



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
GABINETE DOS VEREADORES ELDER LIMA SILVEIRA, ROGÉRIO SAMUEL, VITOR
HOFFMANN, WILLIAM BENDER

PROJETO DE LEI N.º02/2024

DISPÕE SOBRE A REGULAMENTAÇÃO E AMPLIAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE LACUSTRE DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS E REVOGA DISPOSIÇÕES DO DECRETO MUNICIPAL Nº 21.960, DE 04 DE SETEMBRO DE 2020.

Art. 1º O serviço de transporte coletivo regular de passageiros lacustres no município de Florianópolis será ampliado para atender a todo o território municipal, por meio de empresas contratadas mediante processo licitatório, visando garantir a eficiência, a qualidade e a sustentabilidade do transporte.

Art. 2º O Serviço Lacustre Municipal compreende a operação de embarcações para o transporte coletivo regular de passageiros em diferentes rotas e itinerários estabelecidos conforme a demanda e as necessidades de mobilidade da população.

Art. 3º Fica revogado o Decreto Municipal nº 21.960, de 04 de setembro de 2020, que regulamentava o serviço lacustre entre a Costa da Lagoa e Lagoa da Conceição, sendo substituído integralmente pelas disposições desta Lei.

Art. 4º Fica instituída a realização de licitação para a operação do serviço de transporte coletivo lacustre, que será dividido em quatro regiões, sendo cada região operada por uma empresa contratada via processo licitatório.

Art. 5º O Serviço Lacustre Municipal abrangerá as regiões:

I. Região Norte: Santinho, Ingleses, Brava, Lagoinha, Ponta de Canas, Canasvieiras, Jurerê, Jurerê Internacional, Forte, Daniela, Sambaqui e Santo Antônio de Lisboa.

II. Região Sul: Campeche, Morro das Pedras, Armação, Matadeiro, Lagoinha do Leste, Pântano do Sul, Solidão, Naufragados, Caieira e Ribeirão da Ilha.

III. Região Leste e Centro: Tapera, Sacos dos Limões, Centro, Trindade e Cacupé.

IV. Região do Continente: Abraão, Bom Abrigo, Itaguaçu, Coqueiros, Estreito, Balneário e Jardim Atlântico

Art. 6º Caso não haja empresas interessadas em operar o serviço em alguma das regiões, as cooperativas de transporte lacustre poderão, de forma emergencial e complementar, prestar o serviço nas regiões não atendidas.



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
GABINETE DOS VEREADORES ELDER LIMA SILVEIRA, ROGÉRIO SAMUEL, VITOR
HOFFMANN, WILLIAM BENDER

Art. 7º Fica instituída a realização de estudos técnicos para a implementação de terminais lacustres multimodais, que serão planejados levando em conta a demanda de passageiros e a necessidade de cobertura do serviço em diferentes áreas do município, considerando estudos de impacto ambiental e viabilidade econômica.

Art. 8º A Secretaria Municipal de Mobilidade e Planejamento Urbano será responsável por definir os itinerários, horários, tarifas e demais aspectos operacionais do serviço, em conformidade com as demandas da população e as diretrizes estabelecidas neste projeto de lei.

Art. 9º Fica instituído o cadastro de usuários do serviço de transporte coletivo lacustre, incluindo categorias de gratuidade e descontos conforme critérios estabelecidos pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Planejamento Urbano.

Art. 10º Os usuários do serviço de transporte coletivo lacustre deverão utilizar bilhetes ou cartões eletrônicos para acesso às embarcações, com categorias de tarifas distintas conforme previsto neste projeto de lei.

Art. 11º As empresas contratadas para operar o serviço de transporte coletivo lacustre deverão garantir o cumprimento das normas sanitárias e ambientais.

Art. 12º Fica estabelecido que as embarcações utilizadas no serviço de transporte coletivo lacustre serão incentivadas a adotar tecnologias sustentáveis, podendo ganhar isenções fiscais e outros benefícios conforme regulamentação específica.

Art. 13º A fiscalização do serviço de transporte coletivo lacustre será realizada pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Planejamento Urbano, em conjunto com outros órgãos competentes, incluindo a avaliação periódica dos impactos ambientais e sociais do serviço.

Art. 14. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.
Florianópolis, em 05 de maio de 2024.

Elder de Lima Silveira
Rogério Samuel
Vitor Hoffmann
William Bender
Vereadores de Florianópolis



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
GABINETE DOS VEREADORES ELDER LIMA SILVEIRA, ROGÉRIO SAMUEL, VITOR
HOFFMANN, WILLIAM BENDER

Justificativa

De acordo com a Constituição Federal de 1988, no artigo 21, inciso XX, compete à União: “Instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” (Brasil, 1988). Em outras palavras, o desenvolvimento do meio de transporte urbano é dever da União, não importando o meio de transporte, seja ele rodoviário, ferroviário ou hidroviário. Ainda no âmbito federal, existe a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), legislação brasileira (Lei nº 12.587/2012), que visa orientar as ações dos municípios e do Distrito Federal no que diz respeito à mobilidade urbana. É descrita como um “conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município” (Brasil, 2002). No inciso 3, do parágrafo terceiro, é possível identificar que as hidrovias são classificadas como meios de infraestrutura de mobilidade urbana, e como referenciado na Constituição Federal de 1988, é dever da União desenvolver todos os tipos de transporte urbano.

Há ainda, no âmbito federal, a Lei Federal nº 12.257, a qual estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. No artigo 41, da mesma, se estabelece a obrigatoriedade do plano diretor. “No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido” (Brasil, 2001). De acordo com o IBGE, Florianópolis possui cerca de 537.211 habitantes.

Ainda nas definições legais do âmbito federal, o artigo 196 da Constituição Federal de 1988 define a saúde como direito fundamental a ser providenciado pelo Estado:

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.”(BRASIL, 1988).

O direito fundamental da saúde de qualidade é trazido ao debate face ao alto volume de emissões de CO₂. Segundo o Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases do Efeito Estufa, em 2022, Florianópolis, considerada a Capital dos Carros, teria liderado o índice de emissões no transporte rodoviário individual, apresentando a maior taxa de emissões por habitante, um valor de 774 kg de CO₂e.

Em análise aos artigos da Lei nº 8.723 de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, podemos tomar como observação a existência de aparatos legais que atribuem aos entes a necessidade de planejar um sistema de mobilidade urbana adequada e que se propõe a reduzir a emissão de poluentes. A lei menciona em seu artigo 14, que:

Art. 14 Em função das características locais de tráfego e poluição do ar, os órgãos ambientais, de trânsito e de transporte planejarão e implantarão medidas para redução da circulação de veículos reorientação do tráfego e revisão do sistema de transportes com o objetivo de reduzir a emissão global dos poluentes.

Parágrafo único. Os planos e medidas a que se refere o caput deste artigo incentivarão o uso do transporte coletivo, especialmente as modalidades de baixo potencial poluidor, a emissão global dos poluentes. (BRASIL, 1993)

O artigo expõe a indicação aos entes para que busquem opções mais sustentáveis de transporte coletivo, como o transporte hidroviário, considerado menos poluidor por habitante, em



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
GABINETE DOS VEREADORES ELDER LIMA SILVEIRA, ROGÉRIO SAMUEL, VITOR
HOFFMANN, WILLIAM BENDER

comparação ao rodoviário, segundo o Caderno de Infraestrutura do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1999).

Em um estudo de 2014, feito para o Plano de Mobilidade Urbana de Florianópolis, na análise da distribuição direcional do tráfego os pontos de contagem estabelecidos entre a Ilha e o Continente ou acesso, obteve-se dados que mostram que durante o período da manhã, a Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos (Beira-Mar), tem um pico de tráfego, na pista sul central de 10.821 carros, no período da tarde, o volume de veículos chega a 13.080. Nas pontes Gov. Pedro Ivo Campos e Gov. Colombo Machado Salles, possuem um pico de tráfego de 20.535 e 16.659, no período da manhã, respectivamente, e no período da tarde, um total de 18.119 e 23.138, respectivamente. Para ter um parâmetro mais abrangente, foi selecionado também, para análise, a SC-401, mais precisamente entre SC-402 e Rua Manoel João Martins, no Norte da Ilha, e a Avenida Pequeno Príncipe, 145/162 no Sul da Ilha. No ponto da SC-401 passam em torno de 9.939 veículos, no período matutino, e no período vespertino, cerca de 10.661. Na Avenida Pequeno Príncipe, um total de 2.830 veículos realizam este trajeto no período da manhã. No mesmo ponto, mas de tarde, passam 3.301. Pode-se concluir que a alta gama de veículos transitando na ilha inteira tem um potencial enorme na emissão de CO₂ na atmosfera, entretanto, este potencial pode ser diminuído drasticamente caso seja utilizado o transporte aquaviário.

Para embasar a questão ambiental, um estudo da Universidade do estado de São Paulo obteve resultados apurados que apontam vantagem ambiental do modal cabotagem porta-a-porta, com emissão de CO₂ até 40% menor do que o modal rodo-fluvial, no trecho entre Manaus e São Paulo. Este tipo de modal, é um tipo de transporte marítimo que envolve o transporte de cargas entre portos dentro do mesmo país ou entre países vizinhos, e é caracterizado como porta-a-porta, devido a carga, a qual é coletada no local de origem, transportada pelo mar e entregue diretamente no destino final, sem a necessidade de troca do meio de transporte. De igual forma, mostra-se mais eficiente mesmo em trechos de menor distância, como entre Manaus e Recife, onde as emissões na cabotagem porta-a-porta são 54% inferiores ao modal rodo-fluvial. Quando comparado com rotas puramente rodoviárias, como entre Porto Alegre e Recife, a cabotagem porta-a-porta emite 63% menos CO₂ que o modal alternativo.

A justificativa deste projeto de lei que prevê um olhar diferente sobre o transporte hidroviário em Florianópolis é respaldada pela competência da União em desenvolver todos os tipos de transporte urbano, conforme a Constituição Federal de 1988 e a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Além disso, a necessidade de reduzir as emissões de CO₂, especialmente no tráfego rodoviário intenso da cidade, e a vantagem ambiental comprovada do transporte hidroviário, conforme estudos da USP, reforçam a pertinência e urgência desse projeto para a sustentabilidade e qualidade de vida na região.

Referências:

Área de Projetos de Infraestrutura Urbana. BNDES. **Cadernos de Infra-estrutura: Fatos - Estratégias, Transportes Hidroviários Urbanos de Passageiros**. Brasil, 1999. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/17900/1/PREst123063_transporte%20urbano%20de%20passageiros_compl_P_BD.pdf. Acesso em: 23 abr. 2024.



ESTADO DE SANTA CATARINA
CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS
GABINETE DOS VEREADORES ELDER LIMA SILVEIRA, ROGÉRIO SAMUEL, VITOR
HOFFMANN, WILLIAM BENDER

BNDES. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável**: produto 8.3. resultado das pesquisas de campo período normal contagens e fov. Grande Florianópolis, 2014. 74 p.

BNDES. **Plamus - Análise de Cases Nacionais e Internacionais**: produto 8.3. resultado das pesquisas de campo período normal contagens. 2014. Disponível em: https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/wp-content/uploads/2019/03/PLAMUS_Produto-8-3-Pesquisas-Periodo-Normal.pdf. Acesso em: 04 maio 2024.

Brasil. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso 23/04/2024.

Brasil. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 23/04/2024.

BRASIL. **Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993**. Lei Redução de Emissão de Poluentes. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8723.htm#:~:text=LEI%20N%C3%B0%208.723%2C%20DE%2028%20DE%20OUTUBRO%20DE%201993.&text=Dispõe%20sobre%20a%20redução%20de,automotores%20e%20dá%20outras%20providências. Acesso em: 04/05/2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 04/05/2024

EXAME. (s.d.). **Cabotagem: um caminho sustentável para o crescimento do transporte de cargas no Brasil**. Recuperado de <https://exame.com/bussola/cabotagem-um-caminho-sustentavel-para-o-crescimento-do-transporte-de-cargas-no-brasil/>. Acesso: 04/05/202

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **Oito dos dez municípios que mais emitem gases de efeito estufa estão na Amazônia**: segunda edição do SEEG municípios revela quanto cada cidade emitiu e em quais setores. Segunda edição do SEEG Municípios revela quanto cada cidade emitiu e em quais setores. 2022. Disponível em: <https://energiaambiente.org.br/oito-dos-dez-municipios-que-mais-emitem-gases-de-efeito-estufa-estao-na-amazonia-20220617#:~:text=S%C3%A3o%20Paulo%20e%20Rio%20de,pa%C3%ADses%20como%20Peru%20e%20Holanda..> Acesso em: 04 maio 2024.

Exame. (s.d.). **Cabotagem: um caminho sustentável para o crescimento do transporte de cargas no Brasil**. Recuperado de <https://exame.com/bussola/cabotagem-um-caminho-sustentavel-para-o-crescimento-do-transporte-de-cargas-no-brasil/>. Acesso: 04/05/2024