquenta milhões de toneladas, equivalendo a dois milhões de caminhões adicionais circulando nas estradas brasileiras a cada ano. Indo além, disse que aquilo tinha um limite e que logo mais estariam enxergando aquele fato, pois o Brasil representava atualmente apenas 2% do comércio internacional, comentando existir um espaço muito grande para crescer, coisa que vinha acontecendo nos últimos anos, e frisando que era necessário implantar ramais ferroviários. Disse, ainda, que quem levava e trazia as cargas aos portos eram os navios e que por trás de cada navio havia empresas gigantescas, os armadores; que a carga que menor remunerava o armador era a frigorífica, visto ter frete mais alto, e que aquela carga muitas vezes ocasionava a decisão do armador de ir ou não a determinado porto, sendo aquele um fato sutil e importante porque se teria que definir qual seria o trajeto daquele ramal. Em seguida, falou que, se um ramal que viesse da região produtora de carga frigorífica, como era a região oeste, não passasse pelo Porto de São Francisco do Sul, seria dramático porque aquela carga não chegaria ao porto e os armadores iriam atrás dela, visto ser aquela importante do ponto de vista econômico. Acrescentando a isso, afirmou que junto com aquela carga iriam também as outras cargas, fato que interessava a todos os empresários da região norte porque atrás da carga frigorífica estava também a carga que não era daquela categoria. Na sequência, informou que dizia aquilo porque estava à frente do Porto São Francisco do Sul há seis anos e que já estivera atrás daqueles produtores, como Brasil Foods e Seara, para perguntar o porquê de não levarem a carga até aquele porto, observando que se eles fizessem aquilo uma quantidade maior de armadores iria atrás daquela carga. Também informou que a resposta que ouvira de um daqueles grandes embarcadores era que, se a ferrovia passasse por lá, ele colocaria no Porto milhares de contâineres por mês, afirmando que aquela era a razão de a carga estar indo atualmente para Paranaguá em grande escala. Prosseguindo, lembrou que a relevância de ter o ramal para São Francisco do Sul tinha dois aspectos, quais sejam, o primeiro pela ferrovia em si e pelo que representava aquela redução da distância econômica, aumentando muito a influência econômica

dos Municípios, e o segundo porque poderia definir, de maneira bastante significativa, o crescimento do Porto, que iria receber a carga frigorífica. Indo além, afirmou que aquilo teria impacto muito significativo do ponto de vista econômico e que a carga contâinerizada era a que melhor impacto econômico trazia para as regiões econômicas portuárias e para os Municípios vizinhos. Continuando, alegou que São Francisco do Sul não era porto graneleiro, tal qual a sua fama; que era um porto de múltiplo uso, pois tinha o granel, uma carga igualmente importante, mas movimentava contâiner - ele movia carga em geral; que era o segundo porto no País em movimento de carga geral não contâinerizada; e que São Francisco do Sul tinha experiência pioneira já consolidada, visto centenas de contâineres já serem embarcados naquele porto. A seguir, repetiu que aquele projeto era muito importante, não somente pela lógica do traçado, mas também pelo resultado e pelo impacto econômico que aquilo significaria para São Francisco do Sul, bem como para os Municípios da região norte. Encerrando, disse que estendia aquilo para Itapoá, visto que certamente teria a mesma consequência econômica, caso se viabilizasse a ligação oeste com aqueles dois terminais, e agradeceu a oportunidade de se manifestar. Dando seguimento à audiência pública, o senhor Presidente passou a palavra ao senhor Mario Cezar Aguiar, presidente da Associação Comercial e Industrial de Joinville (Acij), que cumprimentou todos e parabenizou os Deputados pela iniciativa da realização daquela audiência, dizendo que era extremamente importante mesmo sendo tardia a discussão das ferrovias em Santa Catarina. [Taquígrafa-Revisora: Iwana L. Lentz Em seguida, informou que o Estado catarinense já teve uma malha ferroviária major do que a existente na atualidade, e que, infelizmente, deixaram deteriorar essa malha ferroviária. Outro dado interessante abordado foi que nenhum metro de trilho colocado em Santa Catarina tinha sido obra do dinheiro público, que toda a malha ferroviária sempre foi realizada pela iniciativa privada. Indo além, disse que tinham em mãos a grande oportunidade de trazer a iniciativa privada para modernizar as ferrovias e fazer outras, ressaltando que as ferrovias eram um importante modal de transporte que a Federação das Indústrias defendia em função da melhoria da competitividade do produto catarinense. Prosseguindo, argumentou, caso fosse adotado o trecho entre Mafra e São Francisco do Sul, que tal trecho fosse modernizado em padrões que possibilitassem a competitividade, porque a ferrovia que descia a Serra Dona Francisca tinha inclinação elevada e curvas de raio pequeno, tornando o percurso lento, e reforçou a necessidade urgente de modernizar aquela ferrovia para que se tornasse um modal competitivo. A seguir, falou que a ferrovia estava sob concessão da ALL (América Latina Logística) e que várias empresas não conseguiam transportar carga porque não era prioridade da ALL, salientando a necessidade de discutir a modernização da ferrovia, a ampliação dos túneis, a questão da bitola, a correção dos raios e a correção da inclinação, para, assim, a ferrovia se tornar moderna e competitiva, conforme tinha dito anteriormente. Parabenizando os Deputados por aquela iniciativa, disse que a Federação das Indústrias apoiava o empenho dos Parlamentares no sentido de melhorar a infraestrutura de carga e de transporte de pessoas no Estado de Santa Catarina. Encerrando, agradeceu a oportunidade de se manifestar. Ato contínuo, o senhor Presidente passou a palavra ao Deputado Estadual Sandro Silva, que desejou boa-tarde a todos e fez referência aos Deputados Antônio Aguiar e Darci de Matos que todo o momento relembravam, na tribuna da Alesc, aquele tema demasiadamente importante para a região e que lutaram para que aquela audiência tivesse sucesso, acrescentando que aquele evento tinha superado as expectativas. A seguir, disse que não tinha muito que falar porque o Senador Luiz Henrique tinha dado uma aula sobre a questão, assim como o senhor Paulo, mas, mesmo assim, comentou o estrangulamento das estradas, a grande quantidade de caminhões nas ruas degradando as estradas e a frequência com que o número de caminhões crescia mas não era acompanhado pela infraestrutura realizada nas estradas. Ante o exposto, exemplificou a BR-280 em Araquari, na qual, em direção a São Francisco do Sul, no verão era frequente ver os caminhões parados o final de semana inteiro, ocasionando filas de Araquari até São Francisco do Sul; e, comparando, afirmou que o trem passava tranquilamente, entrando e saindo do porto sem ter que enfrentar tráfego. Prosseguindo, contou da pesquisa que fez, através da qual analisou a equivalência entre carreta e vagão, declarando que cada vagão equivalia a três carretas, ou seja, um trem com 70 vagões equivalia a 210 caminhões, e, nesse sentido, durante um dia, cinco viagens de trem equivaleriam a mil caminhões fora das estradas. Na sequência, falou que os trens iam ao encontro da questão da segurança e que, mais do que isso, depois de instalado o trilho quase não requeria a manutenção dele,

enquanto as estradas todo o momento exigiam conservação. Por fim, ressaltou que a partir daquele momento tinham que reunir forças a fim de que conseguissem trazer para a região a ferrovia, e agradeceu a oportunidade de se manifestar. Retomando a palavra, o senhor Presidente registrou a presença de Gilberto da Silveira, Prefeito de Bela Vista; de Arildo Gesser, Vice-Prefeito de São Bento do Sul; e de Armando Pereira, Secretário Municipal de Saúde de Joinville. Em seguida, passou a palavra ao senhor André Romero, diretor administrativo-financeiro do Porto Itapoá, que desejou boatarde a todos e agradeceu, em nome do Porto Itapoá, a oportunidade de falar. Continuando, engrossou o coro de tudo o que foi falado sobre o traçado de ferrovia para completar o modal logístico de Santa Catarina, que era diferenciado em relação ao Brasil, e deu uma informação adicional em relação à economia mundial, porque, afinal de contas, estavam tratando de comércio internacional. Isso posto, declarou que recentemente, num congresso internacional, os armadores, que eram os responsáveis por levar a carga para outros continentes, divulgaram números de como estavam vendo a movimentação do mercado mundial num futuro muito próximo; que 75% das ordens de novos navios que estavam sendo colocados nos dias atuais eram para navios acima de 7,5 mil TEUs, ou seja, contâineres de 20 pés; e que os navios já estavam maiores e seriam acima de 300 metros, não atracando em qualquer porto do Brasil, citando o porto da Baía da Babitonga como exemplo de porto no qual tais navios poderiam atracar. Indo além, ressaltou que o traçado que já existia e levava a São Francisco do Sul precisava ter canal também para Itapoá, porque era o que aconteceria com a movimentação de grande carga. Explicando 7,5 mil TEUs equivalerem a 7,5 mil caminhões que teriam que pegar os contâineres, falou que a ferrovia era fundamental para escoar a produção e afirmou que, no final das contas e sem prejuízo nas escalas de outros portos, a porta de saída do Brasil para aquela produção seria a Baía da Babitonga. Registrando falar em nome do Porto Itapoá, lembrou que a Baía da Babitonga representava um complexo importante para o desenvolvimento do comércio internacional de Santa Catarina, Terminando, falou que participava com muita alegria daquele projeto, o qual realmente precisava entrar em funcionamento, e agradeceu a oportunidade de se manifestar. [Taquígrafa-Revisora: Sabrina Schmitz] Ato contínuo, o senhor Presidente passou a palavra ao senhor Pedro Lopes, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado de Santa Catarina (Fetrancesc), que, nominalmente, saudou os presentes e disse que se sentia à vontade para falar quando representava na mesa dos trabalhos a movimentação de 95% do PIB catarinense. Em termos de Brasil, considerando as ações dos transportes, informou que estavam movimentando 100% da economia, pois, por mais que se evoluísse em qualquer sistema, na lavoura, onde estava o grande valor da produção primária, era o caminhão que fazia o transporte, e era de lá que nascia, por sequência, toda a cadeia produtiva do País. A seguir, falou que se sentia à vontade também por ter recebido a delegação do presidente Clésio Andrade para presidir o capítulo do Brasil na Câmara Interamericana do Transporte, a qual era composta por dezoito países da América. Comentando irem em setembro para a reunião da Organização das Nações Unidas (ONU), disse que o grupo empresarial dos transportes americanos, tanto o do sul quanto o do norte, estava integrado num processo da Organização dos Estados Americanos (OEA) e que naquela reunião em setembro, na sede da ONU, iria passar a integrar a Organização das Nações Unidas. Também disse que estava à vontade para discutir a questão porque em nenhum momento o setor ferroviário de carga de Santa Catarina ou do Brasil se opunha a qualquer melhoria de modal, pois achava que todos tinham o mesmo compromisso e mesma a responsabilidade em movimentar a economia do Brasil. Dando ciência de que a Fetrancesc estava integrada no propósito de debater ferrovia de apoio àquelas ações que estavam sendo planejadas para o Estado de Santa Catarina, informou que em momento algum aceitaria ser o grande responsável pelo gargalo da infraestrutura, porque o que atualmente tinha era um gargalo da ineficiência da gestão pública e da infraestrutura brasileira, e que aquilo não dizia somente às rodovias, mas às cidades, e não somente às cidades, mas a todos os organismos. Falando que tinha participado no dia anterior, em Caxias do Sul, de um evento como painelista sobre mobilidade urbana e que iria participar de outros eventos organizados pela Marcopolo e pela Fiergs sobre o tema mobilidade por falta de gestão, comentou ser aquele o estudo, a questão educacional voltada ao processo de aproveitamento das áreas urbanas. Ante o exposto, disse que a conturbada relação que tinha o seu tema naquele debate, além da mobilidade urbana, da acessibilidade, tinha sido a relação da carga com as cidades e com as ruas, mas que não defendia que era aquilo de 60 mil habitantes para cima, pois uma cidade que tinha vinte mil habitantes já tinha que pensar no seu planejamento futuro. Prosseguindo, contou ter verificado no dia anterior, durante a exposição realizada em Caxias do Sul pelo Ministério das Cidades, que o Estado de Santa Catarina não havia sido contemplado com um centavo de planejamento e investimento, dos 32 bilhões que o governo tinha dado a outros setores e outras regiões do País porque as cidades catarinenses não atingiam setecentos mil habitantes. Indo além, falou que no debate do dia anterior tinha dito-lhes que não conheciam Joinville, uma cidade com 650 mil habitantes, e que aquele Município teria que ser contemplado com o mesmo respeito que os outros receberam, acrescentando que a Grande Florianópolis, que abrigava 900 mil pessoas, também não foi contemplada com recursos. sequência, observou que se levou em consideração a Copa do Mundo, mas que se criticava investimentos errados que tinham sido feitos em alguns Estados, tirando o Estado de Santa Catarina daquela linha, um Estado que tinha grande importância, como o Senador Luiz Henrique havia acabado de falar. Continuando, informou que acompanhava a Transnordestina e verificava de perto o que acontecia, e indicou, se os presentes quisessem conhecer o processo de privatização do País, o livro Privatize, o qual tinha lido duas vezes, lembrando de todos os modais, das barbarias que tinham sido praticadas com o dinheiro público ao longo dos trechos concessionados, e complementando ter verificado que o mais absurdo de todos era que do valor dos 92 bilhões, os quais poderiam ser aplicados na malha ferroviária brasileira, a Companhia Siderúrgica Nacional saiu de uma aplicação de 3,5 bilhões, recentemente, para R\$ 8 bilhões para a construção da Transnordestina. Ante o exposto, disse que o pior era que o Ministro dos Transportes, numa entrevista recente, falou que os trilhos teriam que ser emprestados para dar andamento à obra e que os trilhos não estavam sendo colocados porque não havia como transportá-los. Em seguida, afirmou que defendia que fosse realizado um planejamento de intermodalidade e estivessem presentes os envolvidos, porque senão passariam décadas e continuariam debatendo aquilo, mas que a grande responsabilidade que se tinha naquele momento e naquela audiência pública era a de planejar, porém, demonstrando para a sociedade. dentro daquele planejamento, o custo real do que representava uma obra daquelas e em quantos anos ela seria desenhada e aplicada no Estado de Santa Catarina. Continuando, ressaltou que o Estado pagava de vilão pelo transporte do milho para o oeste catarinense, acrescentando que ele, na ocasião em que diziam que tinham no Mato Grosso 150 bilhões de toneladas de milho para trazer ao frango do oeste catarinense, tinha feito uma reunião com os transportadores do oeste catarinense e que tinha ido à Conab, no Rio de Janeiro, juntamente com um Deputado Federal de Santa Catarina, momento em que colocaram 80 carretas graneleiras para buscar o milho do Mato Grosso e levá-lo ao oeste catarinense, sendo pedido apenas um pequeno subsídio para o diesel, dentro daquilo que estavam colocando de benefício fiscal e de subsídio. Falando que depois começaram a verificar o quanto custaria de percentual somente para movimentar o milho do Mato Grosso, disse que os atravessadores ganhariam mais do que quem transportaria, sendo que os que iriam transportar e aqueles que fariam o negócio a fim de trazer o milho para Santa Catarina não eram deste Estado, e acrescentou que se sentiu frustrado e que acabaram não recebendo o benefício. Indo além, deu ciência de que naquela ocasião, quando se tentava trazer o milho para o Estado no valor de R\$ 21,00, o milho estava sendo exportado a R\$ 37,00 e no Nordeste estava a R\$ 40,00, e que ao mercado externo estava sendo levada a produção primária, em detrimento daquilo que poderia ser aproveitado em Santa Catarina. Na sequência, falou que era preciso resgatar a questão da ALL, por exemplo, no momento em que a Presidenta Dilma tinha todos os recursos para aplicados nas ferrovias brasileiras; que a primeira declaração dos dirigentes da ALL do Brasil foi a de que devolveriam ao Brasil as ferrovias que tinham e o governo deveria assumir e fazer aquilo; e que não lembraram de que no governo Fernando Henrique Cardoso a ALL recebeu bilhões no momento em que incorporou a malha ferroviária do País. Prosseguindo, ressaltou que discutissem o processo com seriedade e que ele achava aquele processo válido, embora tivessem que lutar muito porque não seria fácil e porque estavam definidas e traçadas algumas regiões, acrescentando que somente o mundo político poderia reverter aquela situação. Para a sociedade não se frustrar no futuro, reiterou que era preciso mostrar o custo real da ferrovia e disse que fosse dada segurança ao investidor público-privado a fim de que este pudesse aplicar, juntamente com o governo, naquilo que deveria ser feito em ferrovias. Lembrando que quando estava discutindo aquela questão com o Deputado Pedro Uczai, numa ocasião em que se tratava da Ferrovia Leste-Oeste, perguntou ao Parlamentar se o Brasil tinha recursos para fazer a Leste-Oeste, contando ter obtido como resposta do Deputado que, se houvesse

parceria público-privada, sim. Dito isso, afirmou que era aquilo que precisavam desenhar naquele contexto e que era uma realidade, mas, enquanto o porto estivesse de um lado, o caminhão estivesse do outro lado e a ferrovia estivesse num outro lado, não chegariam a lugar algum porque viviam em uma cultura rodoviarista. Ainda afirmou que, infelizmente, faltava o planejamento das estruturas das rodovias brasileiras, as quais não eram somente para os caminhões, mas também para o passageiro e para o ônibus fretado, de turismo, que faziam parte da economia brasileira; e que os caminhoneiros também precisavam ser compensados com a melhoria das rodovias, apesar de demorar, como estava acontecendo com a BR-101. A seguir, falou que recentemente, quando se ouvia manifestação contra a concessionária de rodovias no Estado de Santa Catarina, a Fetrancesc se manifestou, juntamente com outras entidades, de maneira positiva pelo fato de que se tinha um pedágio justo, talvez muito aquém do que poderia ser na realidade, e de que, em contrapartida, Santa Catarina era referência no Brasil em relação aos outros Estados, o que não acontecia antigamente. Dizendo que aquilo era preciso ser feito para que se tivesse um investidor privado, informou que o Senador Luiz Henrique tinha falado que os estrangeiros estavam em Santa Catarina para fazer todos aqueles investimentos, mas que, se eles não tivessem segurança por parte do poder privado, por parte de quem concedia as autorizações e por parte da própria sociedade para fazerem aqueles investimentos, era certo que com aquela insegurança eles não viriam. [Taquígrafa-Revisora: Jacqueline de O. V. Bitencourt] Continuando, afirmou que para se fazer todos os projetos de infraestrutura não havia dinheiro e que se precisava conhecer quanto custaria e o que representaria a taxa de retorno, porque o investidor privado, como empresa privada, por pequeno que fosse, investiria somente se tivesse lucro. Desse modo, dirigindo-se aos Deputados e ao Presidente daquela Comissão, reafirmou que gostaria de que a Fetrancesc estivesse inserida no processo de debate com relação à implantação das ferrovias, sob o aspecto de se ter um grupo de trabalho que fizesse a discussão do projeto interligando onde deveriam ser colocados os pontos intervenientes daquelas rodovias. Prosseguindo, contou ter descoberto, em novembro de 2010, no DNIT de Brasília, quando estava saindo o projeto Leste-Oeste, que não havia ponto de interferência, não havia ponto de apoio, não havia ponto de referência ao longo de 700 quilômetros do caminhão para o trem, o que era extremamente absurdo. Reportando-se ao Deputado Antônio Aguiar, reafirmou o propósito de estarem juntos naquele debate, mas, a partir daquelas reuniões, que fosse mostrado quanto custava o quilômetro; quanto custaria a desapropriação; qual era a perspectiva de investimento que se tinha para garantir aqueles recursos de forma que tivesse segurança um projeto tão necessário, fundamental para o Estado, acima de tudo, porque tinha que se resgatar a cabotagem, assim como o Lloyd, que no passado a perdeu e desapareceu. Ante o exposto, lembrou que a 50 anos atrás, quando chegou a Joinville, o Lloyd era a grande referência no Brasil, tinha uma delegacia naquela cidade, 382 navios, mas atualmente não tinha mais nenhum. Informando que se queria resgatar a cabotagem como meio de transporte na movimentação econômica do sul com o norte e com o nordeste, lembrou que o mesmo aconteceu com os trilhos, ou seja, desapropriaram, tomaram conta, os trilhos foram vendidos, as casinhas foram atiradas ao desabrigo, e que era isso o que se precisava resgatar com força. Em seguida, disse que, se eles deixassem pronto, do alto da participação deles nas sociedades catarinense e brasileira, pelo menos o projeto para que fosse desenvolvido, estariam deixando um grande legado para o futuro da movimentação econômica do Estado. Encerrando, agradeceu a oportunidade de se manifestar, sendo aplaudido pela plenária. Retomando a palavra, o **senhor Presidente, Deputado Estadual** Antonio Aguiar, saudou o senhor Herbert Werka, Vereador de Mafra; o senhor Alcir José Michels, Vereador de Garuva; e o advogado André Aguiar. Ato contínuo, passou a palavra ao senhor Roberto Agenor Scholze, Prefeito de Mafra, que desejou boa-noite a todos e, na pessoa do Presidente Antônio Aguiar, cumprimentou as demais autoridades, também o parabenizando pela grande iniciativa da audiência pública na noite do dia corrente. Prosseguindo, falou que lembrava bem do dia 15 de março, quando em importante audiência na Fiesc ele e o Vice-Prefeito de Canoinhas, Wilson Pereira, seguravam aquela faixa que tratava dos traçados das ferrovias em Santa Catarina e que os presentes estavam vendo naquele momento, comentando o peso daquela faixa naquele dia e explicando ser um peso extremamente simbólico e representativo da questão do planalto norte. A seguir, disse que não era filho de ferroviário, mas havia se apaixonado pela questão da ferrovia; que ele não tinha ligação direta com a ferroviária, mas a cidade dele, Mafra, tinha uma vocação logística ferroviária de mais de um século. Desse modo, ele achava que

aquele era o momento oportuno para se voltar a discutir a questão ferroviária e, por conta daquilo, ele havia montado um pequeno dossiê particular de informações, de recortes de jornais que saíram no Estado de Santa Catarina e também em nível nacional. Indo além, perguntou por que era importante discutir, no dia corrente, o traçado da Ferrovia de Integração, comumente chamado de Ferrovia do Frango, tendo ele mesmo respondido que era porque estava em curso a questão do traçado da Ferrovia Translitorânea e, principalmente, estava em curso o traçado da ferrovia Maracaju/Engenheiro Bley, antigamente chamado de Maracaju/Mafra. Continuando, falou que quando permitiam que se tratasse do Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) sobre a rodovia do frango ligando o extremo oeste do Estado, Dionísio Cerqueira, Chapecó, que era a maior região produtora de proteína animal, tendo, por conta disso, um valor agregado altíssimo que ia para o restante do mundo, com o litoral, e deixavam de falar aquilo pela região do planalto norte, eles estavam cometendo um grande equívoco e, porque não dizer, um crime contra as economias brasileira e catarinense. Indo além, explicou ser a região do oeste do Estado produtora de proteína animal, precisando se ligada, logicamente, ao litoral para transportar as suas cargas, principalmente os seus contâineres frigorificados. Desse modo, informou que defendiam com unhas e dentes que aquele traçado passasse pelo planalto norte, porque o planalto norte era uma região agrícola catarinense, ou melhor, a maior produtora de grãos, e, por conta daquilo, o seu grão, consequentemente, também ja para o oeste do Estado a fim de lá virar proteína animal. De acordo com aquele ponto de vista, falou que eles tinham uma ferrovia de fluxo contínuo e de duplo fluxo, ligando o oeste ao planalto norte e ao litoral, e também do planalto norte ligando ao oeste para levar o grão ainda in natura. Sob o ponto de vista econômico, pensando na travessia da Serra do Mar, afirmou ser o melhor trecho para atravessar o existente entre Mafra e São Francisco do Sul, e devido àquilo eles precisavam da sua atualização, como havia falado Mário Cezar Aguiar, presidente da Acij, ou seja, das correções de curva, das correções de rampa, do raio de curva, da bitola larga, do alargamento de bitola, entre outras coisas. Indo mais além, frisou que a travessia por aquela região era muito mais fácil, melhor e mais viável do que querer atravessar a Serra do Mar pelo alto Vale do Itajaí, uma região extremamente difícil e caríssima para a travessia, observando que a deles estava pronta, somente precisando fazer uma atualização. Continuando, disse que outro ponto que ele achava interessante, sendo que o Estado de Santa Catarina tinha que levantar aquela grande preocupação, era com relação à questão de que se defendessem a Ferrovia do Frango, a Ferrovia da Integração passando pelo Planalto Norte, eles estariam reforçando e dando argumentos para que a Ferrovia Maracaju chegasse a Maracaju/Cascavel; depois, Cascavel/Guarapuava; que de Guarapuava descesse para Porto União, fazendo toda a recomposição daquele antigo traçado de Porto União até Mafra; e de Mafra desceria aos portos de Santa Catarina. Dessa forma, também tinham que defender, concomitante, a questão da Translitorânea, ligando todos os portos de Santa Catarina, atravessando a Baía da Babitonga, e também ligando o Porto Itapoá, em Santa Catarina, aos portos do Paraná, ou seja, ao de Paranaguá e ao porto de Ponta do Paraná, que estava ainda em estudo de viabilidade. Assim sendo, eles teriam um excelente corredor logístico de Porto União até Araquari, São Francisco do Sul; teriam um corredor litorâneo ligando todos os portos de Santa Catarina e os portos do Paraná; teriam toda a ligação do oeste do Estado de Santa Catarina com a região do Paraná, que era produtora de grãos, e também com o Mato Grosso do Sul, outro grande produtor. A seguir, novamente parabenizou o Deputado Antônio Aguiar pela iniciativa da reunião naquele dia em curso e disse que esperava saírem daquela audiência com um documento pedindo para que o EVTEA, que estava sendo elaborado no corrente dia e que teve o seu pontapé inicial em Chapecó no dia 10 de maio do ano em curso, tivesse uma alternativa também para o planalto norte. Encerrando, informou que, depois que fosse feito um EVTEA com aquela alternativa do planalto norte, do alto Vale e do sul do Estado, e se demonstrasse alternativas melhores, ele ficaria satisfeito, mas, caso contrário, se visse o EVTEA sendo feito só com aquelas alternativas e desconsiderando a região do planalto norte, ele ficaria insatisfeito. Ao final, agradeceu a oportunidade de se manifestar, momento em que foi aplaudido pela plenária. Ato contínuo, o senhor Presidente, concedeu a palavra ao senhor Luiz Alberto Faria, Prefeito de Canoinhas, que inicialmente saudou a Mesa da Assembléia, nas pessoas dos Deputados Antônio Aguiar, Darci de Matos e Sandro, registrando estar naquela audiência juntamente com os demais Prefeitos, com as lideranças empresariais e políticas do planalto norte, com o presidente da Amplanorte, o Prefeito Roberto Agenor, para manifestar o desejo de que o Estudo de Viabilidade Técnica

Econômica e Ambiental (EVTEA) realmente avaliasse a passagem da Ferrovia da Integração pelo planalto norte. Na sequência, reiterou as palavras do senhor Pedro Lopes quanto à necessidade de esclarecimento dos custos para a sociedade, observando que tinham convicção de que o melhor trajeto seria pelo planalto norte. A seguir, como Prefeito integrante da Federação Catarinense dos Municípios (Fecam), a qual teria manifestado apoio ao trajeto pelo Vale do Itajaí, informou que os Prefeitos do planalto norte não haviam sido consultados pela Fecam naquele sentido, observando que o presidente da Fecam podia ter um posicionamento enquanto Prefeito de Gaspar, e eles respeitavam aquela condição, mas ele não podia falar, em nome da Federação Catarinense dos Municípios, que o melhor trajeto era pelo Vale do Itajaí. Dirigindose ao Deputado Antônio Aguiar, parabenizou-o pela iniciativa daquela audiência e disse que tinha certeza de que, se fosse avaliado técnica e economicamente, o melhor trajeto era pela região dele. Ao final, agradeceu a oportunidade de se pronunciar, sendo aplaudido pela plenária. Retomando a palavra, o senhor Presidente, Deputado Estadual Antônio Aguiar, saudou o senhor André Veiga, presidente da Associação Empresarial de São Francisco do Sul; e a senhora Janete Eli, representando a Deputada Estadual Angela Albino. Nada mais havendo a tratar, encerrou a audiência pública. [Taquigrafa-Revisora: Almerinda Lemos Thomé] [Taquigrafa-Revisora: Denise Videira Silva]

DEPUTADO ESTADUAL DARCI DE MATOS PRESIDENTE DA REUNIÃO E MEMBRO DA COMISSÃO DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO

*** X X X ***

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PROMOVIDA PELA COMISSÃO DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA PARA TRATAR DOS PROJETOS FERROVIÁRIOS PREVISTOS PARA O ESTADO DE SANTA CATARINA, REALIZADA NO DIA 5 DE JULHO DE 2013, ÀS 10H, NA CÂMARA DE VEREADORES DO MUNICÍPIO DE CANOINHAS

No dia 5 de julho de 2013, às 10h, reuniram-se autoridades e a sociedade em geral no plenário da Câmara de Vereadores de Canoinhas, no Estado de Santa Catarina, para participar da audiência pública promovida pela Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Alesc) com o intuito de tratar dos projetos ferroviários previstos para o Estado de Santa Catarina. Dando início ao evento, a mestre de cerimônias, senhorita Nicoli Madeira, convidou para compor a mesa dos trabalhos o Deputado Estadual Reno Caramori, Presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano da Alesc; o Deputado Estadual Antônio Aguiar, requerente da audiência pública; o Deputado Estadual Dirceu Dresch, Presidente da Frente Parlamentar da Assembleia Legislativa do Movimento das Ferrovias: o Deputado Estadual Silvio Dreveck; o Vereador Renato Pike, Presidente da Câmara Municipal de Canoinhas; o Prefeito Beto Faria, do Município de Canoinhas; o senhor Ricardo Pereira Martin, Secretário de Estado do Desenvolvimento Regional (SDR) de Canoinhas; o senhor Norberto Luiz Fuck, representando o senhor Gilberto Seleme, vice-presidente regional da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc); e o senhor Heglisson Motta de Castro, especialista em Serviços Logísticos do Porto Itapoá. Em seguida, registrou a presença do senhor Cyrillo Matsuo Fujita, representando o senhor Israel Dias dos Santos, presidente da OAB/Canoinhas; do Vereador José Carlos Pangratz, do Município de Canoinhas; do Vice-Prefeito Wilson Pereira, do Município de Canoinhas; do senhor Joel Basílio, Secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo do Município de Três Barras, representando o Prefeito Elói Quege, do Município de Três Barras; da senhora Ernestina de Lima Gonçalves, presidenta da Associação dos Pacientes Oncológicos de Canoinhas e Região (Apoca); do Vereador João Grein, do Município de Canoinhas; do senhor José Carlos Ribeiro Zan, representando o senhor Carlos Alberto Kita Xavier, presidente do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Crea)/Canoinhas; do senhor Alcides Maçaneiro, representando os moradores do bairro Vila Verde; do Prefeito Gilberto Damaso da Silveira, do Município de Bela Vista do Toldo; do senhor Pedro Nadir Neves, Secretário de Agricultura do Município de Bela Vista do Toldo: do senhor Célio Galeski, Secretário de Obras e Desenvolvimento Urbano do Município de Canoinhas; do senhor Joércio Mielke, Secretário de Estado do Desenvolvimento Rural Canoinhas; do senhor Ivo Dolinski, coordenador regional IFundação do Meio Ambiente do Estado de Santa Catarina (Fatma); do senhor Odinor da Silva, Secretário de Meio Ambiente do Município de Canoinhas; e do senhor João Ary Krautchychyn, Secretário de Habitação do Município de Canoinhas. A seguir, foi exibido um vídeo de um passeio turístico de trem entre Porto União, Três Barras e Mafra Ato contínuo, convidou o Deputado Estadual Reno Caramori, Presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano da Alesc, para conduzir os trabalhos da audiência pública, a quem concedeu a palavra.

senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori. cumprimentou todos e fez uma saudação especial ao grupo de alunos da Escola Agrícola Vidal Ramos, do Município de Marcílio Dias, afirmando que a juventude precisava participar de atos políticoadministrativos da sociedade, pois os jovens eram o futuro da Nação, que precisava de profissionais bem formados e interessados no futuro do País. Dito isso, comentou ter sido solicitada e aprovada a audiência pública no dia 21 de maio, perante o requerimento do Deputado Estadual Antônio Aguiar, explicando não ter podido ser realizada anteriormente porque a Alesc possuía um cronograma de trabalhos apertado, com diversos compromissos e agendamentos que tinham que ser cumpridos, o que justificava a demora na realização daquela reunião. Ao final, disse que lutara muito a fim de que o Porto Itapoá. um orgulho para Santa Catarina, fosse viabilizado, pois sofrera algumas restrições devido a questões relativas ao meio ambiente. Ato contínuo, passou a palavra ao Deputado Estadual Antônio Aguiar, requerente da audiência pública, que saudou as autoridades presentes à reunião e disse que aquele era um momento histórico para Canoinhas e para o planalto norte. A seguir, falou que cada vez mais se aglomerava o transporte rodoviário nacional, o que estava tornando inviável a locomoção, havendo a necessidade de investimentos nas vias ferroviárias. Indo além, disse que uma das vias passava em Canoinhas há cem anos, com a construção da importante Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, afirmando que como filho de ferroviário tinha a importante missão de estar ali defendendo aquela fundamental via de transporte, as ferrovias. Ante o exposto, afirmou que o governo federal, em termos de ferrovias, não se importava com o planalto norte de Santa Catarina, pois já existia uma ferrovia em andamento ligando Maracaju ao Porto de Paranaguá sem passar pela região do planalto norte. [Taquígrafo-Revisor: Eduardo Delvalhas dos Santos] Falando que já existia a criação de verbas para realizar o projeto da Ferrovia do Frango de Chapecó direto a Itajaí, informou que o pré-projeto que estava sendo aprovado pelo oeste de Santa Catarina, que incluiu a Amurc (Associação dos Municípios da Região do Contestado) sem incluir a Fecam (Federação Catarinense de Associação de Municípios), não tivera a consulta do planalto norte, e disse que eles estavam de acordo com que a ferrovia saísse de Chapecó para Itajaí. Frisou que eles estavam de acordo com a Ferrovia do Frango, sim, mas passando pelo planalto norte, momento em que foi aplaudido pela plenária. Prosseguindo, afirmou que tinham a favor deles a viabilidade econômica e perguntou a todos quanto custava um quilômetro de ferrovia, tendo ele próprio respondido que custava R\$ 3 milhões. Indo além, acrescentou que, segundo informações da senhora Renata Trevisan, da América Latina Logística (ALL), atualmente o governo federal pagava R\$ 5 milhões e até R\$ 9 milhões o quilômetro. Ainda acrescentou que a ALL era responsável pela manutenção daquele trecho da ferrovia e, brincando, justificou que a enchente ocorrida um mês atrás tinha acontecido porque havia passado um trem naquela ferrovia. Na seguência, falou que a ferrovia tinha que ser revitalizada saindo de Chapecó, passando por Joaçaba, por Caçador, por Porto União, por Canoinhas, por Mafra, indo ao Porto de São Francisco do Sul e ao Porto Itapoá, sendo a maior revitalização do planalto norte. Quanto a ter ou não viabilidade econômica, questionou o estudo de viabilidade econômica dizendo que almejavam que passasse por Blumenau para transportar camisas ao Porto, ao passo que eles tinham possibilidade de transportar grãos, de transportar pinos, observando que possuíam a maior reserva de pinos, de eucalipto, de grãos em Santa Catarina, portanto tinham condições de fazer com que aquela ferrovia fosse viabilizada economicamente. Também observou que o discurso do governo federal era sobre que eles não tinham viabilidade econômica, afirmando que além de terem viabilidade econômica iriam resgatar a história do Contestado. Indo além, disse que todos sabiam que na Guerra do Contestado a população dali havia sido expulsa das suas casas porque o governo federal cedeu à empresa Lumber 15 quilômetros de cada lado da linha férrea. Reiterando que o governo cedeu 15 quilômetros do lado direito e do lado esquerdo em favor da empresa Lumber, acrescentou que ele chamava de Ferrovia do Contestado porque todos os Municípios por onde o trem passava na atualidade participaram ativamente da Guerra do Contestado, que era parte da história de Santa Catarina. Indo mais além, comentou ter Euclides da Cunha escrito o livro Os Sertões, divulgando a guerra que ocorreu no Nordeste, e que, naquela época, eles não tiveram historiadores suficientes que contassem a verdade da Guerra do Contestado, porém atualmente existiam grandes historiadores catarinenses. Continuando, informou que na terça-feira anterior a América Latina Logística havia se comprometido em estar presente naquela audiência e lamentou a ausência dela, momento em que o senhor Marcelo Fiedler, analista de Patrimônio da ALL, manifestou-se dizendo que havia se atrasado devido ao trânsito. Desse modo, agradeceu a presença da América Latina Logística, que iria fazer uma exposição a eles do que era índole ferroviária e do que representava a ferrovia para eles. Ato contínuo, salientou a sua satisfação em acolher todos os presentes que estavam preocupados com a ferrovia, a qual representava o futuro deles, pois o Brasil atualmente

não comportava mais só rodovia nem tinha estradas suficientes para comportar tantos caminhões e tantos carros. Assim sendo, afirmou que eles estavam ali para serem incluídos naquela grande iornada a favor da ferrovia no Brasil, observando que entre eles estava o Deputado Estadual Dirceu Dresch, Presidente do Fórum Parlamentar Catarinense, que, sem dúvida, iria levar à Presidenta Dilma as reivindicações, os anseios e as necessidades quanto à questão da ferrovia para o planalto norte, momento em que foi novamente aplaudido pela plenária. Na sequência, o senhor Presidente concedeu a palavra ao Deputado Estadual Dirceu Dresch, Presidente da Frente Parlamentar da Assembleia Legislativa do Movimento das Ferrovias, que inicialmente cumprimentou os presentes, que estavam dedicando aquela manhã a um debate tão importante sobre a retomada, felizmente, da discussão das ferrovias no País; também cumprimentou o Deputado Antônio Aguiar, proponente da audiência pública, e o Deputado Reno Caramori, que vinham atuando junto com ele, na Assembleia Legislativa, naquele debate forte para Santa Catarina fazer parte dos projetos ferroviários do Brasil; e, ainda, cumprimentou os demais componentes da mesa. A seguir, falou que, primeiramente, desejava registrar terem retomado, há seis anos, sete anos, aquele debate na Alesc e criado a Frente Parlamentar, justamente para retomar aquele movimento que começara no Brasil a partir do Presidente Lula, para retomar o modal de transporte ferroviário que havia sido abandonado. Ainda registrou o Brasil ter, na atualidade, menos dez quilômetros de ferrovia em operação do que nos anos 1930, 1940 e 1950, o que representava um grande atraso principalmente em termos de competitividade para o Brasil, por ter apostado todo o transporte de carga no modal rodoviário, acrescentando que aquilo representou um custo altíssimo para a população, que atualmente estava nas ruas fazendo reivindicações devido ao problema dos transportes. Dirigindo-se ao Deputado Antônio Aguiar, disse que eles só financiavam caminhões e as rodovias não estavam preparadas para tanto trafego, o que ocasionava também a violência no trânsito, os acidentes. Indo além, lembrou que pais de família saíam do Sul para levar uma carga de frango ou de suíno lá para o Nordeste, que era a quatro mil quilômetros de distância, comentando ser uma questão totalmente inviável no País. Em seguida, falou que havia também o problema ambiental; que o trem era muito mais sustentável ambientalmente do que o transporte via caminhões; e que, desse modo, muito foi perdido com o abandono do transporte ferroviário. Isso posto, afirmou que a pergunta a ser feita era para que retomar o debate das ferrovias e qual era a estratégia coletiva que o Brasil adotava e enfrentava na construção daquele debate, observando que iria falar um pouco mais sobre aquilo posteriormente. Na sequência, registrou felizmente estarem fazendo aquele debate no dia em curso, porque estavam vendo uma nova perspectiva de investimento naquela estratégia através do governo federal, que tinha, no PAC II, R\$ 90 bilhões para investimento em ferrovia no Brasil. Ante o exposto, informou que Santa Catarina seria contemplada com quatro projetos ferroviários importantes, quais sejam, primeiro, a Ferrovia Norte-Sul, talvez a mais importante, que sairia do Porto de Belém do Pará até o Porto de Rio Grande, atravessando a grande espinha dorsal do Brasil, e que estava em construção de cima para baixo, com um investimento já de R\$ 7 bilhões, R\$ 8 bilhões, observando que estavam lutando para iniciar a construção também do Sul. Contou ter acontecido há alguns dias um grande movimento em Porto Alegre para se iniciar o investimento do Sul para cima; acrescentou que o último traçado daquela ferrovia, de Panorama, em São Paulo, ao Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, já havia sido licitado e que a empresa estava trabalhando no projeto de viabilidade técnica; e ressaltou que aquela era uma via importante para eles, principalmente para trazerem os grãos ao Sul a fim de tratarem os animais e de agregarem valor à produção. Prosseguindo, disse que o segundo projeto era o de reestruturação daquela ferrovia que passava pela região, vindo de São Paulo e indo para o Rio Grande do Sul, um projeto técnico para capacitar toda a ferrovia, inclusive colocando bitola mais larga. Quanto ao terceiro projeto, citou ser a Ferrovia Litorânea, ligando todo o litoral catarinense e também ao Rio Grande do Sul. Explicou haver questionamento sobre a necessidade ou não da ferrovia ligar todos os portos, ou se esta ligação dos portos deveria ser feita pelo mar, por transporte marítimo, dizendo que, de qualquer forma, ela já estava sendo construída, que o projeto técnico estava sendo terminado e que já estava sedo construído o contorno ferroviário de São Francisco e Joinville. Em relação ao quarto projeto, contou ser talvez um dos mais importantes para Santa Catarina, junto com a Norte-Sul, principalmente para as regiões mais distantes, qual seja, o projeto da Ferrovia da Integração. Informou que a Frente Parlamentar entendia que não dava mais para chamar de Ferrovia do Frango porque era a ferrovia que iria construir a integração no Estado, inclusive podendo integrar as demais ferrovias, momento em que mostrou no mapa que estava pendurado na parede que esta ferrovia cortaria a Norte/Sul e a que vinha da região de São Paulo para o Rio Grande do Sul, e, quem sabe, integraria o oeste, o que era um sonho de todos, tornando-se uma ferrovia bioceânica, pois a licitação do projeto técnico ligava Dionísio Cerqueira ao litoral.

Dirigindo-se ao Deputado Antônio Aguiar, disse que uma das estratégias era de Dionísio Cerqueira a Itajaí, acrescentando que aquilo não estava dado; que no momento estavam fazendo o contrata do projeto técnico, no valor de R\$ 68 milhões, garantindo os recursos; e que seria feito em 24 meses. Em seguida, perguntou por que o custo era alto, tendo ele mesmo respondido que o custo era alto porque iriam fazer três em um, para ganhar tempo, ou seja, seria um projeto técnico, econômico e ambiental, tudo no mesmo projeto, por isso tinha um custo alto e seria construído em curto prazo. Indo além, afirmou que as cartas eram para serem abertas em final de junho e que não sabia se aquilo havia acontecido porque não conseguira obter aquela informação, observando que em princípio era um processo rápido, se comparado ao já realizado em outras ferrovias pelo Brasil. Na sequência, ressaltou que aquele era o debate e que aquela era a situação em que estavam, sendo que dentro da estratégia ferroviária do Brasil tinham quatro projetos importantes em Santa Catarina. Prosseguindo, disse que uma das polêmicas era que duas regiões estavam reivindicando aquela ferrovia; desse modo, reportou-se ao início de sua fala, quando havia questionado o porquê e para quê eles queriam aquela ferrovia, observando que não era simplesmente para transportar, como havia dito reiteradas vezes na imprensa nos últimos dias, tanto para o Vale do Itajaí quanto para aquela região. Dirigindo-se ao Deputado Silvio Dreveck, deu o exemplo de Jaraguá do Sul, onde a ferrovia simplesmente iria passar, porque atualmente passava um trem por dia pela cidade. Dito isso, reiterou que necessitavam pensar se era importante somente passar a ferrovia por ali ou se teriam desenvolvimento com ela, tendo porto de carregamento e descarregamento. Em seguida, afirmou que os empresários da região do planalto norte precisavam começar a lutar por aquilo, e, dirigindo-se ao pessoal da Fiesc, perguntou se os empresários iriam transportar alguma coisa com a ferrovia passando pela região do planalto norte. Indo além, informou que existiam dados de que o transporte ferroviário com menos de 400 quilômetros poderia não ser tão viável e que era preciso comprovar aquela informação. Dirigindo-se ao Deputado Antônio Aguiar, disse que tinham a tarefa de fazer um levantamento de dados para que quando chegassem ao governo federal, à Valec - Engenharia, Construções e Ferrovia, aos órgãos, já tivessem as informações necessárias. observando que o projeto era justamente econômico e técnico. Isso posto, ressaltou que a estratégia do governo federal era outra, inclusive, de colocar bitola mais larga, de 1,60, para no futuro não ser somente de transporte de cargas, mas também para apostar no transporte de passageiros, em médio e em longo prazos. A seguir, explicou ser a estratégia primeiro para carga e no futuro se pensar, sim, no transporte de pessoas, de massa, que era outro problema que se tinha no Brasil, observando que se todo mundo continuasse se locomovendo de carro a estrutura das estradas não iria dar conta, mesmo se as rodovias fossem duplicadas. [Taquígrafa-Revisora: Almerinda Lemos Thomé] Dito isso, ressaltou que tinham grandes tarefas a desenvolver num espaço de tempo pequeno, razão pela qual era necessário fazer aquela discussão. A respeito do traçado, disse que aquele item era outro debate que a região precisaria fazer, pois, além da estratégia da retomada da ferrovia que existia ali, aquela comunidade precisaria fazer uma estratégia de desenhar outro traçado, que seria ligar Porto União a Guarapuava, no Paraná, acreditando que aquela estratégia seria importante para a região. Continuando, fez questão de chamar atenção para outro elemento importante em termos de Brasil e que considerava ser questão de soberania, de futuro do País, qual seja, que achava um equívoco o Brasil pensar uma estratégia para continuar exportando, por exemplo, matéria-prima em grãos, afirmando que era preciso agregar valor, pois não se podia construir ferrovia, fazer altos investimentos simplesmente para exportar soja e milho, sendo aquele um desafio para Santa Catarina. Indo além, observou que o Brasil não poderia continuar pensando como paíscolônia, quando a construção das ferrovias tinha servido para exportar toda a madeira para fora do Brasil; e que era preciso pensar como país moderno, ou seja, exportar o produto com valor agregado, sendo aquela a estratégia da ferrovia. Ante o exposto, afirmou que aqueles desafios eram uma responsabilidade das lideranças que ali se faziam presentes, mas também era um papel estratégico das entidades representativas, das universidades, no sentido de pensar um País de fato desenvolvido que agregasse valor, que tivesse gente capacitada para ajudar. Dirigindo-se aos jovens da Escola Agrícola que ali se encontravam, citou a importância de uma boa preparação acadêmica, seja através das escolas técnicas, das universidades, para que se tivesse um País melhor desenvolvido, com uma maior renda, e não agindo como se fosse um país-colônia. Prosseguindo, disse que todos os membros da Frente Parlamentar estavam abertos àquela discussão e que como lideranças políticas tinham a responsabilidade de ouvir a sociedade, mas ressaltou que estava na luta para que aquela região ou reativasse a sua ferrovia, que era histórica na região e que dizia respeito à cultura local, ou tivesse desenhada aquela ferrovia dali para Guarapuava, ligando à Norte-Sul e fazendo a devida integração, ou ainda que fosse reativada a ferrovia que ligava ao Rio Grande do Sul, podendo-se ligar

inclusive à Ferrovia da Integração por aquela região. Em seguida, fez questão de reafirmar que estava aberto ao diálogo e que era preciso reativar as ferrovias existentes e construir novas no Brasil, pois o País não se sustentaria se não pensasse em transporte ferroviário, já que o transporte marítimo, que talvez fosse o caminho, infelizmente estava inviabilizado em função das barragens existentes. Ao concluir a sua manifestação, disse que era preciso pensar um Brasil para frente, em longo prazo e com desenvolvimento sustentável, frisando que aquilo só aconteceria com as ferrovias. Na sequência, o senhor Presidente passou a palavra ao Deputado Estadual Silvio Dreveck, dizendo que ele era o Presidente do Parlasul (Parlamento do Sul) e, como tal, estava discutindo muito aquela questão das ferrovias. Ato contínuo, o senhor Deputado Estadual Silvio Dreveck iniciou a sua manifestação saudando todos os membros da mesa e os demais presentes e registrando que era filho de agricultor e atualmente estava presidindo o Parlasul, instituição que reunia Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul, na qual, além de outros temas, estavam debatendo nos últimos dois anos a questão ferrovias. Dito isso, afirmou que para que a defesa das ferrovias criasse corpo era necessário o envolvimento dos demais Parlamentares da Assembleia Legislativa, além dos quatro que ali se encontravam, dos Deputados Federais do Estado, dos três Senadores, das instituições, dos Prefeitos, dos Vereadores, enfim, de todas as lideranças do Estado. Indo além, disse que nos últimos anos vinha defendendo, não somente na Alesc, que o Brasil precisava de investimentos na sua infraestrutura, ou seja, nos portos, nos aeroportos, nas rodovias, nas ferrovias, na matriz energética, entre outros pontos, o que já estava acontecendo, apesar considerar que aquele processo tinha se dado um tardiamente. A seguir, observou que o Brasil estava fazendo o que os países desenvolvidos tinham feito, ou seja, quando o país não tinha condições financeiras suficientes, adotava o modelo da concessão, que era dar para o setor privado construir, dentro de um equilíbrio em que pudesse fazer o seu investimento e ter um retorno, e ao mesmo tempo o governo ter as agências reguladoras funcionando, fazendo com que os contratos assinados fossem cumpridos. Em relação às ferrovias. afirmou que no último encontro do Parlasul, havido recentemente em Recife, o assunto esteve em pauta e que a decisão tomada, que era de convencimento político, foi a de integração de Santa Catarina no ramal que vinha do centro-oeste brasileiro, que vinha do Mato Grosso. Indo além, informou que atualmente aquele ramal estava no interior do Paraná, mais precisamente no Município de Engenheiro Bley, e ia ao Porto de Paranaguá; e que era preciso que aquele ramal, ou outro, fizesse a integração ou com Mafra ou com Porto União, sendo aquele o primeiro ponto a ser defendido, ou seja, não deixar Santa Catarina de fora, já que o objetivo de viabilizar a integração com Santa Catarina eram os portos a fim de escoar a produção. Indo mais além, disse que se fosse para vir matéria-prima a Santa Catarina, principalmente de grãos, mais uma vez a defesa seria do planalto norte, porque além do oeste e do meio-oeste não havia outra região em Santa Catarina com espaço para produzir agroindústria, agropecuária. Assim, salientou defender a integração do centro-oeste brasileiro com o Estado de Santa Catarina passando por Porto União ou Mafra, desde que houvesse o compromisso da integração com os portos catarinenses, e que para isso o governo federal certamente faria um estudo técnico, de viabilidade ambiental e financeira. No que dizia respeito à integração com o oeste catarinense, afirmou não ser especialista, porque a sua formação não era em Engenharia e não tinha conhecimento de estudos econômicos, técnicos e financeiros, mas que na sua visão a região do planalto norte, que já possuía um traçado com o oeste catarinense, tinha alguns quesitos a seu favor, como a questão ambiental, que seria muito mais fácil de superar; e a questão econômica, já que o investimento na construção da Ferrovia da Integração, do oeste catarinense com o litoral, passando pelo planalto norte, seria incomparável se fosse pelo Vale do Itajaí, assim como o retorno certamente não seria apenas do transporte dos frangos do oeste. Conforme havia dito o Deputado Dirceu Dresch, era preciso haver mercadoria para transportar, e havendo a integração do centro-oeste brasileiro pelo oeste, que já era outro traçado informado pelo Deputado Dresch, certamente teria viabilidade muito maior, não só de grãos, mas de outros produtos. Dito isso, reiterou o seu compromisso em continuar na luta para fazer aquela integração com Santa Catarina, razão pela qual repetiu que precisavam do apoio dos Deputados Estaduais, dos Deputados Federais, dos Senadores, das lideranças, das instituições, das entidades de classe, dos Prefeitos, dos Vereadores. Finalizando a sua manifestação, frisou que realizado aquele estudo, já que havia o compromisso do governo federal em fazer aquele estudo por Mafra ou por Porto União, teriam outra luta, a da integração do leste com o oeste, e, tendo viabilidade econômico-financeira, teriam que travar uma batalha política para fazer com que Santa Catarina fosse inserida, pois o Estado possuía nada menos do que cinco portos. Retomando a palavra, o senhor Presidente convidou para fazer parte da mesa o senhor Marcelo Fiedler, analista de Patrimônio da América Latina Logística, representando a senhora Renata Trevisan, gerente de Relações Corporativas e Patrimônio da

América Latina Logística (ALL). Após o registro, passou a palavra ao senhor Beto Faria, Prefeito de Canoinhas, que, inicialmente, fez uma saudação a cada um dos membros da mesa e cumprimentou os demais participantes. [Taquígrafa-Revisora: Siomara G. Videira] Em seguida, pediu ao Deputado Reno que observasse a grande importância daquele evento pelo numeroso público que se fazia presente, destacando ter aquele assunto muito a ver com a história do planalto norte, e certamente teria muito a ver com o seu futuro, com a reativação e a melhoria do sistema ferroviário. Indo além, falou que anos atrás a ferrovia foi um dos principais fatores da Guerra do Contestado e que houve derramamento de sangue na região, acrescentando que com a reativação daquele modal de transporte, trazendo uma nova condição de desenvolvimento para o planalto norte, o que antes ocasionou guerras certamente iria provocar o desenvolvimento sustentável da região. Citando a juventude presente naquela audiência, os alunos do Colégio Agrícola Vidal Ramos, concordou com o Deputado Reno que era importante a participação comunitária e concordou com o Deputado Dresch sobre o que transportar na ferrovia, quando historicamente o sistema ferroviário transportava a longas distâncias produtos normalmente de menor valor agregado. Ante o exposto, disse ter certeza de que o planalto norte, além de exportar produtos, poderia aportar produtos na região. Falando de produtos importados, declarou que uma pauta de importação muito grande no País era a importação de fertilizantes, de fosfatos, de potássio, de matérias-primas para o setor agropecuário, que chegavam aos portos e deviam ser transportados até a região produtora. Mais uma vez, disse ter certeza de que o planalto norte, o meio-oeste e o norte catarinense tinham muito a ver com o retorno desses produtos que vinham do Porto de São Francisco, do Porto de Paranaguá, porque iriam promover o desenvolvimento do agronegócio da região. Também disse entender que a participação na importação e na exportação dos produtos traria imensos benefícios. Continuando, falou que para aquele processo era fundamental a conclusão do EVTA (Estudo de Viabilidade Técnica e Ambiental) para a implantação da ferrovia via Vale do Itajaí, lançado há meses em Chapecó, assim como era fundamental a participação da Alesc, do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), da Valec, da EBP (Empresa Brasileira de Projetos), recém criada para elaborar projetos de desenvolvimento estratégico para o País. Ainda falou que era fundamental que também se fizesse o estudo da viabilidade para o planalto norte, frisando que aquela era a situação que o planalto norte clamava e que entendia que a Alesc seria parceira na execução daquele encaminhamento. Encerrando, agradeceu à Alesc por estar presente em Canoinhas, fazendo com que o desenvolvimento projetasse o futuro da região. Ato contínuo, fez uso da palavra o Vereador Renato Pike, Presidente da Câmara de Vereadores de Canoinhas, que desejou bomdia aos presentes, saudando-os nominalmente, e fez referência às falas do Deputado Dirceu e do Prefeito de Canoinhas no que dizia respeito às ferrovias. Disse que quando a ferrovia foi iniciada causou a Guerra do Contestado, mas agora estavam pedindo a ferrovia novamente para que a região tivesse retorno do grande valor que dela saía em forma de produtos, entre eles a madeira. Do ponto de vista dele, afirmou que o governo federal e o governo estadual tinham que investir para que a ferrovia passasse pela região, desenvolvendo-a e agregando valor a ela, pois só teriam desenvolvimento e agregação de valor na hora em que a região tivesse incentivo diferenciado. Falou isso porque constantemente via na BR-101 barrações novos, indústrias novas, afirmando que era devido ao porto estar próximo à BR-101, que a logística era mais fácil. Por isso, frisou que uma empresa escolheria se instalar em Canoinhas, distante do porto 250 guilômetros, se o incentivo fosse diferenciado. Finalizando, pediu aos Deputados que conversassem com o Governador sobre a ferrovia e sobre o incentivo diferenciado para o planalto norte, a fim de que a região se desenvolvesse como era o desejo de todos. Em seguida, fazendo uso da palavra, o senhor Norberto Luiz Fuck, representando o senhor Gilberto Seleme, vice-presidente regional da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), deu bom-dia a todos, cumprimentando nominalmente os membros da mesa, e disse que para a indústria catarinense e para o planalto norte era muito importante as autoridades estarem presentes na região a fim de que o planalto norte melhorasse o seu desenvolvimento e de que a ferrovia passasse pela região, oportunizando que mais empresas se instalassem na região, tivessem competitividade e escoassem a sua produção, complementando falou que dessa forma os insumos chegariam com menor custo e seriam exportados com menor custo. Dito isso, informou que para as empresas exportadoras da região era mais caro transportar o produto até o porto do que do porto até os países de destino final. Por fim, pediu, em nome da Fiesc, que o projeto da ferrovia fosse contemplado. Na sequência, o senhor Wilson Pereira, Vice-Prefeito do Município de Canoinhas desejou bom-dia a todos, saudando-os de forma especial, e disse que a audiência pública era de extrema importância para eles que estiveram presentes na audiência realizada em Itajaí um mês atrás, na qual foi discutida a ferrovia, porque há cem anos muito do extrativismo da madeira, que estava extinto, fortaleceu Florianópolis e outros países com os recursos dos

impostos da região. Em seguida, ressaltou que teriam que pensar. homens públicos que eram, como novamente a ferrovia poderia transportar os produtos da região, para o seu crescimento. Dito isso, salientou o momento vivenciado por todos em que as pessoas estavam nas ruas reivindicando melhorias e citou as obras dos estádios que custaram milhões de dólares, pedindo que tivessem cuidado para não investir em obras que não trariam um bom final, isso porque a lei ambiental era muito dura e forte contra a devastação. Referindo-se ao Prefeito, informou que estavam fazendo o projeto de uma ponte para Canoinhas, mas foram barrados pela Fatma, chamando atenção de todos para o que a Fatma faria quanto ao projeto do novo traçado da ferrovia. Continuando, disse que a juventude presente queria ver o projeto da ferrovia concluído, o que do ponto de vista dele deveria ser feito em cima do traçado que já existia, pois assim não precisariam mais discutir questões ambientais. Pedindo que todos escutassem atentamente o depoimento do que aconteceu no Porto Itapoá, pois Itajaí e Navegantes não tinham mais condições de suportar a entrada de grandes navios e porque Itapoá e São Francisco estavam fazendo um novo berço para os navios, disse estar ansioso para escutar o representante do Porto Itapoá falar, até porque se seguissem o exemplo de Itapoá economizariam recursos. A seguir, apelou ao Deputado Aguiar que continuasse lutando pela região e reivindicando o que era de direito da região. Encerrando, agradeceu a todos a oportunidade de se manifestar. Retomando a palavra, o senhor Presidente agradeceu a presença do representante da Polícia Militar e do representante dos Bombeiros da Polícia Militar. Após o registro, passou a palavra ao senhor Ricardo Pereira Martin, Secretário de Estado do Desenvolvimento Regional do Município de Canoinhas, que cumprimentou todos, especialmente o Deputado Aguiar, que representava aquela região na Assembleia e que era imprescindível no Parlamento do Estado. [Taquígrafa-Revisora: Sabrina Schmitz] Referindose ao Deputado Antônio Aguiar, destacou que o Parlamentar falava com emoção quando se referia à ferrovia porque era filho de ferroviário e sabia da importância daquela via férrea para aquela região, que ficara muito tempo aquém do que merecia em termos de atendimento na questão do transporte. Sobre o assunto, deu como exemplo os problemas que se apresentavam nas rodovias, muitas delas provocadas pelo tráfego pesado vindo do Paraná que as prejudicava. A seguir, deu certeza de que tinham que brigar pelas benesses da ferrovia a fim de que fossem levadas para aquela região, pois ela merecia aquilo. Dito isso, informou que o Governador Raimundo Colombo havia lhe incumbido de representá-lo naquela audiência e também de dizer que o governo do Estado estaria sempre disponível para atender sobre aquele assunto. Agradecendo a oportunidade da sua fala, encerrou a sua manifestação. Ato contínuo, o senhor Presidente passou a palavra ao senhor Heglisson Motta de Castro, especialista em Serviços Logísticos do Porto Itapoá, que cumprimentou os presentes e agradeceu por estar sendo recebido naquele berço de cidadania e democracia, e de poder falar como iniciativa privada, revelando que a sua função era técnica, era a de defender a viabilidade. Comentando sobre a grandiosidade dos navios, disse que a tendência mundial era cada vez mais os navios aumentarem a sua capacidade de transportes, lembrando que Itapoá tivera a oportunidade de receber um dos maiores navios, medindo 335 metros de cumprimento, e adicionando a isso que não tinham dificuldades em receber navios com 350 metros, 380 metros. 390 metros de cumprimento. Ainda disse que incluía o Porto de São Francisco como o porto de Santa Catarina também destinado a grãos e que havia um gargalo logístico em Santos e em Paranaguá, questionando sobre a oportunidade de ligar a ferrovia até o complexo portuário da Babitonga e lembrando que aquele trajeto já tinha impacto ambiental bem reduzido porque era um trajeto existente. Em seguida, afirmou que, se um modelo de trajeto beirasse a BR-101, com acesso e continuidade ao Paraná, com acesso próximo à localidade de Guaruva, um terminal intermodal seria muito fácil de a iniciativa privada construir e fazer a gestão. Também afirmou que um modelo de concessão para aquela ferrovia seria importante a fim de que pudessem incentivar a iniciativa privada a contribuir para aquele desenvolvimento, bem como a não se preocupar em ligar os portos à ferrovia, visto que a ferrovia teria que ligar a produção ao mar e o mar à exportação e à importação. Dito isso, expôs haver um estudo detalhado, com um refinamento muito grande de pesquisa, realizado pela Fiesc, através da macrologística, que mostrava um Brasil Sul competitivo, indicando todas as rotas possíveis, e a que era mais viável economicamente na atualidade era a rota proposta por todos naquela audiência, cuja bandeira estavam defendendo. Argumentando que havia necessidade da ferrovia, declarou que para cada vagão de trem seriam, numa média pequena, quatro caminhões a menos na estrada e acrescentou que daria um diferencial sustentável grande para o Brasil, visto que era um país continental, com grande extensão de terra. Seguindo com sua manifestação, informou que viera de Santos e lembrou que Santa Catarina era um Estado privilegiado, pois tinha cinco unidades portuárias, falando que iria defender Itapoá, visto que aquela se tornaria uma das maiores unidades portuárias do Brasil por ser um exemplo de iniciativa privada,

acrescentando que aquela era uma realidade que tinha que defender. Continuando, lembrou que existia o benefício de mais portos privados surgirem, mas falou que Itapoá havia saído na frente, informando que recebera um comunicado do seu presidente de que a BMW confirmara que todo o tráfego da sua carga seria pelo Porto Itapoá e que, sendo assim, tinham que estar preparados para oferecer aqueles diferenciais. A seguir, disse que se uma ferrovia chegasse às portas de Garuva ou de Itapoá, que atendesse São Francisco, o complexo portuário da Babitonga, iria fazer diferencial para investimento no Estado. Finalizando, colocou-se à disposição de todos para responder as perguntas, se surgissem. Fazendo uso da palavra novamente, o Deputado Estadual Antônio Aguiar disse que gostaria de mostrar à comunidade a diferença do que haviam conversado até aquele momento e o que iriam conversar a seguir, quando o próximo orador fizesse uso da palavra, visto que até então estavam falando sobre investimento do governo federal no Estado de Santa Catarina e que em seguida, com a apresentação do representante da América Latina Logística, que já possuía a concessão da ferrovia, iriam falar também da revitalização da via férrea catarinense, bem como ouvir a proposta daquela empresa. Sendo assim, a palavra foi concedida ao senhor Marcelo Fiedler, analista de Patrimônio da América Latina Logística. que cumprimentou todos e justificou a ausência da senhora Renata Trevisan, gerente de Relações Coorporativas e Patrimônio da ALL, que por motivos de saúde não pôde comparecer ao evento, bem como justificou o seu atraso devido a uma manifestação em Araucária que atrapalhou o trânsito. Na sequência, falou que a América Latina Logística era uma multinacional brasileira que estava presente em seis Estados do Brasil; que na região Sul, com exceção da Ferrovia Teresa Cristina, que transportava por cem quilômetros na região de Tubarão, toda a concessão pertencia à América Latina Logística. Indo além, informou que na região de Santa Catarina tinham dois trechos principais, quais sejam, um trecho de Mafra a Lages, que era o tronco sul, sendo a principal ligação entre o Estado de São Paulo e o Rio Grande do Sul, passando por Santa Catarina, e o outro de Mafra até Marcelino Ramos, de baixa densidade, passando por Porto União, cujo tráfego estava praticamente cessado, mas que tinham uma proposta de recuperação com um investimento na ordem de R\$ 42 milhões para recuperar todo aquele trecho e colocá-lo em condições de tráfego novamente, iniciando as obras em 2014, com previsão de término em 2016. Indo mais além, disse que as novas ferrovias, como a Ferrovia do Frango e a Translitorânea, que o governo federal estava querendo implantar em Santa Catarina, ainda não estavam sob nenhuma concessão e que a princípio a Valec, juntamente com a EPL, que eram órgãos do governo, estavam vendo a viabilidade técnica-econômica para fazer aquela implantação. Nesse momento o Deputado Antônio Aguiar solicitou ao orador que falasse sobre a revitalização da rodovia catarinense, ao que o senhor Marcelo Fiedler disse que eles já apresentaram um cronograma de revitalização do trecho que ia de Mafra até Passo Fundo. Acrescentou a isso que eram vários trechos que a ALL estava revitalizando em todo o Brasil; que quando a América Latina Logística assumiu a concessão em 1997 não existia a manutenção adequada para a circulação dos trens naquele local, mas que no decorrer dos anos a ALL vinha investindo; e que a partir de 2014 iria fazer um investimento consistente a fim de que a ferrovia voltasse a operar 100% com condições de segurança de tráfego de carga. Em seguida, supôs que a ALL levasse aproximadamente dois anos para concluir tal obra, acrescentando que tinha total interesse nas novas ferrovias porque elas fariam interligações com as ferrovias existentes. Ato contínuo, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, perguntou se a revitalização seria nos três Estados do Sul, tendo o senhor Marcelo Fiedler respondido que seria no Paraná, em Santa Catarina, no Rio Grande do Sul e em alguns trechos no Mato Grosso do Sul, bem como em São Paulo, visto que eram os Estados em que a ALL atuava com concessionária. Dito isso, informou que aquela empresa, como concessionária, era uma empresa privada, que não era um órgão do governo, e disse que tinha que se fazer uma distinção entre o que era Rede Ferroviária Federal e o que era a ALL, pois nem todos os bens, nem todos os ativos terrenos, nem todas as locomotivas, nem todos os vagões que a Rede Ferroviária possuía na época da sua existência estavam sob responsabilidade da ALL atualmente. Continuando, falou que muitas estações de trens, principalmente no trecho entre Mafra e Marcelino Ramos, não eram arrendados para a ALL; ou estavam sob a responsabilidade do DNIT atualmente, que é o órgão do governo que responde por todos os bens da rede ferroviária; ou estava nas mãos da SPU (Secretaria do Patrimônio da União), que também cuidava do patrimônio da União. Retomando a palavra, o Deputado Antônio Aguiar perguntou ao senhor Marcelo sobre a possibilidade de a América Latina Logística colocar à disposição uma Maria Fumaca ou um trem a diesel, com no mínimo três ou cinco vagões, como projeto de trens turísticos, atingindo os Municípios de Porto União, Irineópolis, Canoinhas, Três Barras e Mafra, Nesse instante, o senhor Marcelo Fiedler respondeu dizendo que, como havia explicado anteriormente, nem todos os bens da rede ferroviária

estavam arrendados para a ALL, principalmente se tratando de transporte de passageiros, porque o contrato de arrendamento da ALL era do transporte de cargas. Dito isso, repetiu que não era negócio daquela empresa fazer transporte de passageiros, falando que não tinha conhecimento daquele tipo de negócio. Porém, expôs que a ALL, para implantar um trem turístico, poderia viabilizar isso junto ao DNTI, que é o órgão detentor daqueles bens que não estavam arrendados, e à SPU, afirmando que dificilmente iriam localizar uma Maria Fumaça em operação e as que existiam estavam tombadas pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), não podendo voltar a operar. Continuando, disse que o compromisso que a ALL poderia ter em relação aos trens turísticos seria colocar os Municípios que tinham aquele tipo de trem em contato com empresas como a Serra Verde. que já possuía um trem turístico entre Curitiba e Morretes, próximo ao porto de Paranaguá, por terem conhecimento daquele tipo de negócio, tendo como órgãos que detinham os bens para a cessão e viabilização do trem turístico a SPU e o DNIT. Na sequência, o Deputado Antônio Aguiar perguntou o que a América Latina Logística iria fazer no trecho entre Porto União e Mafra dali para frente em termos de revitalização, que, segundo ele, estava abandonado por aquela empresa, tendo o senhor Marcelo Fiedler respondido que em relação àquilo o próprio edital na época da concessão já dizia que não existia tráfego antes de a ALL assumir aquele trecho; que a ALL havia pegado aquele trecho desativado e tentado fazer investimentos; e que como a monta era alta para recuperar foi sendo negociada com o governo, dizendo que geralmente era moroso em se tratando de investimentos. Isso posto, revelou que fecharam um cronograma para fazer a revitalização, quando trocariam toda a parte de superestrutura que não tinha condições de operar, como os dormentes, o lastro, os trilhos, tendo que mudar o perfil de trilhos. Indo além, declarou que atualmente o material rodante empregado, que eram as locomotivas e os vagões, era mais pesado do que os que eram usados antigamente, não comportando a capacidade de carga se um trem mais moderno passasse por lá, pois faria com que linha cedesse. A seguir, informou que um cronograma investimento já fora apresentado à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), órgão que fiscaliza o contrato de arrendamento com o governo, com a previsão de início das obras para 2014, visto que também dependiam da obtenção de licenças ambientais para iniciar aquele projeto por se tratar de uma operação que passava por muitas reservas ecológicas, e que para a obtenção de tal licença o tempo era de um ano, em média, dando como exemplo o trecho da ferrovia que haviam construído em Mato Grosso do Sul, com 160 quilômetros de ferrovia ligando a Rondonópolis. Por fim, deixou claro que a maior dificuldade enfrentada pela ALL não era a execução do projeto, mas sim muitas vezes a burocracia governamental na concessão de licenças necessárias para a implantação dos projetos. Retomando novamente a palavra, o Deputado Antônio Aguiar solicitou ao senhor Marcelo que marcasse uma reunião, em Curitiba, entre a ALL e a empresa que fazia a parte turística de Morretes a Paranaguá, a fim de que uma comissão fosse até lá para tratar daqueles trâmites, visto que o assunto sobre o trem turístico do planalto norte era de interesse do Estado e dos Municípios. Nesse momento, o senhor Marcelo Fiedler respondeu que poderiam viabilizar aquele tipo de encontro sem nenhum problema e que faziam questão de mostrar a sede em Curitiba, acrescentando que tinha uma juventude interessada na ferrovia. [Taquigrafa-Revisora: Iwana L. Lentz Em seguida, falou que lá na sede deles havia uma universidade corporativa, e que no Brasil as universidades deixaram de formar engenheiros ferroviários, havendo uma carência muito grande de mão de obra. Indo além, informou que havia vários programas para que jovens aprendizes entrassem na ALL, como os programas de trainee e de formação ferroviária. Por último, agradeceu a oportunidade de se manifestar. Retomando a palavra, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, registrou a presença do Coronel Mário Renato Erzinger, Comandante do 3º Batalhão da Polícia Militar de Canoinhas. Em seguida, deixou a palavra livre para a participação da plenária. Ato contínuo, a primeira pessoa a se manifestar foi a senhora Maria de Fátima Neizer dos Santos, do blog Distrito de Marcílio Dias, do Município de Canoinhas, que disse ser filha de ferroviário e que atualmente mantinha dois blogs, um sobre o Distrito Marcílio Dias e outro chamado Canoinhas Imagem. Como moradora do Distrito Marcílio Dias, comentou conhecer cada pedaço daquela terra, tendo como hobby atual ser fotógrafa. Por isso, falou que quem quisesse saber como estava a estação de Marcílio Dias era só acessar o blog ou o seu próprio facebook. Diante do exposto, contou ter, no mês anterior, passado um trem na estação e ela tentou fotografá-lo, mas ele não parou na lá, afirmando que a estação estava precisando de restauração urgente e que os moradores desejavam que o trem voltasse a passar pelo Distrito, não apenas o de carga, mas também o de turismo, já que o segmento era uma fonte de progresso para Canoinhas. A seguir, registrou ter fotos antigas da estação, dizendo que ela era bonita, cheia de trilhos, mas que atualmente possuía apenas um trilho e precisava de restauração. Por fim, solicitou que a ferrovia fosse reativada para que o trem passasse novamente pela região, trazendo progresso ao

local e divulgando o Município por meio do turismo. Na sequência, o senhor Marcelo Fiedler, da América Latina Logística, informou que nem todos os bens que eram da rede ferroviária estavam atualmente sob a concessão da ALL, o que significava que, principalmente em se tratando de licitações, a ALL fazia o transporte de cargas, não o de passageiros. Também informou que todos os bens que não eram utilizados no transporte de cargas eram devolvidos ao governo federal, estando sob a responsabilidade do DNIT. Ante o exposto, disse não saber se era o caso de Marcílio Dias, mas haveria de verificar se aquela estação estava ou não arrendada para a ALL, ponderando que, geralmente, as estações que possuíam plataformas não eram utilizadas pela ALL. Em se tratando de contrato, esclareceu haver duas situações, que se chamayam bens operacionais e bens não operacionais. destacando que, como em geral eles utilizavam a área ao redor da estação, o bem ficava a cargo do DNIT, sendo preciso verificar também se o bem era tombado pelo patrimônio histórico, pois aí seria necessário envolver o Iphan para obter a autorização e fazer a restauração. Naquele momento, o Vice-Prefeito Wilson Pereira explicou já estar no Iphan e a ALL não ter nenhuma ação sobre aquilo. Nesse sentido, disse que a pressão tinha que ser feita no Iphan que era o órgão que determinava como e quando a restauração deveria ser feita, para que o patrimônio fosse preservado. Ato contínuo, a senhora Maria de Fátima Neizer dos Santos, do blog Distrito de Marcílio Dias, do Município de Canoinhas falou que tinha conhecimento da questão da restauração, mas gostaria de que as linhas fossem arrumadas, pois havia dormentes, inclusive na ponte de ferro, que estavam podres, informando que bem na frente da estação passavam alguns caminhões de carga fazendo mais danificações. Ademais, disse que a Escola de Educação Básica Manoel da Silva Quadros queria fazer no ano corrente a comemoração dos cem anos da estação e, por isso, perguntou ao representante da ALL se eles poderiam ajudar naquele sentido. Respondendo à senhora Maria de Fátima, o senhor Marcelo Fiedler, da América Latina Logística, disse que checou o referido trecho no mapa e ele estava previsto na revitalização que iria começar em 2014, iniciando por Mafra, seguindo a Porto União e até Passo Fundo, e que a previsão de conclusão era para 2016. Quanto ao aniversário da estação, disse que a ALL tinha o vagão cultural, o vagão do conhecimento, que passavam em várias cidades atendendo a população e que poderia colocá-la em contato com a área de marketing da ALL para fazer um agendamento prévio. Na sequência, manifestou-se o senhor **Henrique Olsen Pizzatto**, que, após os cumprimentos, parabenizou o Deputado Estadual Antônio Aguiar por aquela audiência e pelo empenho em resgatar a ferrovia. Em seguida, informou que fazia consultoria empresarial havia mais de 25 anos; que morava em Marcílio Dias; que era bisneto do senhor Bernardo Olsen e neto de Vigano Olsen, pioneiros na região, da qual se levou muita madeira bruta. Indo além, afirmou que vários países da Europa e dos Estados Unidos estavam pisando em madeira que veio daquela cidade e que graças a eles foi feita a linha de trem. Dito isso, comentou ser possível a viabilidade econômica ao se montar o trecho entre Mafra e Porto União, resgatando toda a história ocorrida durante o Contestado, e falou que naquela época não havia estradas para fazer o transporte e, por isso, usavam a linha férrea com bastante eficiência, assim como atualmente muitos países desenvolvidos utilizavam a linha férrea de maneira eficiente. Desse modo, citou não ver nenhum problema em utilizar a rede ferroviária para transportar, o que traria uma participação no custo final do produto bem interessante nacionalmente e para a exportação. Isso posto, reivindicou investimento em cultura, ponderando que a formação cultural vinha exatamente a favor da parte turística, já que a cidade tinha muita coisa para ser contada e muita coisa para ser mostrada ao mundo. Encerrou agradecendo a presença de todos e querendo crer que havia políticos interessados por um bem comum da Nação. Retomando a palavra, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, disse que fazia parte da municipalidade buscar uma solução nos órgãos competentes; que, segundo informações recebidas, o projeto já estava quase pronto no Iphan, e que, por isso, era importante manter aquele contato. Na sequência, fez uso da palavra o senhor Altamiro Lisboa, do Conselho de Turismo de Porto União da Vitória/Paraná, que iniciou falando que já havia um acerto entre a Prefeitura, o Conselho de Turismo e a Serra Verde, de Curitiba, para que fossem feitos passeios turísticos de trem entre União da Vitória e Matos Costa. Dito isso, perguntou ao representante da ALL se havia possibilidade de perda da concessão na região Sul, assim como aconteceu na Argentina. Nesse momento, o senhor Marcelo Fiedler, da América Latina Logística, informou que ainda não haviam perdido a concessão, mas que a Presidenta Cristina Kirchner, da Argentina, estatizou-a novamente e que aquilo se tratava, por enquanto, de uma causa jurídica. Indo além, disse que existia, sim, aquela possibilidade, porque eles tinham uma série de obrigações a cumprir em razão do contrato, e acaso eles deixassem de cumprir alguma delas o governo federal poderia rescindir o contrato, deixando a ALL de ter a concessão dos bens e do transporte de cargas. A respeito disso, o senhor Presidente perguntou se a relação daquele contrato era diretamente com o DNIT, ao que o senhor Marcelo Fiedler explicou ser o DNIT fiscalizado pela ANTT, que fazia a gestão do contrato de arrendamento, mas o DNIT era o dono dos bens. Nesse instante, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, também perguntou se a ALL estava cumprindo o contrato, ao que o senhor Marcelo Fiedler disse que sim, que cumpria com todas as obrigações. A seguir, o senhor Presidente perguntou, ainda, se houve alguma advertência por parte da ANTT, tendo o senhor Marcelo Fiedler respondido que as que surgiram foram resolvidas. Na sequência, fez uso da palavra o senhor Antonio Xavier Paes, do Sindicato dos Ferroviários de Porto União da Vitória/Paraná, que disse que era ferroviário aposentado; que começou trabalhando na rodovia no Rio Vermelho; que era da região de Caçador; que trabalhou também em Videira, na estação do Uruguai, pertencente ao Rio Grande do Sul; e que havia terminado em Porto União. Também disse que era delegado sindical e representante da categoria ferroviária no sindicato ferroviário de Paraná e de Santa Catarina, estando, portanto, lá representada a categoria ferroviária das duas cidades. [Taquígrafa-Revisora: Sibelli D'Agostini] Isso posto, destacou a importância da Frente Parlamentar estar realizando aquela audiência pública sobre a preservação da ferrovia daquele Município. Em seguida, informou que tinha contato com o engenheiro Adilson, da América Latina, que foi seu colega de trabalho e do doutor Ricardo, e que sabia que a ferrovia estava dentro do contrato da America Latina (ALL) como operacional, mas por não ter volume de frete estava um pouco detonada. Falando que a Ferrovia Marcelino Ramos, entre Porto União e Mafra, trazia lembranças de seu trabalho e de tudo que se criou em torno dela, afirmou que os moradores daquela região sentiam o descaso pelo abandono da ferrovia e esperavam que ela retornasse. Lembrando que a ferrovia fez parte da história do Contestado e que no passado não se falava tanto quanto atualmente, disse que em 1965 não havia a Transbrasilianas (BR-153) e que quando houve a queda da ponte do Socorro, no afluente do Rio Pelotas, o fluxo de caminhões tivera que passar por aquela ferrovia, descendo entre Curitibanos, Campos Novos e Capinzal, e saindo na estação do Uruguai. Continuando, falou que eles carregavam os caminhões em vagões para levar ao Rio Grande e, vice-versa, do Rio Grande para Santa Catarina, e que a ferrovia manteve o transporte rodoviário pela ponte ferroviária do rio Uruguai, de Marcelino Ramos. Também falou que, em sua opinião, deveriam dar importância na época em que foi construída a estrada de ferro, mas que houve várias brigas e aconteceu as divisas dos Estados. Destacando a manifestação do Deputado Dirceu Dresch sobre a ligação da ferrovia, entre Porto União e Guarapuava, contou ter participado de uma audiência pública em Porto União, convidado pelo senhor Sandro Calikoski, Presidente da Câmara de Vereadores do Município de Porto União, e pelo Deputado Federal Pedro Uczai, citando, naquela oportunidade, a ligação de Porto União até Engenheiro Gutierrez, com 148 quilômetros, e ter podido observar que eles anotaram a sua manifestação. Em sua opinião, disse que com aqueles 148 quilômetros e, atualmente, com a Norte/Sul, partindo de Maracaju, teriam ligado a ferrovia do planalto norte ao Mato Grosso e ao norte do Brasil, e que seria mais uma força de transporte para manter a ferrovia de Porto União a São Francisco do Sul. Indo além, afirmou que quando parou a Maria Fumaça daquela região houve a sua substituição pela locomotiva a diesel, mas faltavam as linhas, que devido às curvas e ao traçado eram precárias, falando que naquela ocasião uma locomotiva puxava 50 caminhões e diminuía o fluxo no asfalto. A seguir, expôs que quando entrou na ferrovia, em 1960, aprendeu que o transporte pesado de longo percurso deveria ser feito pela ferrovia, porque a quantidade de mercadoria era maior e as horas/homem e as horas/máquina eram menores, lamentando que com o tempo foram deixando-a de lado. Finalizou agradecendo a oportunidade de se manifestar e informando que tinha sido convidado pelo Vereador Brasa para dar o seu relato devido ao conhecimento que tinha sobre aquele assunto. Dando continuidade à reunião, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, agradeceu a presença dos estudantes, que, infelizmente, teriam que se ausentar para o almoço e por terem compromisso à tarde. Reportando-se ao senhor Antônio, informou que estiveram com a Bancada Federal, em Brasília; com o doutor Ricardo Saporiti, da Fiesc; com o doutor Bernardo Figueiredo, presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), discutindo o problema de Cascavel no sentido litoral. Prosseguindo, informou que de Guarapuava para cima já estava resolvido, que tinham algumas opções, que estava no projeto original, com as suas devidas alterações, dizendo que de Guarapuava (Engenheiro Bley) a Lapa, de Mafra com sentido a São Francisco, atingia-se o litoral; que no Paraná já tinham batido o martelo, era uma questão sine qua non, já estava decidido e não tinha mais o que discutir. Também informou que, segundo o doutor Bernardo, o trecho da Lapa até Paranaguá seria feito, independentemente do prejuízo de irem buscar junto ao governo federal uma decisão para Lapa, Mafra e Porto de São Francisco, com a opção de Guarapuava, Porto União e Mafra. Informou, ainda, que aquilo iria depender do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica, reforçando que tinha ficado acertado com o doutor Bernardo que aquelas duas opções seriam estudadas. Frisando que sobre o problema de Lapa a Paranaguá não tinha mais o que se discutir, que a Presidenta já havia batido o martelo e que a ANTT também, falou que a obra havia sido avaliada, preliminarmente, em 3 bilhões, de Curitiba até Paranaguá, com um percurso de 100 quilômetros, que o trecho de Mafra a São Francisco não dava 1 bilhão e que aquilo iria depender, atualmente, do governo. Ao encerrar, voltou ao assunto das duas opções dizendo que a Valec iria fazer o projeto e que o senhor Bernardo havia prometido informar à Assembleia Legislativa de Santa Catarina o andamento do projeto mês a mês, para que os catarinenses também pudessem acompanhar a situação. Na sequência, o senhor Presidente concedeu a palavra ao senhor Ângelo Schulka, do jornal Diário do Planalto, no Município de Canoinhas, que, após saudar a mesa e os demais presentes, perguntou ao senhor Marcelo qual foi o faturamento da ALL no ano de 2012 e quanto daquele faturamento foi usado na revitalização dos trechos em que ela atuava. Continuando, disse que o Deputado Antonio Aguiar, na sua manifestação, havia tocado no ponto principal de que a parceria tinha que nascer naquele momento entre o governo, a ALL e a iniciativa privada, e que gostariam de recuperar aquele trecho também para o turismo. Solicitando que saíssem daquela audiência pública com um canal aberto com a ALL a fim de o assunto não morrer, sugeriu fazerem uma visita a ALL, em Curitiba, para proporem uma parceria. Finalizando, disse que em sua opinião aquele convite seria para toda a sociedade organizada e que a concretização do que desejavam poderia gerar empregos para todos daquela região. Ato contínuo, novamente foi concedida a palavra ao senhor Marcelo Fiedler, da América Latina Logística, que, respondendo ao senhor Ângelo, disse que, em dezesseis anos de concessão, tinham investimentos acumulados de 6,8 bilhões na ferrovia, pegando todos os seis Estados, e que os investimentos em Santa Catarina para os próximos dois anos, tirando a manutenção normal realizada naqueles trechos, seria de recuperação do trecho de Mafra até Passo Fundo, na ordem, aproximadamente, de 42 milhões, inicialmente. Quanto ao faturamento, informou que por ser mais da área técnica ficaria devendo aquele dado da área comercial, comentando não poder explicar aquele valor porque ele era revertido em investimentos e afirmando que, se fossem fazer a conta daqueles 16 anos, daria 6,8 bilhões investidos na ferrovia como um todo. A seguir, novamente fez uso da palavra o senhor Deputado Estadual Antonio Aguiar, que respondeu que, no seu entendimento, aquele faturamento era de 3 bilhões anuais e que o governo tinha que honrar o compromisso com o gasto da ALL, que seria de 120 milhões anuais. Nesse momento, o senhor Marcelo Fiedler, respondendo que tinha aquele dado em mãos, falou que no contrato de concessão, no modelo dele, de todos os bens que utilizavam do governo federal eles tinham que pagar um aluguel, o que gerava uma multa de 120 milhões anuais pela utilização da ferrovia, e que tinham de fazer os investimentos para a manutenção daqueles bens, além da recuperação e da construção de novos trechos de ferrovias. Na sequência, o senhor Presidente concedeu a palavra ao senhor Edmilson Verka, Secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo do Município Canoinhas, que saudou todos os presentes e agradeceu o convite recebido do Deputado Antonio Aguiar e do Prefeito Beto Faria, ambos de Canoinhas, comunicando estar naquele evento junto com o Secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico de Três Barras. Posto isso, discorreu sobre o projeto do passeio turístico que envolvia os cinco Municípios entre Três Barras e Porto União. A seguir, informou que, atendendo ao pedido do Deputado Aguiar, ele e o Secretário Joel conversaram com alguns Prefeitos, como os de Irineópolis, de Canoinhas e de Três Barras, e em breve também fariam uma reunião com o Prefeito de Porto União sobre o projeto da Amplanorte (Associação dos Municípios do Planalto Norte), e que o Deputado Aguiar era o padrinho deles naquele projeto. Encerrando, parabenizou a Assembleia Legislativa pela organização daquela audiência pública, falou que esteve na Serra Verde Express fazendo vários passeios turísticos de trem de Curitiba a Paranaguá, e disse que poderiam tirar algumas ideias daquele passeio para implantarem no planalto norte. Em seguida, o senhor Presidente concedeu a palavra ao senhor Joel Basílio, Secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo do Município de Três Barras, que, após os cumprimentos, agradeceu ao Deputado Aguiar por ser o padrinho deles naquele projeto, Antonio informando que o vídeo exibido no início daquela audiência era do passeio turístico entre Porto União, Três Barras e Mafra. Dando continuidade à audiência pública, o senhor Presidente novamente concedeu a palavra ao Deputado Estadual Silvio Dreveck, que saudou todos os presentes e falou que a sua manifestação iria fugir um pouco do tema em destaque porque queria aproveitar a presença, naquele momento, de Vereadores, Prefeitos e autoridades daquela região. Ante o exposto, informou que na audiência pública do Orçamento Regionalizado do ano de 2012, realizada

naquela região, abordaram sobre o trecho da rodovia BR-280. de Canoinhas a Porto União, e que naquele momento mantiveram, através de uma solicitação sua, os recursos de lançamento para custeio da BR-280. Indo além, declarou que acabara de receber um telefonema do Deputado Federal Esperidião Amim informando-o de que havia sido aprovado no Ministério do Transporte, tecnicamente, o aceite daquele trecho de Canoinhas a Porto União. Reportando-se ao senhor Presidente, propôs a ele aprovarem uma moção de apoio do Fórum Parlamentar Catarinense, explicando ser o Fórum apartidário, ser de todos os Deputados Federais e Senadores, a fim de darem celeridade à assinatura do documento de aceite definitivo daquele trecho. Por fim, falou que a sua proposição era para ser aprovada naquela sessão, perguntando às autoridades presentes se concordavam com aquilo, posteriormente encaminharem a moção com o aval de todos os Prefeitos, de todos os Presidentes de Câmaras e de todas as demais autoridades presentes. [Taquígrafa-Revisora: Dulce Maria da Costa] Por sua vez, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, submeteu à apreciação dos presentes para aprovação a importante moção sugerida pelo Deputado Silvio Dreveck, porque aquela rodovia estava sem pai e sem mãe, estavase tapando os buracos com uma pá, acrescentando que a rodovia fora oferecida pelo governo do Estado ao governo federal, mas como este não tinha assumido aquela rodovia oficialmente não poderia investir, porém, com aquela notícia, achava que agora o governo Federal iria investir. (A moção foi aprovada.) Ato contínuo, o senhor Deputado Estadual Antônio Aguiar, apoiando a iniciativa do Deputado Silvio Dresch, informou que em novembro de 2012 a Assembleia Legislativa aprovou a federalização daquela rodovia, estando dependendo somente do governo federal, mas que o Ministro a tinha assinado. Também informou que o governo estadual fez um projeto, que custou mais de R\$ 10 milhões, para atender os Municípios de Irineópolis, Bela Vista do Toldo, Canoinhas, Três Barras, até Mafra, e que tinha certeza que com aquela liberação a responsabilidade, que no início era do Deputado Mauro Mariano, por ter sido oito anos Secretário do Deinfra e não ter resolvido o problema, depois que a Assembleia Legislativa aprovou a federalização, estava sendo equacionada. Ao final, parabenizou os órgãos do governo federal por aquela assinatura, o que muito o planalto norte tinha esperado. Na sequência, o senhor Deputado Dirceu Dresch, registrando o processo de federalização, falou ao Deputado Reno que a rodovia não estava sem pai e sem mãe porque na época o Estado assumia a rodovia, mas atualmente teve início o processo de federalização, para o qual o Orador e toda a região estavam mobilizados e participaram de várias reuniões. Indo além, disse que a exigência da União para aceitar a projeto técnico. obra era de que o Estado fizesse um acrescentando que o Ministro dos Transportes só iria aceitar a obra se fosse para recuperá-la, porque em seguida a região iria se mobilizar a fim de que houvesse investimento, sendo que a União tinha de saber o que estava assumindo. Afirmando que concordava com a moção, mencionou ser preciso agilizar a questão da parte legal para depois investir na obra, que tanto a região necessitava. Sobre as questões da ALL, afirmou que não eram fáceis, que há sete anos participava da Frente Parlamentar das Rodovias, e que durante esses sete anos estavam trabalhando e discutindo o assunto com a ALL. Também afirmou que o Brasil tinha feito um processo de concessão, na opinião dele, equivocado, e que o novo modelo que atualmente estava sendo discutido de concessão das rodovias era de a concessionária não ser mais dona da rodovia, acrescentando que atualmente era a doação da ferrovia para uma empresa, e que as empresas disseram que como eram donas iriam abandonar a ferrovia e não a devolveriam. Dito isso, informou que esteve na Argentina, e lá estavam vivendo a mesma situação, mas que a Presidenta da Argentina disse que já que não estava servindo ao País iriam tomá-la de volta e estatizá-la novamente. Ante o exposto, disse que não era fácil discutir com a ALL porque ela tinha a concessão, e uma empresa da região não podia colocar um vagão para transportar os produtos dela para o porto, sendo preciso negociar com a ALL, mas aquilo não seria fácil porque a ALL tinha contrato de concessão até 2027, observando que a região deveria se mobilizar para, pelo menos, retomar a ferrovia de Porto União até o litoral e que para isso seria necessário todos lutarem juntos. Também disse que o Estado de Santa Catarina estava se especializando e preparando os portos, os quais precisavam ter ligação ferroviária com as demais regiões do Brasil, acrescentando que a luta seria grande e que por onde ela começaria seria um dos temas que iriam discutir futuramente. A seguir, falou que concordava com o colega que disse ser preciso ter ligação até Guarapuava, ligando norte e sul, observando que o trajeto seria curto. Informando que os caminhoneiros estavam dizendo que se a ferrovia fosse implementada eles iriam perder o ganha-pão deles, afirmou que aquilo não era verdade porque o

transporte tinha aumentado e eles iriam fazer transportes curtos e longos, pois, além de ser necessário alimentar o trem, haveria exportação e importação, observando que os caminhoneiros poderiam ficar tranquilos porque iam ganhar muito dinheiro e teriam muito serviço. Comentando que um vagão de trem equivalia a quatro ou cinco caminhões, falou que a diferença em termos de transportes era muito significativa. Encerrou dizendo que continuariam lutando sempre a favor do desenvolvimento do Estado e das ferrovias. Retomando a palavra, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, informou que aquela audiência estava em fase de finalização e disse que o importante era discutir o assunto e que sabiam que dependiam da proposta, do levantamento técnico, do governo federal, para se poder viabilizar aquela questão. Em seguida, deu ciência de que o acesso para Santa Catarina era indispensável e de que Paranaguá tinha que ser esquecido, sendo necessário discutir por onde alcançar Maracaju pelo litoral catarinense. Indo além, informou que eles iriam fazer um levantamento em relação à viabilidade, mas que achava importante ser elaborado naquela audiência um documento para o governo federal, através da Comissão de Transportes, solicitando à Valec o andamento do projeto que estava sob a sua responsabilidade e ao senhor Bernardo Figueiredo, presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que agilizasse o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica daqueles trechos. Na sequência, o senhor Marcelo Fiedler, da América Latina Logística, disse que gostaria de corrigir o que o Deputado tinha falado porque a ALL não tinha recebido nada do governo; que os equipamentos e o contrato de concessão da ferrovia eram arrendados, como se fossem alugados; que a ALL pagava anualmente 144 milhões para utilizar aqueles equipamentos, mas quando o contrato findasse tudo seria devolvido ao governo; que, inclusive, os equipamentos que a empresa repôs também eram do governo; e que toda a estrutura, todos os vagões e todas locomotivas seriam devolvidos no final da concessão. Ante o exposto, falou que a ALL não era dona de nada, era apenas inquilina. Nesse momento, o senhor Deputado Estadual Dirceu Dresch informou, fora do microfone, que o contrato não permitia o uso, ao que o senhor Marcelo Fiedler esclareceu que na verdade eram dois contratos; um contrato era de concessão, que era o serviço, e o outro era o de arrendamento, que eram os equipamentos. Ato contínuo, o senhor Beto Faria, Prefeito do Município de Canoinhas, comentando ter o senhor Marcelo dito que havia um projeto da ALL de 49 milhões para a recuperação da malha ferroviária de Mafra para cima, perguntou o que estava previsto naquela recuperação, ao que o senhor Marcelo Fiedler, da América Latina Logística, respondeu que iriam fazer a troca de dormentes, de lastros, de trilhos, a passagem de nível, enfim, toda a infraestrutura que tivesse problemas, como ponte, pontilhões, viadutos, enfim, tudo seria revitalizado. Em seguida, informou que a bitola permanecia simétrica porque toda a região era bitola métrica e que tinha sido a Rede Ferroviária que construíra aquilo, e eles não conseguiam alterar, mas se fosse colocar bitola larga era preciso trocar o rodeiro de todas as locomotivas de vagões que existiam e o processo demoraria mais. Retomando a palavra, o senhor Presidente, Deputado Estadual Reno Caramori, falou que o senhor Bernardo tinha dito que seria feito um estudo para a colocação de trilho para bitola mista, ao que o senhor Marcelo Fiedler disse que era bitola mista. Nesse momento, o senhor Presidente perguntou se havia condições de fazer aquele tipo de estrutura, ao que o senhor Marcelo Fiedler, da América Latina Logística, respondeu que havia condições, desde que se tivesse equipamentos para rodar, porque, se fosse colocado vagão de bitola larga e se fizesse somente naquele trecho, a bitola mista do vagão ficaria presa lá, acrescentando que era preciso fazer em toda a malha ferroviária, que vinha do Porto de Santos até o Porto do Rio Grande, ou seja, a mista, a fim de comportar a situação para qualquer lado da malha ferroviária de ambos os vagões. Na sequência, o senhor Presidente Reno Caramori, comentando ter sido produtiva a audiência, disse que a moção aprovada seria levada ao governo Federal e ao senhor Bernardo Figueiredo e que todos que desejassem receberiam a cópia do documento. Nesse instante, o Deputado Estadual Silvio Dreveck sugeriu que a moção, além de ser encaminhada ao governo federal, também fosse encaminhada ao Fórum Parlamentar Catarinense. Retomando a palavra, o senhor Presidente, Deputado Reno Caramori, agradeceu a presença de todos e, não havendo mais nada a tratar, encerrou a audiência pública. [Taquígrafa-Revisora: Jacqueline de O. V. Bitencourt] [Revisão final: Denise Videira Silva][Leitura final: Almerinda Lemos Thomé]

Deputado Estadual Reno Caramori

Presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano

*** X X X ***

ATAS DE COMISSÕES PERMANENTES

ATA DA 15º REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO, REFERENTE À 2º SESSÃO LEGISLATIVA DA 17º LEGISLATURA.

Às nove horas do dia sete de agosto de dois mil e treze, sob a Presidência do Deputado Gilmar Knaesel, reuniram-se os Deputados membros da Comissão de Finanças e Tributação: Antônio Aguiar, Maurício Eskudlark, Marcos Vieira, Neodi Saretta, Valmir Comin, as Deputadas Angela Albino e Luciane Carminatti e o Deputado Renato Hinnig que será membro efetivo desta Comissão, em substituição ao Deputado Aldo Schneider, conforme ofício nº 038/2013, da Bancada do PMDB. Aberto os trabalhos, o Deputado Presidente colocou em discussão a Ata da 14ª reunião ordinária, que em votação, foi aprovada por unanimidade. Ato contínuo, o Presidente passou a palavra aos senhores Deputados para relatarem as matérias em pauta: o Deputado Neodi Saretta relatou o OF./0020.1/2011, que encaminha o Relatório de Atividades do Tribunal de Contas do Estado, relativo ao 4º trimestre de 2010, seu parecer foi favorável ao projeto, posto em discussão e votação, foi aprovado por unanimidade. O Presidente deu conhecimento aos presentes que no dia de ontem participou de uma reunião juntamente com alguns membros da Comissão e com representantes da Secretaria da Fazenda, para discutir as diferenças tributárias nos municípios catarinenses que fazem fronteira com os do Paraná, tema discutido anteriormente em uma audiência pública na Cidade de Porto União. Informou ainda, que a referida reunião foi confirmada no mesmo dia de sua realização motivo pelo qual não conseguiu avisar a todos os membros da Comissão e por isso pede escusas pela falta de comunicação. Segundo o Presidente a reunião foi altamente produtiva, devendo ter continuidade no sentido de buscar um denominador, especialmente para a indústria que vem sofrendo com o alto custo da energia elétrica tendo que em alguns casos migrar par o estado vizinho onde a diferença pode chegar a 20% (vinte por cento). A Deputada Angela Albino, informou aos demais membros da Comissão que ontem o Congresso Nacional, aprovou a emenda constitucional que trata do orçamento impositivo, que é uma demanda dos parlamentos e que a Comissão de Finanças melhor espelha a responsabilidade de propor aqui também. A Deputada acredita que os governos passam a ter mais responsabilidades sobre as peças orçamentárias a partir do momento que elas se tornarem impositivas. Diante de algumas informações do governo sobre a forma desigual na distribuição do cumprimento orçamentário torna oportuna a retomada das discussões sobre este tema. O Presidente oportuniza a fala da Deputada, afirmando ter conhecimento da aprovação pelo Congresso Nacional da referida matéria e reforça a existência de uma emenda constitucional sobre este assunto, de autoria do Deputado Joares Ponticelli, tramitando nesta Casa e que recebeu um Substitutivo Global no sentido de tornar o Orçamento Regional impositivo. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a presente reunião, onde para constar eu, Vilson Elias Vieira, Chefe de Secretaria lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada por todos os Membros da Comissão, será assinada pelo Presidente e posteriormente publicada no Diário Oficial desta Assembléia.

Sala das Comissões, sete de agosto de dois mil e treze.

Deputado GILMAR KNAESEL

Presidente da Comissão de Finanças e Tributação

*** X X X ***

ATA DA 16ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO, REFERENTE À 2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 17ª LEGISLATURA.

Às nove horas do dia quatorze de agosto de dois mil e treze, sob a Presidência do Deputado Gilmar Knaesel, reuniram-se os Deputados membros da Comissão de Finanças e Tributação: Antônio Aguiar, Maurício Eskudlark, Neodi Saretta, Renato Hinnig, Valmir Comin e as Deputadas Angela Albino e Luciane Carminatti. O Deputado Marcos Vieira justificou sua ausência através do ofício nº 470/2013. Aberto os trabalhos, o Deputado Presidente colocou em discussão a Ata da 15ª reunião ordinária, que em votação, foi aprovada por unanimidade. Ato contínuo, o Presidente passou a palavra aos senhores Deputados para relatarem as matérias em pauta: o Deputado Neodi Saretta relatou o OF./0123.7/2012, que encaminha o Relatório de Atividades do Tribunal de Contas do Estado, relativo ao 1º trimestre de 2012, seu parecer foi favorável ao projeto, posto em discussão e votação, foi aprovado por unanimidade. O Deputado Antônio Aguiar relatou o PL./0078.1/2013 que autoriza o Governo do Estado de Santa Catarina através do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), enviar comunicação informando a data de vencimento de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ao titular do documento, seu parecer foi favorável ao projeto, posto em discussão, a Deputada Luciane Carminatti solicitou vistas em gabinete. A Deputada Angela Albino relatou o PL./0056.6/2011 que institui a criação de Grupos Locais de Prevenção e Combate a Acidentes e Catástrofes nos municípios do Estado de Santa Catarina, seu parecer foi favorável ao projeto, posto em discussão e votação, foi aprovado por unanimidade. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a presente reunião, onde para constar eu, Vilson Elias Vieira, Chefe de Secretaria lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada por todos os Membros da Comissão, será assinada pelo Presidente e posteriormente publicada no Diário Oficial desta Assembléia.

Sala das Comissões, quatorze de agosto de dois mil e treze.

Deputado GILMAR KNAESEL

Presidente da Comissão de Finanças e Tributação *** X X X ***

ATA DA 17ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO, REFERENTE À 2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 17ª LEGISLATURA.

Às nove horas do dia vinte e um de agosto de dois mil e treze, sob a Presidência do Deputado **Gilmar Knaesel**, reuniram-se os Deputados membros da Comissão de Finanças e Tributação: Antônio Aguiar, Angela Albino, Luciane Carminatti, Marcos Vieira, Maurício Eskudlark, Neodi Saretta e Renato Hinnig. Aberto os trabalhos, o Deputado Presidente colocou em discussão a Ata da 16ª reunião ordinária, que em votação, foi aprovada por unanimidade. Ato contínuo, o Presidente registrou a presença do Magnífico Reitor, Professor Antonio Heronaldo de Sousa e do Pró-Reitor, Professor Marcus Tomasi, ambos da UDESC, convidando o primeiro a sentar-se junto a mesa dos trabalhos, com intuito de participar da discussão e prestar esclarecimentos necessários aos Deputados, na apreciação do parecer ao PLC/0028.8/2013, que altera a Lei Complementar nº 345, de 2006, que dispõe sobre o Plano de Carreiras dos Servidores da Fundação Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) e estabelece outras providências. O referido Projeto de Lei Complementar foi avocado pelo Presidente que apresentou seu parecer favorável, posto em discussão e votação foi aprovado por unanimidade. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a presente reunião, onde para constar eu, Vilson Elias Vieira, Chefe de Secretaria lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada por todos os Membros da Comissão, será assinada pelo posteriormente publicada no Diário Oficial desta Assembléia.

Sala das Comissões, vinte e um de agosto de dois mil e treze.

Deputado GILMAR KNAESEL

Presidente da Comissão de Finanças e Tributação

*** X X X ***

ATA DA PRIMEIRA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA COMISSÃO DE TRANSPORTES E DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 17ª LEGISLATURA

Às dezoito horas do dia nove de julho do ano de dois mil e treze, reuniram-se na Sala de Reuniões da Assessoria de Imprensa da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina sob a Presidência do Deputado Reno Caramori com a presença do Deputado Serafim Venzon: Neri Francisco Garcia - Presidente do DETER: Waldir Gomes da Silva - Presidente do SETUF; Elias Sombrio e Paulo Cézar da Silva, representando o Presidente do SETPESC - Sandoval Caramori; Valmir Humberto Piacentini - Secretário Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais, representando o Prefeito Municipal de Florianópolis, Sr César Souza Júnior; Cristiane Montano Veja - representando o Presidente do FCDL, Sérgio A. Medeiros; Hélio Leite representando o Presidente do CDL, Sr. João Batista Lohn; Anselmo da Silva Machado e Antônio Lima, representando Túlio Cavallazzi Filho - Presidente da OAB-SC; José Carlos da Silva Vieira, Gerente de Informática do DETER; Fúlvio Rosar Neto - Procurador do DETER; Pedro Paulo da Silva, Gerente de Operações do DETER. O deputado Reno Caramori, abriu a Reunião observando os quinze minutos regimentais. Deu início aos trabalhos agradecendo a presença de todos e iniciou sua fala dizendo que a imprensa ao divulgar as manifestações populares de insatisfação pelo transporte coletivo, gera uma animosidade na sociedade contra os responsáveis pela condução do transporte coletivo. Para o parlamentar a reunião tem como objetivo mostrar com clareza todos os lados da situação para juntos chegarem a um denominador satisfatório para a população. MANIFESTAÇÕES: Com a palavra o presidente do Sindicato das empresas (SETUF), Waldir Gomes da Silva, segundo ele com o novo plano do sistema integrado, 23% da população foi majorada com uma só cobrança o que levou a um déficit para as empresas. No caso da região metropolitana por exemplo, comparando com 2003, havia 410 ônibus para transportar 5,3 milhões usuários por mês, e que, em 2013, há 484 ônibus para atender os mesmos 5,3milhões. "Tivemos um crescimento de frota sem crescimento de usuários". O não aumento de usuários, segundo ele, foi resultado da implantação do sistema integrado e do incentivo concedido pela União à aquisição de automóveis e motos, que privilegiou o transporte individual. "Os automóveis vieram para a via e seguraram o trânsito, potencializando engarrafamentos e exigindo mais ônibus para os mesmos

percursos". Conforme explicou Waldir, o custo da tarifa na capital, de R\$ 3,21, decorre de decisão judicial em ação movida pelo Ministério Público. Todavia somente 20% dos usuários pagam este valor. Nas chamadas linhas sociais, o usuário paga R\$ 1,75 no cartão e R\$ 1,95 em dinheiro. Além, disso os estudantes pagam a metade, os idosos e deficientes não pagam. "Encontramos um valor efetivo de R\$ 2,62, mais R\$ 0,28 de subsídio concedido pelo município, mas ainda tem quase R\$ 0,40 de diferença", informou o dirigente do SETUF. Continuando informou aos parlamentares que o setor vive uma situação delicada, há empresas parcelando dívidas de até R\$ 20 milhões em 240 meses. "Temos empresa que mesmo vendendo tudo o que tem, mais o patrimônio do dono, ainda vai ficar devendo para os bancos", relatou o presidente do Setuf. Salientou que o ICMS representa 16% no custo final do óleo diesel, como também há necessidade da revisão do ICMS sobre carrocerias e pneus. Na continuidade reivindicou a redução do ICMS sobre o óleo diesel, pneus e passagens como a única forma de baratear tarifas e equilibrar custos e receitas. O Presidente da Comissão de Transporte deputado Reno Caramori, passou a palavra ao Sr. Neri Francisco Garcia, presidente do DETER, órgão que concede e fiscaliza o transporte intermunicipal de passageiros, este informou que a autarquia subsidia o transporte de trabalhadores estudantis que utilizam a travessia de Ferry boat entre Itajaí e Navegantes. "Agora querem gratuidade para todo mundo, é impossível. Redução de tarifa hoje significa aumento de impostos", justificou o presidente do Deter. De acordo com Elias Sombrio, no ato representando o Sr. Sandoval Caramori Presidente do Setpesc, o transporte rodoviário intermunicipal enfrentou na última década queda de 10% no número de passageiros. "As empresas encolheram". Estamos buscando alternativas de redução de custos. O ICMS representa 12% no custo das passagens. Temos um pleito de 13 anos, que é a redução do ICMS sobre óleo diesel e a passagem', informou. O representante do Setpesc reconheceu que, dependendo da promoção, é mais barato ir a Chapecó de avião do que de ônibus. "Hoje não é a qualidade que está comprometida, está comprometida a competição com outras alternativas, como o automóvel e o avião. A tarifa está cara, o único modo de reduzir é receber incentivos do governo", garantiu Elias. Defende também a redução do ICMS sobre o óleo diesel, pneus e passagens como a única forma de baratear tarifas e equilibrar custos e receitas. Dando continuidade, com palavra Valmir Humberto Piacentini, secretário municipal de Transportes de Florianópolis, representando no Ato o Prefeito da Capital César Souza júnior, reclamou do aumento do custo dos subsídios concedidos às empresas. "Era de R\$ 1,3 milhões, vai passar para R\$ 1,8 milhões mês. O orçamento de R\$ 18 milhões para este ano não vai dar, vamos ter de arranjar dois a três milhões para cobrir o rombo", lamentou o secretário. Para Antônio da Silva Machado, representante da OAB/SC, a sua vivência pessoal mostra que o transporte urbano é ruim, faltam abrigos nos pontos e falta manutenção, deve-se rever linhas sugerindo que os terminais fossem retirados para fora das cidades, ou seja nas BRs, fazendo com que o próprio sistema de trânsito melhore, para isso deve-se rever os conceitos, buscando melhorias com todos os órgãos envolvidos. Numa parte Waldir Gomes da Silva (SETUF) sugeriu que na licitação fossem acrescentados mais permissionários no sistema existente. Citou a integração nos terminais. Neri Francisco Garcia DETER, informou sobre melhorias com recursos federais para o terminal, aeroporto Hercílio Luz, acesso de Canasvieiras e Ingleses. O José Carlos da Silveira Vieira do DETER, sugere mais terminais para a Trindade e Lagoa da Conceição entre outros. Com a palavra o Presidente da Comissão do Transporte, Deputado Reno Caramori, concluiu que a reunião foi produtiva, segundo Ele, as posições convergem para um mesmo ponto, mudar conceitos e a sobrevivência das empresas intermunicipal enfrentou na última década queda de 10% no número de passageiros. "As empresas encolheram. Estamos buscando alternativas de redução de custos. Temos um pleito de 13 anos, que é a redução do ICMS sobre óleo diesel e a passagem'. informou. O representante do Setpesc reconheceu que, dependendo da promoção, é mais barato ir a Chapecó de avião do que de ônibus. "Hoje não é a qualidade que está comprometida, está comprometida a competição com outras alternativas, como o automóvel e o avião. A tarifa está cara, o único modo de reduzir é através de subsídios governa mentais. Finalizando o Presidente Reno Caramori, considerou que a reunião foi produtiva, cujas posições convergem para um mesmo ponto, a sobrevivência das empresas. Agradeceu a todos pela presença e suas explanações corajosas. Nada mais havendo a tratar o Senhor Presidente considerou encerrada a presente reunião, da qual, eu, Álvaro Selva Gentil Filho, Chefe de Secretaria de Comissão lavrei a presente Ata, que após lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e demais membros e posteriormente encaminhada para publicação no Diário da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

Deputado Reno Caramori

Presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano *** X X X *** ATA DA SEGUNDA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA COMISSÃO DE TRANSPORTES E DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 17ª LEGISLATURA

Às dezoito horas do dia dezesseis de julho do ano de dois mil e treze, reuniram-se na Sala de Reuniões das Comissões da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina, a Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano, sob a Presidência do Deputado Reno Caramori com a presença dos Senhores: Deputado Serafim Venzon; Deputado Antonio Aguiar, que também representou o Deputado Aldo Schneider; Deputado Sargento Amauri Soares; Deputado Carlos Chiodini; Dr. Antonio Arruda Lima, representando o Presidente da OAB-SC Tullo Cavallazzi; Presidente da Associação de Engenheiros Celso Ternes Leal; Vice-Presidente da Associação de Engenheiros Maria Elsa Nunes: Paulo Ruaro, representando o Presidente do CREA-SC; Márcio Luiz Alves, representando o Presidente da Fatma; José Antonio Amabile, representando o Presidente do Deinfra; Dr. Murilo Flores Secretário de Planejamento do Estado de SC; Assessor do Secretário de Planejamento de SC Felipe Sampaio; Dr. Ricardo Saporiti Consultor da FIESC; Dr. Egidio Martorano Diretor e representando o Presidente da FIESC; Dr. Samuel Becker Diretor da FIESC; Dr. Edgar Usuy Diretor da FIESC; Prefeito de Mafra Roberto Agenor Scholze; Secretário de Finanças de Canoinhas Argos J. Burgardt representando o Prefeito de Canoinhas; Administrador da Prefeitura de Canoinhas Diogo Carlos Seider; Dr. Nelson Caldeira - engenheiro da Sulcatarinense; Dr. Nelson Martins Lecheta - Consultor Labtrans UFSC e Dr. Marcelo Vouguinha - Consultor da Labtrans UFSC. O deputado Reno Caramori, abriu a reunião, observando os quinze minutos regimentais. Deu início aos trabalhos agradecendo a presença de todos e iniciou sua fala dizendo que o objetivo do encontro é para a troca de idéias e discutir questões técnicas acerca dos traçados das novas ferrovias propostas para Santa Catarina, com as autoridades e entidades de classe, principalmente sobre o Programa de Implantação de Ferrovias do Governo Federal, onde está incluída a Ferrovia de Integração (do Frango) que ligará o Leste com o Oeste de Santa Catarina. Passou a palavra para o Dr. Egidio Martorano, Diretor da FIESC. Este por sua vez, fez uma explanação detalhada sobre ferrovias, acrescentando que são necessárias intervenções que busquem um planejamento integrado, com sustentação em pilares técnicos e econômicos; o projeto de ferrovia deverá ajudar no suprimento e distribuição com conexão norte - sul ou leste oeste. Salientou que não é tarefa simples viabilizar uma ferrovia, em detrimento às rodovias, pois está última tem retorno sustentável. A FIESC entende que deveríamos criar um órgão independente, que pudesse apresentar estudos de macro logística, com referência para tomadas de decisões. Complementando salientou que o estudo realizado pela FIESC, sugere a promoção e análise logística para interligar os modais ferroviários, rodoviários e portuários, atendendo principalmente as características do Estado, pela diversidade industrial que possuímos. "Temos que estratégicamente para recuperarmos todos os anos perdidos no Estado", alertou o Dr. Egidio Martorano. Com a palavra o Secretário de Planejamento Dr. Murilo Flores, enfatizou que há necessidade de melhorarmos a logística, para a infra estrutura dos portos e com isso não perdermos a competitividade; as obras das BRs 470, 282, 270 e 280, são vitais para a integração com a malha ferroviária. Disse que através do CODESUL, é desejo de se resgatar estratégias para o fortalecimento e união dos três Estados do Sul, sendo consenso entre eles de buscar soluções conjuntas para o desenvolvimento da região. Entre as prioridades estão as implantações das ferrovias. Prometeu que um estudo conjunto deverá ser apresentado no segundo semestre. Entende, que há falta de projetos logísticos em Santa Catarina, que possam subsidiar as deliberações e tomadas de decisões, em vários aspectos. É também a favor de buscarmos investidores no exterior, principalmente países como a Coréia, que já demonstrou interesse em realizar investimentos no País. Com a palavra o Dr. Ricardo Saporiti, fez uma explanação do estudo realizado a pedido da FIESC, denominado "Subsídio Expedito sobre a Ferrovia Leste -Oeste - Maracajú (MS) - Mafra (SC) e Portos de SC e PR". Disse que esta ferrovia é de importância estratégica para o setor industrial catarinense, principalmente aos pólos agroindustriais, metalúrgico e mecânico e têxtil, que moveleiro, eletrônico, possuem complexas cadeias de distribuição e suprimento, e estão localizados ao longo do trecho citado. Apresentou slides, destacando-se os aspectos técnicos que envolvem a criação de novos trechos, bem como, as adaptações necessárias às ferrovias já existentes, para que se possa realmente concluir o chamado EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. Dr. Celso Ternes Leal, Presidente da Associação de Engenheiros, usando a palavra, disse que há necessidade de se definir o projeto

com prioridade. Dr. Nelson Martins Lecheta, Consultor da Labtrans da UFSC, fez apresentação de slides, salientando que a ferrovia, será um novo marco regulatório do Governo Federal. A VALEC, será a distribuidora dos trechos, através de leilões, estes regulados pelo mercado, enquanto a EPL será a reguladora. Lembrou que o que está atualmente planejado, não trás benefício nenhum para Santa Catarina. Falando progmáticamente, levantou duas prioridades: 1) Reformar o PIL - inserir a ferrovia litorânea São Paulo - Rio Grande, onde todos os portos teriam acesso e também a ferrovia litorânea; 2) Inclusão da Leste - Oeste, cria uma logística para todo o Centro Oeste, chamadas de ferrovias estruturantes. dando escoamento para todo o País. Em seu entendimento, os próximos passos seriam: levantar o status da ferrovia litorânea; status da ferrovia Leste - Oeste; apresentação convincente, para angariar apoio; defender junto a Bancada Federal em Brasília, com atuação forte e constante. Paulo Ruaro, representante do CREA-SC, comentou sobre os limites das vias de escoamento e a falta de logística para a questão. Sugeriu a criação de um grupo de trabalho, para acompanhar todo o processo, liderado pelo Governo do Estado. CREA-SC, coloca-se a disposição para fazer parte de uma Comissão de estudo, que possa dar ênfase para a defesa da intermodalidade. Nelson Caldeira, fez um comentário sobre suas experiências, destacando que há junto ao Governo do Estado, mais precisamente na Secretaria de Infra Estrutura e/ou Deinfra, um estudo completo sobre ferrovias no Estado de Santa Catarina, datado de 2001/2002, devendo ser atualizado possívelmente. Salientou que na época, o estudo já apontava para a viabilidade na implantação de ferrovias. Argos J. Burgardt, representante do Prefeito de Canoinhas, falou sobre a emoção e aspectos relacionados a sua região. Emotivamente, entende que a ferrovia Porto União - Mafra, já deu significativa colaboração ao Estado e a União; pela razão, um estudo técnico sobre a viabilidade, sobretudo com transparência, será bem absorvido pela comunidade, viável ou não. Com a palavra o Prefeito de Mafra Roberto Agenor Scholze, comentou que para o Estado do Paraná, decidir sobre a questão do traçado para Paranaguá, foi mais fácil, haja vista, terem somente um Porto com grande capacidade, diferentemente de Santa Catarina, que tem vários, e que por certo devemos potencializar nossas indústrias, bem como, decidir estratégicamente sobre o melhor para todo o Estado, em termos de novos traçados e aproveitamento da malha ferrovia já existente. Entende também que a integração no PIL é necessária, devendo ocorrer de forma mais urgente. Deputado Antonio Aguiar, declarou seu apoio a ferrovia Maracajú (MS), com ramal em Guarapuava - Pr, seguindo para Porto União, para o escoamento dos produtos: soja, milho e móveis e papel, e Ferrovia Leste - Oeste, como integração do Estado, bem como, o transporte marítimo como sugestão para o futuro. Voltando a usar a palavra o Dr. Egidio Martorano, disse que é desejo da FIESC que o Edital de Licitação do projeto saia logo, para que se chegue a melhor opção de traçado, já que este deve ser o esforço neste momento. Para a FIESC, a conclusão é de que devemos priorizar os seguintes pontos: 1 - Ferrovia Leste - Oeste: Defender a celeridade do processo de licitação do Projeto de Engenharia e atualização do EVTEA da obra, com alternativas além do traçado central; 2 - Dar prioridade aos Projetos Catarinenses, previstos no PAC e PNLT: Além da ferrovia Leste - Oeste de SC, as obras: Ferrovia Litorânea, Contornos de Joinville, Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul, revitalização do trecho São Francisco do Sul - Mafra: 3 - Devido a alteração do trecho originalmente previsto no Plano de Infra Estrutura e Logística - PIL de Maracajú (MS) - Mafra (SC) - Portos (SC) e (PR), para Maracajú (MS) - Coronel Bley (PR) - Paranaguá (PR), em detrimento do Estado de Santa Catarina, propor como compensação a realização de estudos e projetos, que permitam a inserção de Santa Catarina nos corredores ferroviários previstos no referido Plano; 4 - Sensibilizar o Governo Estadual para a necessidade de criar um órgão técnico, independente, com o objetivo de realizar um planejamento macro da logística de Santa Catarina, no curto, médio e longo prazos, de forma integrada e considerando todos os modais de transporte, inclusive o ferroviário. Finalizando o Deputado Reno Caramori, agradeceu a presenca e participação de todos, comentando que considerou a reunião como produtiva e esclarecedora, dizendo que vamos encaminhar ao Governo do Estado. solicitação de providências sobre a questão, pois elas são necessárias e urgentes. Nada mais havendo a tratar o Senhor Presidente considerou encerrada a presente reunião, da qual, eu, Álvaro Selva Gentil Filho, Chefe de Secretaria de Comissão lavrei a presente Ata, que após lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e demais membros e posteriormente encaminhada para publicação no Diário da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

Sala das Comissões, 16 de julho de 2013. **Deputado Reno Caramori**

Presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano *** X X X ***

ATA DA TERCEIRA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA COMISSÃO DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 17ª LEGISLATURA

Às dezoito horas do dia seis de agosto do ano de dois mil e treze, reuniram-se na Sala de Reuniões da Assessoria de Imprensa da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, a Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano, sob a Presidência do Deputado Reno Caramori, com a presença dos Deputados Volnei Morastoni e Maurício Eskudlark, que substitui o Deputado licenciado Darci de Matos; dos Vereadores do município de Navegantes Fredolino Alfredo Bento e Norma Espindola popular Norminha; do Presidente do Deter Neri Francisco Garcia, também representando o Secretario de Estado de Infra Estrutura Valdir Cobalchini; do Gerente de Hidrovias do Deter Nildo Nazareno Teixeira; Gerente de Recursos Humanos do Deter Rogério Pinto da Luz e Luiz Carlos do Nascimento Duarte, assessor de gabinete do Deputado Volnei Morastoni. O deputado Reno Caramori, abriu a Reunião observando os quinze minutos regimentais. Deu início aos trabalhos agradecendo a presença de todos e iniciou sua fala dizendo que a reunião foi solicitada verbalmente pelos Deputados Volnei. Dado e Maurício, razão porque não faria a leitura do requerimento. Salientou que a reunião não tem caráter terminativo, cujo objetivo é discutir e debater a situação sobre a operação da travessia do Ferry boat - Itajaí / Navegantes. Em seguida passou a palavra ao Vereador de Navegantes Fredolino Alfredo Bento, este por sua vez agradeceu aos Deputados Volnei Morastoni, Maurício Eskudlark e Dado Cherem, pela atenção que deram a iniciativa. Comentou que as últimas manifestações ocorridas no País, inclusive com paralização na própria travessia do Ferry boat, nos conduz a refletir para uma tomada de deliberação, em relação ao funcionamento, sistema de cobrança e possíveis inclusões de novos trabalhadores ao Programa Passe Livre, subsidiado pelo Governo através do Deter. Informou que têm marcada reunião com o pessoal do Deter, para dia 07/08/13, as 14:00 horas, quando também farão as colocações e reivindicações. Entende que trabalhadores de outros municípios, possam também se beneficiar com o programa. Lembrou também, que questão tarifa, deverá ser objeto de estudo e análise, consequentemente buscando-se sua redução. Usou então a palavra a Vereadora de Navegantes Norma Espindola - popular Norminha. Agradeceu aos Deputados Dado Cherem, Volnei Morastoni e Maurício Eskudlark, pela colaboração no sentido de que esta reunião fosse possível e realizada. Em sua opinião, há um certo exagero nas exigências que são feitas para a retirada do Passe Livre, pois segundo ela faltam somente pedir o DNA da pessoa. É partidária de que qualquer membro da família pudesse retirar o passe, pois atualmente exigem uma procuração. Salientou que o atendimento não é bom, solicitando que todos abraçassem a causa dos trabalhadores, visando novas inclusões e as melhorias necessárias. Disse ainda, que é contra o Passe Livre Gratuito, pois entende que prejudica o comércio de Navegantes. Usando a palavra Luiz Carlos do Nascimento Duarte, comentou as mobilizações ocorridas no Brasil. Considera que os preços das tarifas são realmente altos, se consideramos o tamanho da travessia em Itajaí/Navegantes, comparados com preços de tarifas praticadas em Guaratuba e Santos, cujas travessias são bem mais longas. Considera que a realidade hoje é outra, em relação a época da implantação do Ferry boat, salientando que o faturamento da empresa Cessionária, em relação aos custos atuais, deve ser bem diferenciado, ou seja, a margem de lucro é outra atualmente. Em razão de suas colocações, sugere uma discussão e análise, sobre os valores das tarifas praticadas na travessia, principalmente a de veículos. Fez um comentário, sobre o Decreto Lei, aprovado na Assembléia Legislativa, que instituiu o Programa Passe Livre, subsidiado pelo Governo, via Deter. A seguir usou a palavra o Deputado Volnei Morastoni. Abriu sua fala, lembrando que a reivindicação sobre a gratuidade na travessia, foi construída ainda no Governo Paulo Afonso, sacramentada no Governo do Esperidião Amin. Fez um breve comentário sobre o Decreto Lei e trabalhadores beneficiados. Comentou que defende a inclusão de novos trabalhadores, de municípios como Balneário Camboriú, Piçarras, Penha, devidamente comprovados suas necessidades na travessia. Lembrou que projetos de ponte e túnel, existem há muito tempo, não vendo outra alternativa para a situação da travessia, que se encontra saturada, devido ao grande volume de veículos que utilizam a travessia. Sugeriu que os horários de atendimento possam alongar-se até as 19:00 horas, facilitando a retirada do passe pelos trabalhadores. Analisar as inclusões já sugeridas para estudantes de cursos técnicos. Também é partidário de que motos em nome do pai do estudante e mesmo trabalhador, devidamente

comprovado, deverá ser considerado. Análise de planilhas de custos, faturamento, número de transeuntes da travessia, deverá ser objeto de estudo pelo Deter. Deputado Maurício Eskudlark, saudou a todos, informando que substituíra o deputado licenciado Darci de Matos, pelo período 60 dias. Deputado Reno Caramori, solicitou a palavra para informar que o Deputado Dado Cherem, por falha de um funcionário da Comissão não foi convidado para a reunião, os demais 39 Deputados o foram, razão porque, se desculpou pessoalmente com o deputado Dado Cherem. Prosseguindo, o Deputado Maurício Eskudlark, informou que fez uma visita à administração do Ferry boat, tendo levado consigo uma boa imagem, pois percebeu boa vontade dos mesmos, na tratativa dos assuntos levantados junto àquele cessionário. Também solicitou que haja mudança no horário de atendimento pelo escritório do Deter, visando facilitar a retirada pelos trabalhadores e estudantes. Analisar ainda, que documentos possam ser solicitados. Não é a favor da liberação da travessia, pois o comércio de Navegantes, poderá sofrer as conseqüências. A necessidade de uma ponte ou túnel, entende como única saída, apesar do custo elevado de uma obra desta natureza. Quanto a questão burocrática, solicitou que o Deter faca uma análise dos pontos levantados. Usou a palavra o Presidente do Deter Neri Francisco Garcia, cumprimentando o Presidente Reno Caramori, pelo cordial tratamento dispensado, comunicando que trazia um abraço do Secretário de Estado de Infra Estrutura Valdir Cobalchini. Saudou os demais Deputados e Vereadores presentes, informando que também estavam presentes dois gerentes do Deter, Nildo Nazareno Teixeira Gerente de Hidrovias, responsável pelos estudos sobre travessias de hidrovias e Rogério Pinto da Luz Gerente de Recursos Humanos, que acompanha e fiscaliza as atividades desenvolvidas pelo escritório do Deter em Navegantes. Salientou que esteve recentemente em Navegantes e considera a sala do escritório bastante ampla que se adapta perfeitamente para àquelas atividades. Quanto aos horários de atendimentos, a adaptação de seis horas diárias é exigência do Governo do Estado, com objetivo de reduzir custos com horas extras. Com referência ao cadastro de motociclistas, a questão será analisada por parte do Deter e equipe envolvida. Comentou que a receita do Deter, provém da arrecadação da chamada TA - Taxa Administrativa, que incide sobre o valor das passagens. Salientou que o percentual da TA era 8% (oito por cento) e em 2010, este percentual foi reduzido para 4% (quatro por cento), através de uma Lei aprovada na Assembléia, portanto, houve redução de 50% no faturamento do órgão. As sobras eventuais, são aplicadas na construção de terminais rodoviários, abrigos de passageiros e atracadouros. O Deter tem outras travessias de hidrovias, cujos Prefeitos daqueles municípios, cobram a extensão da gratuidade para trabalhadores e estudantes. Com relação ao preço das tarifas, informou que o último reajuste foi concedido pelo Deter no ano de 2012, todavia, a Cessionário entende que ainda há defasagem. A empresa Cessionária recebe do Deter, valores de tarifa menores, do que aquele praticado na travessia normal, pelos demais usuários. Quanto a sugestão de ampliar para outros municípios, o Deter não tem noção do isto acarretaria em termos de custos. O custo mensal do mês de Julho foi na ordem de R\$ 190.000,00 para o Deter. Com referência às exigências de documentos, entende que é necessário. pois se cadastra o interessado, apresentação e comprovação de exigências da Lei, até porque, temos o Tribunal de Contas, a nos fiscalizar, não podendo ser diferente, já que temos que prestar contas ao Tribunal. Vereadora Norma Espindola, fez questão de comentar o fato levantado sobre pedido de DNA, que está se referindo a possibilidade de um membro da família retirar o passe, em nome de seu parente (pai, mãe, irmão). Luiz Carlos do Nascimento Duarte, indagou sobre como o Deter, fiscaliza a Cessionária, quanto a planilhas de custos, comparativos, faturamento e recolhimento de impostos. Sugeriu também a instalação de uma cobertura (toldo), para proteger os usuários que ficam na fila esperando, principalmente em dias de chuva, quando a situação fica bastante crítica. Levantou também a possibilidade do Deter, ter balsas de sua propriedade, para travessia exclusiva de trabalhadores e estudantes, vinculados ao Programa Passe Livre. Voltando com a palavra o Presidente do Deter Neri Francisco Garcia, comentou que não há atualmente limite quanto ao valor do salário para quem requer a gratuidade, não importando se o trabalhador recebe 1 ou 20 mil mês, pois entende que deveria haver limitações neste sentido. Nildo Nazareno Teixeira Gerente de Hidrovias do Deter. comentou sobre o sistema de funcionamento das outras travessias, sob a concessão do Deter. Rogério Pinto da Luz, Gerente de Recursos

Humanos do Deter, disse que acompanha e fiscaliza a distribuição do Passe Livre, bem como, o controle de documentos para cadastro, ressaltou que a procuração para retirada do passe é um sistema de controle necessário. Lembra que para se cadastrar o interessado tem que apresentar uma declaração de residência, quando mora com os pais, mesmo processo para a procuração, ou seja, deverá reconhecer a assinatura em cartório. Quanto aos estudantes de cursos técnicos, devidamente reconhecidos pelo MEC, estes já tem a gratuidade, não sendo concedido o passe para quem participa de cursos de curta duração, como por exemplo pré-vestibular. Quanto as procurações estas podem ter validade de um ano. Finalizou sua fala, dizendo que formas de controle são necessárias e imprescindíveis no serviço público, principalmente em se tratando de desembolso de valores financeiros. Completando o Presidente do Deter Neri Francisco Garcia, firmou compromisso de que todos os pontos dos assuntos levantados e discutidos, serão objeto de análise e possíveis resoluções, dentro do que for possível atender pelo Deter. Lembrou que em sua gestão de Prefeito em Araranguá, a Prefeitura assumiu uma travessia, cujos recursos foram oriundos do Deter, salientando que a participação dos municípios no custo das travessias deveria ser objeto de discussão e análise. O Deputado Volnei Morastoni, solicitou que o Deter realize um estudo por amostragem, dos possíveis usuários do Ferry boat, de outros municípios circunvizinhos, incluindo-os no programa, acreditando que por certo não passará de 2% do volume de beneficiários atuais, já que o contingente de Itajaí representa 10% (dez por cento) desse volume. O Vereador Luiz Carlos do Nascimento Duarte, voltou a se manifestar, sobre a possibilidade de se fazer uma Audiência Pública em Navegantes, com o objetivo de mostrar a população do interesse na resolução dos assuntos levantados. O Presidente Reno Caramori, entende que não devemos fazer no momento, sem termos posições e deliberações concretas sobre as questões, evitando-se assim, maiores desgastes dos deputados da região e membros do legislativo. Finalizando o Presidente Reno Caramori, considerou que a reunião foi produtiva, lembrando que alguém sempre tem que pagar a conta, a exemplo de que quando vamos ao supermercado, pois nada vem de graça e, neste caso os custos incidem ao Governo (Deter), que deverá analisar sua capacidade e disponibilidade financeira, para resolução das reivindicações apresentadas. Disse que passaremos todas as informações a todos, especialmente ao Deputado Dado Cherem, tendo em vista a falha de comunicação ocorrida junto a Comissão. Congratulou-se com o Presidente do Deter, afirmando que o mesmo sempre demonstrou boa vontade, comparecendo as reuniões em que foi convidado. Por fim, disse que caberá então ao Deter, uma análise realista dos pontos aqui levantados, com objetivo de darmos um retorno à sociedade. Nada mais havendo a tratar o Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e considerou encerrada a presente reunião, da qual, eu, Claudio Luiz Sebben, Chefe de Secretaria de Comissão lavrei a presente Ata, que após lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e demais membros e posteriormente encaminhada para publicação no Diário da Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

Deputado Reno Caramori

Presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano *** X X X ***

AVISOS DE LICITAÇÃO

AVISO DE LICITAÇÃO

A Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina - ALESC, com sede na rua Dr. Jorge Luz Fontes, nº 310, Centro, Florianópolis/SC, CEP 88020-900, comunica aos interessados que realizará licitação na seguinte modalidade:

PREGÃO PRESENCIAL № 022/2013 - REPUBLICAÇÃO OBJETO: AQUISIÇÃO DE CARTILHAS REFERENTES ÀS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DO ARTISTA PLÁSTICO WILLY ZUMBLICK.

DATA: 13/09/2013 - **HORA**: 09:00 horas

ENTREGA DOS ENVELOPES: Os envelopes contendo a parte documental e as propostas comerciais deverão ser entregues na Coordenadoria de Licitações até as 09:00 h do dia 13 de setembro de 2013. O Edital poderá ser retirado na Coordenadoria de Recursos Materiais, no 6º andar, Edifício João Cascaes na Avenida Hercílio Luz, 301, esquina com a Rua João Pinto, Centro - Florianópolis e no site eletrônico (www.alesc.sc.gov.br).

Florianópolis, 30 de agosto de 2013.

Bernadete Albani Leiria Coordenadora de Licitações

e.e. *** X X X ***

AVISO DE LICITAÇÃO

A Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina - ALESC, com sede na rua Dr. Jorge Luz Fontes, nº 310, Centro, Florianópolis/SC, CEP 88020-900, comunica aos interessados que realizará licitação na seguinte modalidade:

PREGÃO PRESENCIAL Nº 024/2013

OBJETO: AQUISIÇÃO DE UNIFORMES PARA A ALESC

DATA: 16/09/2013 - HORA: 09:00 horas

ENTREGA DOS ENVELOPES: Os envelopes contendo a parte documental e as propostas comerciais deverão ser entregues na Coordenadoria de Licitações até as 09:00 h do dia 16 de setembro de 2013. O Edital poderá ser retirado na Coordenadoria de Recursos Materiais, no 6º andar, Edifício João Cascaes na Avenida Hercílio Luz, 301, esquina com a Rua João Pinto, Centro - Florianópolis e no site eletrônico (www.alesc.sc.gov.br).

Florianópolis, 30 de agosto de 2013.

Bernadete Albani Leiria Coordenadora de Licitações

*** X X X ***

OFÍCIO

OFÍCIO Nº 663/13

Ofício 082/2013

Florianópolis, SC 24 de agosto de 2013

Encaminha a documentação para a manutenção do título de reconhecimento de utilidade pública da Casa da Criança do Morro da Penitenciária, em Florianópolis, referente ao exercício de 2012.

Gilson Rogério Morais

Vice-Presidente

Lido no Expediente Sessão de 29/08/13

*** X X X ***

PORTARIAS

PORTARIA Nº 2079, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº

6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR a servidora GLADIS ZANETTE BOAROLI. matrícula nº 5792, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-56, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Aparecido Voltolini).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2080, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9° e 11 da Lei n° 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR LUCIANO PORTO, matrícula nº 4059, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-52, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Aparecido Voltolini - Criciúma).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2081, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

> RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR a servidora **NÁDIA NAIRA ZACCARON MACHADO**, matrícula nº 6997, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-45, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Adilor Guglielmi).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2082, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985

EXONERAR a servidora ZELI ESTEVAM TRAMONTIN,

matrícula nº 4585, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-44, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Valmir Francisco Comin).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2083, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985

EXONERAR o servidor **VALENTIN JURDINES COLODEL**,

matrícula nº 3775, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-63, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Valmir Francisco Comin).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2084, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR o servidor EDIS FREITAS, matrícula nº 5294, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-72, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2085, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR o servidor ALLAN MUNHOZ MADEIRA,

matrícula nº 5160, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAM-69, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (MD - 1ª Secretaria).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2086, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR ALLAN MUNHOZ MADEIRA, matrícula nº 5160, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-50, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes - São José).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2087, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745. de 28 de dezembro de 1985.

EXONERAR o servidor **ALEXANDRE GONZAGA DOS**

SANTOS, matrícula nº 5253, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-43, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes). Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2088, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR ALEXANDRE GONZAGA DOS SANTOS,

matrícula nº 5253, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-51, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes - Joinville). Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2089, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR o servidor NILTON CORREA DO ROSARIO,

matrícula nº 7169, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-22, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2090, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR NILTON CORREA DO ROSARIO, matrícula nº 7169, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-40, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes - Joinville).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2091, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR o servidor **JONATAN FELIPE FERNANDES**

CANUTO, matrícula nº 7349, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-21, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes). Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2092, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso

XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006, **RESOLVE:** nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR JONATAN FELIPE FERNANDES CANUTO,

matrícula nº 7349, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-46, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes - Joinville). Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2093, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR a servidora IARA MIRANDA CAMPOS,

matrícula nº 6525, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-28. do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2094, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR IARA MIRANDA CAMPOS, matrícula nº 6525,

para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-39, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Kennedy Nunes - Joinville). Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2095, de 29 de agosto de 2013 O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no

exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR EDIS FREITAS, matrícula nº 5294, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAM-69, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de 1º de setembro de 2013 (MD - 1ª Secretaria - Joinville).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2096, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR RAQUEL NOELI GROMOVSKI para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-01, Atividade Administrativa Interna, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Narcizo Parisotto).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2097, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18 da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 3° , § 1° , da Lei n° 6.745, de 28 de dezembro de 1985, nos arts. 17 e 31 da Resolução nº 02, de 11 de janeiro de 2006 e alterações, c/c o art. 1º do Ato da Mesa nº 160, de 15 de agosto de 2007,

DESIGNAR o servidor MAURECI VIEIRA, matrícula nº

1593, do Quadro de Pessoal da Assembleia Legislativa, para exercer, em substituição, o cargo de Coordenador de Divulgação e Serviços Gráficos, código PL/DAS-6, enquanto durar o impedimento do respectivo titular, FRANCISCO CARLOS FERNANDES PACHECO, que se encontra em fruição de férias por trinta dias, a contar de 2 de setembro de 2013 (DTI - Coordenadoria de Divulgação e Serviços Gráficos).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2098, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18 da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE:

LOTAR no Gabinete do Deputado Renato Luiz Hinnig VALDIR MICHELON FILHO, servidor da Receita Estadual - ocupante do cargo de Auditor Fiscal, matrícula nº 301.243-3-01 colocado à disposição na Assembleia Legislativa pelo Ato nº 1869, de 15 de agosto de 2013, a contar de 1° de setembro de 2013.

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2099, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18 da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006 e pela Resolução nº 100, de 15 de fevereiro de 2002, e tendo em vista o que consta do Processo nº 1838/2013,

RESOLVE: com fundamento no art. 84, § 1º, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, c/c art. 5º, parágrafo único, da Lei Complementar nº 36, de 18 de abril de 1991,

INCLUIR na folha de pagamento da servidora NALINE ELIAS NICOLAU, matrícula nº 6489, quota de Adicional por Tempo de SERVIÇO, incidente sobre os respectivos vencimentos, no percentual de 3% (três por cento), totalizando 3% (três por cento), a contar de 10 de agosto de 2013.

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2100, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18 da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006 e pela Resolução nº 100, de 15 de fevereiro de 2002, e tendo em vista o que consta do Processo nº 1732/2013,

com fundamento no art. 84, § 1º, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, c/c art. 5º, parágrafo único, da Lei Complementar nº 36, de 18 de abril de 1991,

CONSIDERAR INCLUÍDA na folha de pagamento da servidora EMILCE DIAS ROCHA MARIA, matrícula nº 2137, quota(s) de ADICIONAL POR TEMPO DE SERVIÇO, incidentes sobre os respectivos vencimentos, no percentual de 3% (três por cento), totalizando 30% (trinta por cento), a contar de 15 de maio de 2013.

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA N° 2101, 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18 da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE:

LOTAR na Coordenadoria da Biblioteca SILVANA ADIR SANTIAGO, servidora da Secretaria de Estado de Turismo, Cultura e Esporte, matrícula nº 023.587.5-1-01 colocado à disposição na Assembleia Legislativa pelo Ato nº 1917, de 20 de agosto de 2013, a contar de 1º de setembro de 2013.

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2102, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA. no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9° e 11 da Lei n° 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR MARIA ODETE DANIEL COLODEL, matrícula

 $n^{\rm o}$ 6913, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-48, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Valmir Francisco Comin - Timbé do Sul).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2103, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR KÊNIA PAULA PACHECO para exercer o cargo

de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-45, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Valmir Francisco Comin - Florianópolis).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2104, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR o servidor CEZAR LUIZ PICHETTI FILHO,

matrícula nº 6870, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-63, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Gelson Merisio).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2105, de 29 de agosto de 2013 O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no

exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001

e 002/2006, e alterações,

NOMEAR PAMELA THAIS STALLBAUM para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-63, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Gelson Merisio - Concórdia).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2106, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR ADÃO SÉRGIO DA SILVA para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-45, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Adilor Guglielmi - Criciúma).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2107, de 29 de agosto de 2013 O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no

exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR o servidor ANDERSON JORGE SALDANHA,

matrícula nº 7384, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-63, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Ana Paula Lima).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA N° 2108, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR a servidora DEBORA CHAVES SCHMIDT

RAIMUNDO, matrícula nº 5364, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-35, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Marcos Vieira).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2109, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR FABIANE MARTINS para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-39, Atividade Administrativa Interna, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Marcos Vieira). Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2110, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR MORGANA FRASSETTO MARQUES para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-39, Atividade Parlamentar Externa, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de sua posse (Gab Dep Marcos Vieira - Biguaçu).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA № 2111, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: com fundamento no art. 169, I, da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985,

EXONERAR a servidora JERUSA NARA MOSER, matrícula nº 3388, do cargo de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-97, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Maurício Eskudlark).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

PORTARIA Nº 2112, de 29 de agosto de 2013

O DIRETOR GERAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA, no exercício das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 18, inciso XI, da Resolução nº 001, de 11 de janeiro de 2006,

RESOLVE: nos termos dos arts. 9º e 11 da Lei nº 6.745, de 28 de dezembro de 1985, em conformidade com as Resoluções nºs 001 e 002/2006, e alterações,

NOMEAR JERUSA NARA MOSER, matrícula nº 3388, para exercer o cargo de provimento em comissão de Secretário Parlamentar, código PL/GAB-96, Atividade Administrativa Interna, do Quadro do Pessoal da Assembleia Legislativa, a contar da data de 1º de setembro de 2013 (Gab Dep Maurício Eskudlark).

Carlos Alberto de Lima Souza

Diretor Geral

*** X X X ***

REDAÇÕES FINAIS

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 108/2013

Declara de utilidade pública a Associação Amigos das Comunidades de Herval d'Oeste, com sede no Município de Herval d'Oeste.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, **DECRETA:**

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública a Associação Amigos das Comunidades de Herval d'Oeste, com sede no Município de Herval d'Oeste

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

- Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:
 - I relatório anual de atividades do exercício anterior;
- II atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;
- III certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

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

SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X **:

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 133/2013

Autoriza a concessão de uso de imóvel no Município de Florianópolis.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, **DECRETA:**

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder à Associação Mantenedora de Apoio (AMA), no Município de Florianópolis, pelo prazo de 5 (cinco) anos, o uso gratuito da sala nº 909 do Edifício Alpha Centauri, matriculada sob o nº 8.926 no 1º Registro de Imóveis da Comarca da Capital e cadastrada sob o nº 02312 no Sistema de Gestão Patrimonial da Secretaria de Estado da Administração.

Parágrafo único. De acordo com o que determina o inciso I do parágrafo único do art. 7º da Lei nº 5.704, de 28 de maio de 1980, fica dispensada a concorrência para a concessão de uso de que trata esta Lei por ser a entidade constituída de fins sociais e declarada de utilidade pública pela Lei nº 9.083, de 17 de maio de 1993.

Art. 2º A presente concessão de uso tem por finalidade o desenvolvimento de atividades voltadas ao Programa CVV de Prevenção do Suicídio.

Art. 3º Findas as razões que justificam a presente concessão de uso, bem como vindo o Estado a necessitar do imóvel para uso próprio, o mesmo reverterá ao seu domínio.

Art. 4º Ocorrendo a reversão antecipada ou ao término do prazo da concessão de uso, o imóvel e suas benfeitorias passarão ao domínio do Estado, sem direito de indenização à concessionária, em face da gratuidade da concessão de uso.

Art. 5º Serão de responsabilidade da concessionária os custos, as obras e os riscos inerentes aos investimentos necessários à execução dos objetivos desta Lei, inclusive os de conservação, segurança, impostos e taxas incidentes, bem como quaisquer outras despesas decorrentes da concessão de uso.

Art. 6º A concessionária, sob pena de imediata reversão e independentemente de notificação judicial ou extrajudicial, não poderá:

- I transferir, parcial ou totalmente, direitos adquiridos com esta concessão de uso:
 - II oferecer o imóvel como garantia de obrigação; e
- III desviar a finalidade ou executar atividades contrárias ao interesse público.

Art. 7º Enquanto durar a concessão de uso, a concessionária defenderá o imóvel contra esbulhos, invasões e outros usos desautorizados pelo concedente, sob pena de indenização dos danos, sem prejuízo do estabelecido no art. 103 da Constituição do Estado.

Art. 8º Será firmado contrato subsidiário a esta Lei disciplinando e detalhando os direitos e as obrigações do concedente e da concessionária.

Art. 9º O Estado será representado no ato da concessão de uso pelo titular da Secretaria de Estado da Administração ou por quem for legalmente constituído.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X **:

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº 0155.8/2013

O Projeto de Lei nº 0155.8/2013 passa a ter a seguinte redação:

"PROJETO DE LEI № 0155.8/2013

Declara de utilidade pública o Grupo Escoteiro Leão do Mar -048 - SC, de Balneário Camboriú.

Art. 1º Fica declarado de utilidade pública o Grupo Escoteiro Leão do Mar - 048 - SC, com sede no município de Balneário Camboriú.

Art. 2º À entidade de que trata o artigo 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

- I relatório anual de atividades do exercício anterior:
- II atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente:

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação." Sala da Comissão

Deputado Mauro de Nadal

Relator

APROVADO EM TURNO ÚNICO Em Sessão de 28/08/13

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI Nº 155/2013

Declara de utilidade pública o Grupo Escoteiro Leão do Mar - 048-SC, de Balneário Camboriú.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, **DECRETA:**

Art. 1º Fica declarado de utilidade pública o Grupo Escoteiro Leão do Mar - 048-SC, com sede no Município de Balneário Camboriú.

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior;

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

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

SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013. Deputado **MAURO DE NADAL**

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº 0176.2/2013

O Projeto de Lei nº 0176.2/2013 passa a ter a seguinte redação:

"PROJETO DE LEI Nº 0176.2/2013"

Declara de Utilidade Pública Estadual a Fundação Angelino Rosa, com sede no município de Governador Celso Ramos.

Art. 1º Fica declarada de Utilidade Pública Estadual a Fundação Angelino Rosa, com sede no município de Governador Celso

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

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior:

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação." Sala da Sessões

Deputado Mauro de Nadal

Relator

APROVADO EM TURNO ÚNICO

Em Sessão de 28/08/13

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 176/2013

Declara de utilidade pública a Fundação Angelino Rosa, com sede no Município de Governador Celso Ramos.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, **DECRETA:**

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública a Fundação Angelino Rosa, com sede no Município de Governador Celso Ramos.

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes

I - relatório anual de atividades do exercício anterior;

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

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

SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 213/2013

Altera a Lei nº 6.463, de 1984, que institui Condecorações e Título Honorífico na Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, cria o Conselho do Mérito Polícia Militar e estabelece outras providências.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina,

DECRETA:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 6.463, de 23 de novembro de 1984, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

IV - mérito profissional; e

V - comemorativas.

§ 4º A condecoração de mérito profissional constitui-se da medalha correspondente e será conferida ao Policial Militar que se destacar na execução de suas atividades, de acordo com programa de valorização e reconhecimento profissional estabelecido em regulamento próprio.

§ 5º As condecorações comemorativas consistem em medalhas que serão conferidas a policiais militares, militares estaduais e federais, civis e instituições, que tenham se destacado por feitos em prol da Corporação ou da Organização Policial Militar (OPM) homenageada e serão criadas em:

I - homenagem ao aniversário de criação da OPM;

II - reconhecimento a atividade realizada pela OPM; e

III - reconhecimento a programas existentes na Corporação." (NR)

Art. 2º As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta do Fundo de Melhoria da Polícia Militar do Estado de Santa Catarina.

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

SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 220/2013

Autoriza a doação de imóvel no Município de Florianópolis.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, **DECRETA:**

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a desafetar e doar ao Município de Florianópolis o imóvel com área total de 1.228,37 m² (mil, duzentos e vinte e oito metros e trinta e sete decímetros quadrados), com benfeitorias de 260,00 m² (duzentos e sessenta metros quadrados), matriculado sob o nº 41.447 no 2º Registro de Imóveis da Comarca da Capital e cadastrado sob o nº 01012 no Sistema de Gestão Patrimonial da Secretaria de Estado da Administração.

Årt. 2º A presente doação tem por objetivo o atendimento à Educação Infantil pelo Município.

Art. 3º O donatário não poderá, sob pena de reversão:

I - desviar a finalidade ou deixar de utilizar o imóvel;

II - deixar de cumprir a finalidade da doação no prazo de 2 (dois) anos; e

III - hipotecar, alienar, alugar, ceder, de forma gratuita ou total ou parcialmente, o imóvel.

Parágrafo único. As disposições previstas neste artigo deverão constar da escritura pública de doação do imóvel, sob pena de nulidade do ato.

Art. 4º A reversão de que trata o art. 3º desta Lei será realizada independentemente de notificação judicial ou extrajudicial, sem indenização por benfeitorias construídas.

Art. 5º A edificação de benfeitorias não outorgará ao donatário o direito de retenção no caso de reversão do imóvel.

Art. 6º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta do Município, vedado ao Estado arcar com quaisquer ônus a elas relacionados

Art. 7º O Estado será representado no ato de doação pelo titular da Secretaria de Estado da Administração ou pelo titular da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 256/2013

Declara de utilidade pública o Centro de Reabilitação Humana Fazenda São Jorge II, de Araranguá.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, DECRETA:

Art. 1º Fica declarado de utilidade pública o Centro de Reabilitação Humana Fazenda São Jorge II, com sede no Município de Araranguá

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior;

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

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

SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI Nº 275/2013

Declara de utilidade pública o Instituto Kairós, de Biguaçu.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, **DECRETA**:

Art. 1º Fica declarado de utilidade pública o Instituto Kairós, com sede no Município de Biguaçu.

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior;

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

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

SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº 0285.6/2013

O Projeto de Lei nº 0285.6/2013 passa a ter a seguinte redação:

"PROJETO DE LEI № 0285.6/2013

Declara de utilidade pública a Associação Viva Bicho de Proteção aos Animais, com sede no município de Balneário Camboriú.

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública a Associação Viva Bicho de Proteção aos Animais, com sede no município de Balneário Camboriú.

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior:

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação." Sala da Comissão.

Deputado Mauro de Nadal

APROVADO EM TURNO ÚNICO

Em Sessão de 28/08/13

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI Nº 285/2013

Declara de utilidade pública a Associação Viva Bicho de Proteção aos Animais, de Balneário Camboriú.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina,

DECRETA:

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública a Associação Viva Bicho de Proteção aos Animais, com sede no Município de Balneário Camboriú.

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior:

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

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

SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 340/2013

Altera a Lei nº 11.055, de 1998, que declara de utilidade pública a Associação Novo Alvorecer, de São José.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina,

DECRETA: Art. 1º A Lei nº 11.055, de 22 de dezembro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Declara de utilidade pública a Associação Novo Alvorecer, de Florianópolis.

Art. 1º Fica declarada de utilidade pública a Associação Novo Alvorecer, com sede no Município de Florianópolis.

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior;

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013. Deputado **MAURO DE NADAL**

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ** REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI № 344/2013

Altera a Lei nº 3.161, de 1963, que reconhece de utilidade pública o Hospital de Caridade São Roque, do Distrito de Morro da Fumaça, Município do Urussanga.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina,

DECRETA:

Art. 1º A Lei nº 3.161, de 22 de janeiro de 1963, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Declara de utilidade pública o Hospital de Caridade São Roque, de Morro da Fumaça.

Art. 1º Fica declarado de utilidade pública o Hospital de Caridade São Roque, com sede no Município de Morro da Fumaça.

Art. 2º À entidade de que trata o art. 1º desta Lei ficam assegurados todos os direitos e vantagens da legislação vigente.

Art. 3º A entidade deverá encaminhar, anualmente, à Assembleia Legislativa, até 17 de julho do exercício subsequente, para o devido controle, sob pena de revogação da presente Lei, os seguintes documentos:

I - relatório anual de atividades do exercício anterior;

II - atestado de funcionamento atualizado, nos termos da legislação vigente;

III - certidão atualizada do registro da entidade no Cartório de Registro de Pessoas Jurídicas; e

IV - balancete contábil.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. SALA DAS COMISSÕES, em Florianópolis, 29 de agosto de 2013.

Deputado MAURO DE NADAL

Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

*** X X X ***