

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP**

Simone Maria Virmond Vieira Linzmeyer

**Indústria automobilística: a implantação do BMW *Group* em
Araquari, Santa Catarina, Brasil**

Tese apresentada à Banca Examinadora da
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo,
como exigência parcial para obtenção do título
de Doutor em Ciências Sociais.
Área de Concentração: Sociologia do Trabalho

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Noêmia Lazzareschi

São Paulo
2014

FOLHA DE APROVAÇÃO

Simone Maria Virmond Vieira Linzmeyer. **Indústria automobilística: a implantação do BMW Group em Araquari, Santa Catarina, Brasil.** Tese apresentada à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.

Banca Examinadora

Com muito amor ao Sergio sempre carinhoso,
compreensivo e paciente.

Ao Cadú, que mesmo se surpreendendo,
acredita que eu consiga superar os desafios.

À minha mãe e ao meu pai, que com certeza
estão muito orgulhosos.

À Jacque, ao Carlão e ao Marcel, irmãos
queridos.

AGRADECIMENTO

Obrigada Prof^a. Dr^a. Noêmia Lazzareschi por ter acreditado em mim, pela sabedoria compartilhada, pela orientação, pelo carinho e pela incansável disponibilidade.

RESUMO

LINZMEYER, S. M. V. V. Indústria automobilística: a implantação do BMW *Group* em Araquari, Santa Catarina, Brasil. 2014. 174 f. Tese (Doutorado) – Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014.

Partindo da premissa que a internacionalização do capitalismo se expressa na presença de grandes corporações econômicas em quase todos os países, não só como fornecedoras de produtos, mas também como produtoras, por meio da formação de redes empresariais por elas comandadas, o estudo do desenvolvimento socioeconômico prioriza nesta pesquisa a população local, acreditando que independentemente do número de empregos gerados, a instalação de uma indústria montadora de veículos é um fator determinante na transformação social, política e econômica da região onde se instala. Considerando o desenvolvimento socioeconômico surge a indagação desta pesquisa: os habitantes do município de Araquari, Santa Catarina, serão efetivamente beneficiados com a instalação da montadora de veículos? Tendo o desenvolvimento industrial o propósito de melhora econômica e social para os moradores do município, o objetivo geral desta pesquisa é compreender o impacto da implantação de uma montadora de veículos na transformação socioeconômica do município onde está se instalando. No intuito de estudar este processo de industrialização, realizou-se uma pesquisa de abordagem qualitativa, através de pesquisa bibliográfica e de um estudo de caso, que abrangeu entrevistas semiestruturadas, pesquisa documental em jornais, revistas e sites de notícias socioeconômicas, assim como uma visita ao local da construção da fábrica. Os principais resultados da pesquisa foram que o município de Araquari, SC foi o escolhido pela sua localização estratégica ao lado de duas rodovias federais e uma estadual, próximo de quatro grandes portos e das cidades de Curitiba no estado do Paraná e Joinville em Santa Catarina, pólos industriais importantes do Brasil, assim como pelos inúmeros benefícios e incentivos fiscais oferecidos pelo governo federal, estadual e municipal à montadora, sendo alguns extensivos às empresas fornecedoras da companhia que se instalarem no município. A contrapartida para o estado de Santa Catarina e para o município de Araquari foi o compromisso assumido pela companhia de investir, em um prazo de cinco anos, 170 milhões de euros, criar aproximadamente 1.100 empregos diretos e 2.500 indiretos e de atingir uma receita bruta aproximada de 4 bilhões de euros ao final de cinco anos de operações, com a venda dos veículos produzidos na unidade de Araquari e da importação dos veículos produzidos no exterior através dos portos e aeroportos do estado de Santa Catarina, Brasil. Os aspectos que suscitam preocupação são a alteração no plano diretor do município, incentivo à atividade industrial sem controle de porte, migração de trabalhadores com formação específica para suprir a escassez de mão de obra especializada no município, déficit habitacional, supervalorização dos terrenos, sobrecarga na infraestrutura local e o impacto no meio ambiente. Os benefícios esperados para os moradores são a criação de novos postos de trabalho, aumento da renda per capita, criação de cursos técnicos para a capacitação e desenvolvimento profissional, melhora na infraestrutura e nos serviços oferecidos pelo município e possibilidade de abertura de empresas de pequeno porte.

Palavras-chave: Desenvolvimento Socioeconômico. Industrialização. Implantação. Emprego. Renda. Benefícios. Isenção fiscal. BMW *Group*.

LINZMEYER, S. M. V. V. Automotive Industry: the implantation of BMW Group in Araquari city, Santa Catarina state, Brazil. 2014. 174 pp. Thesis (Doctorate) – Department of Social Sciences, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (Pontifical Catholic University of São Paulo), São Paulo, 2014.

Assuming that the internationalization of capitalism is expressed in the presence of large economic corporations in almost every country, not only as suppliers of products, but also as manufacturers through corporate networks creation led by them, the socioeconomic development is prioritized on this research under the perspective of the local population, believing that regardless of the number of jobs created, the installation of a vehicle manufacturer industry is a determining factor in the social, political and economic transformation of the region where it is installed. Taking into account the socioeconomic development the enquiry of this research arises: will the population of Araquari city in Santa Catarina state be effectively benefited with the installation of the vehicle manufacturer? As the industrial development has the purpose of economic and social improvement for the city residents, the general objective of this research is to understand the impact of the implantation of a vehicle manufacturer in the socioeconomic transformation of the city where it is being installed. With the purpose of studying this process of industrialization a research of qualitative approach was done through bibliographical research and a case study which covered semi-structured interviews, documentary research in newspapers, magazines, and websites of socioeconomic news, as well as a visit to the construction site of the vehicle manufacturer. The main results of the research indicated that Araquari city, in Santa Catarina state was chosen due to its strategic location next to two federal highways and to a state highway, close to four large harbors and to the cities Curitiba in Paraná state and Joinville in Santa Catarina state, important industrial centers of Brazil, as well as by a vast number of benefits and tax incentives offered by City, State and Federal government to the vehicle manufacturer, and some of them are extended to the company's suppliers that should settle down in the city. The counterweight for Santa Catarina state and Araquari city was the company's commitment to invest in a period of five years, 170 million euros, create approximately 1.100 direct and 2.500 indirect jobs, and to achieve a gross income of 4 billion euros within five years of operation, with the sale of the vehicles manufactured in the unit of Araquari and with the importing of the vehicles manufactured abroad through the harbors and airports of Santa Catarina state, Brazil. The aspects which cause concern are the changing in the city master plan, incentive to the industrial activity without controlling for size, migration of workers with specific training to meet the shortage of skilled labor in the municipality, housing deficit, super increase in the lands value, local infrastructure overload and the impact on the environment. The benefits expected to the population are the creation of new jobs, increase in the per capita income, creation of technical courses for training and professional development, improvement in the infrastructure and in the services offered by the city and the possibility of creating small size companies.

Keywords: Socioeconomic development. Industrialization. Implantation. Job. Income. Benefits. Tax incentives. BMW Group.

SUMÁRIO

I.	INTRODUÇÃO	08
II.	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	13
1.	Desenvolvimento econômico	14
1.1	Fatores de desenvolvimento econômico regional e nacional	14
1.2	A crise de 2008	16
1.3	Transformações do mundo do trabalho: do fordismo a globalização	20
1.4	O desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil	26
III.	ARAQUARI - ESTADO DE SANTA CATARINA - BRASIL	31
3.1	BMW Group	34
3.2	A implantação da montadora	37
3.3	A implantação da montadora e o meio ambiente	41
3.4	Movimentos socioeconômicos na região	44
3.5	Trabalhar no BMW Group	50
IV.	METODOLOGIA	54
4.1	Descrição do processo desenvolvido	57
4.2	Participantes	58
4.3	Instrumentos	59
4.4	Procedimentos	60
4.5	Interpretação e análise dos dados	61
V.	APRESENTAÇÃO,ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	62
5.1	Resultados da Pesquisa	63
5.1.1	Entrevistado 1	61
5.1.2	Entrevistado 2	63
5.1.3	Entrevistado 3	66
5.1.4	Entrevistado 4	70
5.1.5	Entrevistas com moradores de Araquari.....	73
5.1.6	Entrevista do Prefeito de Araquari	80
5.1.7	Depoimentos	81
5.1.8	Discussão dos resultados.....	84
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	90
	APÊNDICES	96
	ANEXOS	99

INTRODUÇÃO

A mundialização do capital, padrão de acumulação capitalista resultante do movimento de internacionalização dos mercados, a partir das transformações dos processos produtivos e da diminuição da importância da produção industrial de massa para a valorização do capital flexível, resultou em mudanças sociais, políticas, culturais e econômicas, perpetuando as alterações nas relações entre capital e trabalho (CHESNAIS, 1996; HARVEY, 1992; SAMPAIO Jr, 2009).

Uma das características predominantes das transformações no mundo do trabalho, associada ao capitalismo global desregulado e ao avanço tecnológico, é a relação desigual entre as nações, que resulta em um mundo sem fronteiras e desvinculado do passado “[...] um mundo conquistado, desenraizado e transformado pelo titânico processo econômico e tecnocientífico do desenvolvimento do capitalismo” (HOBSBAWM, 1996, p. 562).

Neste cenário contextualizado por Hobsbawm (1996), a compreensão das recentes transformações globais, ancoradas em mercados financeiros selvagens (CARDOSO, 2013), resulta de uma análise fundamentada nas experiências dos ciclos de expansão das diferentes economias, não existindo nenhuma correlação geral e sistemática entre os processos de crescimento econômico e a distribuição de riquezas. “[...] as finanças passaram a funcionar como se fossem um fim em si mesmo, fazendo crer que a riqueza poderia ser criada sem passar pela economia real” (POCHMANN, p. 106, 2009a).

A contemporaneidade¹ das configurações do mercado econômico, com o capitalismo informacional ou cognitivo, resultante da internacionalização do capital, da associação irreversível do avanço tecnológico e da incorporação de automação na produção industrial, afeta consideravelmente a relação do homem com o trabalho, diminuindo as oportunidades e acirrando a competição individual e organizacional (CASTELLS; CARDOSO; CARAÇA, 2013; HOBSBAWM, 2007). “Pede-se aos trabalhadores que sejam ágeis, estejam abertos a mudanças em curto prazo, assumam riscos continuamente, dependam cada vez menos de leis e procedimentos formais” (SENNETT, 2007, p. 9).

¹ O substantivo feminino “contemporaneidade” utilizado nas produções acadêmicas das Ciências Humanas faz referência a uma situação ou processo que está acontecendo em nosso tempo em um contexto marcado por características como transitoriedade, efemeridade, descontinuidade e caos (COUTINHO; KRAWULSKI; SOARES, 2007; HENNIGEN, 2007).

Constata-se assim, que houve uma redução no dinamismo do trabalho, apesar dos novos processos tecnológicos, comerciais e culturais favorecerem o intercâmbio entre os países, o trabalho perdeu a sua solidez e a correlação entre crescimento econômico e desenvolvimento socioeconômico não é espontânea, o aumento dos fluxos comerciais, das margens de lucro e da competitividade setorial não tornam compulsório o investimento social e limitam a possibilidade de uma melhor distribuição da renda (ANTUNES; ALVES, 2004; OFFE, 1989; POCHMANN, 2009a).

Recrudescem, portanto, os problemas sociais que agora não mais se inscrevem no círculo das dificuldades para a garantia da sobrevivência, mas o ultrapassam e atingem todas as esferas da vida na medida em que o acirramento da competição entre trabalhadores, capitalistas e países, o aprofundamento das desigualdades sociais e o consumismo desenfreado como ideologia enfraquecem o respeito aos valores centrais de realização da dignidade humana [...] (LAZZARESCHI, 2008).

Partindo da premissa que a internacionalização do capitalismo se expressa na presença de grandes corporações econômicas em quase todos os países, não só como fornecedoras de produtos, mas também como produtoras por meio da formação de redes empresariais por elas comandadas (CASTELLS, 1999; LAZZARESCHI, 2008) **o desenvolvimento socioeconômico é priorizado nesta pesquisa sob a perspectiva da pessoa, acreditando que, independentemente do número de empregos gerados, a instalação de uma indústria montadora de veículos é um fator determinante da transformação social, política e econômica da região onde se instala.**

Refletindo sobre o desenvolvimento socioeconômico decorrente da industrialização surge a indagação desta pesquisa: **os habitantes do município de Araquari, Santa Catarina, serão efetivamente beneficiados com a instalação da montadora de veículos?**

Considerando no desenvolvimento industrial o propósito de melhora econômica e social para os moradores da cidade de Araquari, Santa Catarina, o objetivo geral desta pesquisa **é compreender o impacto da implantação de uma montadora de veículos na transformação socioeconômica no município onde está sendo construída.**

A partir do objetivo geral, os objetivos específicos são:

1. Destacar os benefícios, garantias e isenções oferecidas à montadora de veículos pelo governo do Estado de Santa Catarina e pelo município de Araquari.
2. Relacionar a contrapartida oferecida pela montadora de veículos.
3. Demonstrar o número de novas vagas de emprego, relacionar as posições e descrever a qualificação necessária.
4. Expor as transformações positivas e negativas no município de Araquari, Santa Catarina, perceptíveis desde o anúncio da escolha do município para sede da montadora.
5. Apresentar as expectativas positivas e negativas para os moradores do município de Araquari, Santa Catarina.

Acreditando que a implantação de uma montadora de veículos é um dos fatores determinantes para o desenvolvimento social, político e econômico do município onde se instala, o estudo destes impactos na cidade de Araquari, Santa Catarina, é fundamental para a identificação do conjunto de benefícios resultantes deste investimento transformador para o município e para o desenvolvimento sustentável do cidadão morador da região.

As pesquisas acadêmicas, através da literatura especializada e da demonstração empírica dos fenômenos estudados, são relevantes por possibilitarem a identificação de fatores que relacionem e analisem a importância da industrialização de uma região que anseia desenvolver-se social e economicamente.

Segundo Lazzareschi (2008) o número de pessoas em idade ativa cresceu, há mais pessoas sendo inseridas no mercado de trabalho que postos de trabalho sendo criados, com intuito de acompanhar e compreender as constantes transformações do mundo do trabalho as pesquisas precisam ser contínuas.

O texto da tese está dividido em cinco partes:

1. Na introdução é feita uma contextualização da pesquisa, apresentação do tema, evidenciando a perspectiva pessoal e a suposição da autora, o relato do problema pesquisado, o objetivo geral, os objetivos específicos, a justificativa e as contribuições desta pesquisa.
2. No primeiro capítulo estão os teóricos que fundamentam esta tese. São apresentados os conceitos, a evolução do estudo e as novas abordagens sobre o tema estudado.
3. No segundo capítulo é feita uma descrição da cidade de Araquari, SC.
4. No terceiro capítulo é feita uma apresentação da montadora BMW *GROUP*.
5. O quarto capítulo apresenta a Metodologia da Pesquisa, onde são descritas as ações utilizadas para atingir os objetivos propostos. A abordagem teórica, estratégias e etapas da pesquisa de campo, definição do público, técnica de coleta de dados, instrumentos utilizados, procedimentos e estratégias de análise dos dados.
6. O capítulo 5 explica a etapa empírica da pesquisa, apresentação, análise e interpretação dos dados coletados em campo.

Este trabalho encerra com as considerações finais, as referências do estudo, os apêndices e os anexos da tese.

I

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1. O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

1.1 Fatores de desenvolvimento econômico regional e nacional

Paul A. Baran, em seu livro *A Economia Política do Desenvolvimento* de 1964, afirma que desde a economia clássica, referendada por ele através do livro *Riqueza das Nações* de Adam Smith (1796), foi grande o interesse dos economistas pelos problemas do desenvolvimento econômico, destacando a relevância da iniciativa privada e da livre concorrência para que o processo do desenvolvimento socioeconômico ocorra naturalmente. “[...] foi precisamente o esforço destes economistas que nos proporcionou muito do que conhecemos hoje sobre o funcionamento do sistema capitalista” (BARAN, 1964, p. 52).

A trajetória do desenvolvimento capitalista é marcada pelo avanço tecnológico e material incorporado pela intensificação do trabalho, demonstrando a relevância das decisões fundamentadas no progresso material. O poder econômico, com a desregulamentação e livre movimentação dos capitais, está concentrado nas grandes corporações que investem em um país no estrangeiro, com objetivo de complementar a produção efetuada no país sede da indústria multinacional. Este intercâmbio comercial é uma força potencial, que traz vantagens mútuas para os países permitindo, frente à desigualdade internacional, um alento em direção a uma equalização financeira (POCHMANN, 2009b; SAMUELSON, 1948, 1949).

O novo contexto econômico supranacional, o esgotamento da relação entre as grandes e rígidas escalas de produção nas empresas multinacionais e a capacidade de consumo saturada em países desenvolvidos induziu ao deslocamento da indústria pelo mundo em busca do melhor desempenho organizacional e financeiro. Com o avanço das tecnologias de comunicação e informação, o deslocamento de empresas, o comércio externo e os investimentos estrangeiros diretos passaram a considerar todas as alternativas de baixo custo em espaços transnacionais (CASTELLS, 1999; HOBBSBAWM, 2007; POCHMANN, 2009a).

O processo de implantação de filiais em países em desenvolvimento intensificou-se a partir da crise dos anos 1970, quando as grandes empresas transnacionais decidiram internacionalizar a produção, em busca de maior produtividade a menor custo. A reestruturação produtiva foi possível através da intensificação no uso de novas tecnologias e

conhecimento dos mercados onde se instalavam. O Brasil com uma grande defasagem no grau de reestruturação produtiva despertou interesse em companhias transnacionais com destaque para as montadoras automobilísticas, que aqui encontram vantagens como: a) custo baixo na implantação de uma fábrica; b) grandes incentivos fiscais; c) abundância de mão de obra e baixo salário; d) um sistema logístico que apesar de pouco eficiente, tem muitas possibilidades de transformação a curto prazo (HIRSCHMAN, 2008; POCHMANN, 2009a).

Enquanto a habilidade de tributar e a de investir produtivamente forem ambas requeridas para que os efeitos fiscais se constituam em um mecanismo eficaz, é fácil aconselhar no sentido de que ambas essas habilidades devem ser adquiridas pelo estado *pari passu*² (HIRSCHMAN, p.33, 2008).

As transformações econômicas disseminam-se pelo mundo subordinando as forças de trabalho, segundo Pochmann (2009a) é importante chamar atenção para o fato de que a concorrência com o capital externo induz as empresas nacionais a diminuir custos, reduzindo salários e demitindo trabalhadores. A mão de obra menos qualificada que desenvolve tarefas como serviços gerais, limpeza, vigilância, manutenção de equipamentos simples, entre outras, é substituída pela terceirização do trabalho, que diminui os direitos legais e os benefícios dos trabalhadores. Ainda o mesmo autor ressalta que, sem uma ação pública coordenada, a concorrência com grupos internacionais tende a promover uma maior concentração de capital nas grandes empresas, impossibilitando ações concretas de crescimento nas empresas nacionais com considerável desvantagem para a população do país.

A injeção de capital produtivo em doses apropriadas leva ao crescimento com acentuada repercussão em cadeia, enquanto os tributos arrecadados devem ser revertidos em ações que propiciem o desenvolvimento social e a diversificação da economia, diminuindo a dependência de um número determinado de empresas (HIRSCHMAN, 2008).

Hirschman (2008, p. 28) explica o seu conceito de efeitos em cadeia.

Defini efeitos em: cadeia de uma dada linha de produto como forças geradoras de investimento que são postas em ação, através das relações de insumo-produção, quando as facilidades produtivas que suprem os insumos necessários à mencionada linha de produto ou que utilizam sua produção são inadequadas ou inexistentes.

² Simultaneamente (tradução da autora).

1.2 A crise de 2008

Referindo-se à crise de 2008-2011, inicia-se apresentando uma reflexão sobre o significado do termo crise, fundamentado nos estudos dos cientistas sociais Castells, Caraça, Cardoso, Thompson e Wieviorka (2013). A crise é multidimensional e só pode ser entendida numa perspectiva transdisciplinar, ultrapassando as fronteiras que envolvem as ciências sociais e políticas, a economia e a cultura.

As origens da crise estão enraizadas em determinada cultura que organizou as instituições econômicas nas últimas duas décadas, em torno do mercado liberal e da ganância pessoal e que pôs a extraordinária capacidade da revolução tecnológica, e informacional, a serviço de uma estratégia global de acumulação de capital financeiro, expansionista e desregulado (CASTELLS; CARAÇA; CARDOSO, 2013, p. 99).

Com uma velocidade imperceptível, característica do mundo contemporâneo, as consequências da crise econômica afetaram a cultura e as instituições de todas as sociedades, transformando-se de crise financeira em econômica e de econômica em uma crise institucional e cultural.

“Uma das formas mais comuns de descrever a concepção do mundo contemporâneo em contraste com os anteriores relaciona-se com o fato da velocidade da mudança estar acelerando” (WILLIAMS, 2013, p. 67). Revelando que o mundo pode estar próximo do surgimento de um novo sistema econômico e institucional, a instabilidade do sistema econômico que se alastra pelo mundo, fragiliza não só a economia mundial, mas a própria democracia como modelo político (CASTELLS; CARAÇA; CARDOSO, 2013).

A potencialização das redes do capitalismo financeiro, criadas graças aos avanços da tecnologia da informação, a própria organização da sociabilidade contemporânea em redes e um amor à inovação e à liberdade criam o sistema corporativo dominante e, contraditoriamente, se voltam contra ele (CARDOSO, 2013, p. 17).

A incerteza quanto à solidez das organizações mostra que os governos ao redor do mundo estão decisivamente influenciados pelas financeiras cuja prioridade é o crescimento econômico baseado no modelo de especulação do capital sem questionar a responsabilidade social e política. O conflito entre cultura, instituições e capital podem conduzir a novas

paisagens sociais, como culturas econômicas alternativas, resultantes dos movimentos sociais que surgiram por todo o mundo (CASTELLS; CARAÇA; CARDOSO, 2013).

No contexto do capitalismo contemporâneo, o processo internacional de reestruturação produtiva é caracterizado pelas transformações tecnológicas, pelas inovações organizacionais e pela competição entre as diversas cadeias produtivas. Este intenso processo de transformação resulta na evolução dos mercados econômicos e simultaneamente, em uma crise no mundo do trabalho com queda estrutural no nível de empregos, aumento na demanda de trabalhadores mais qualificados e polivalentes que possibilitem aumento na produção e redução dos custos. A reestruturação do capitalismo, agora global e informacional, ao mesmo tempo que promove o crescimento econômico, diferencia e exclui as nações com menor possibilidade de desenvolvimento (CASTELLS; CARAÇA; CARDOSO, 2013).

Para o sociólogo Roland Robertson (1992, p. 8) a globalização pode ser “[...] compreendida como a solidificação e a intensificação da consciência do mundo como um todo”³, mas apesar da equidade do objetivo, que pode ser descrito como aumento da produtividade, do lucro e da rentabilidade, a intensidade das mudanças entre as economias mundiais é desigual, provocando o desenvolvimento de estratégias de crescimento que visam superar os desafios da competitividade, aumentando os investimentos para obter maior produtividade. A aprendizagem e a capacitação técnica passam a ser compulsórias (BLANCH RIBAS, 2003; GITAHY, 1994, SEVCENKO, 2001).

Ao expor a fragilidade do sistema monetário internacional, que com a desregulamentação dos mercados permitia uma extrema liberdade de movimento dos capitais, a crise financeira que eclodiu na metade de 2008 gerou incerteza em relação ao futuro da ordem mundial, provocando diminuição no comércio global, desindustrialização, queda dos preços das commodities, volatilidade no fluxo de capitais e retração do crédito, desacelerando a economia mundial e ameaçando a organização do sistema capitalista (SAMPAIO Jr, 2009).

³ “[...] *the compression of the world and the intensification of consciousness of the world as a whole*” (ROLAND ROBERTSON, 1992, p. 8) (tradução da autora)

A crise do capitalismo global, que se desenvolve desde 2008, não é meramente econômica. É estrutural e multidimensional (CASTELLS; CARAÇA; CARDOSO, 2013, p. 23). Para enfrentar a vida para além da crise é preciso uma completa transformação da mentalidade que levou à falência e ao desespero as economias e sociedades baseadas num modelo insustentável de especulação financeira e irresponsabilidade política (CASTELLS; CARAÇA; CARDOSO, 2013).

No rescaldo⁴ da referida crise, originada na conjugação dos processos geopolítico, tecnoeconômicos e cognitivos, o capitalismo contemporâneo criou incertezas e produziu uma feroz concorrência entre as nações. A partir das necessidades contemporâneas, desenvolveram-se novas atividades e serviços com grande impacto econômico, que alteraram definitivamente as estruturas do trabalho e do emprego. A rapidez, a princípio pouco imperceptível, do desenvolvimento tecnológico expôs a fragilidade do homem, que passou a sofrer com a escassez das oportunidades de trabalho.

O rompimento das barreiras comerciais interliga os mercados enaltecendo os conceitos de competitividade e tecnologização, ao mesmo tempo que fortalece os países ricos, surpreende os menos desenvolvidos que não sabem como agir diante deste movimento multidimensional contemporâneo, onde é possível perceber que a globalização não corroí e sim acentua as diferenças entre os mercados (ROBERTSON, 1992).

O avanço tecnológico e a propagação mundial das cadeias de produção criaram uma divisão internacional do trabalho que concentrou nos países ricos o trabalho de concepção, um trabalho de qualidade, bem remunerado, que exige alto nível de formação e nos países periféricos o trabalho de execução, com baixa remuneração e insignificante nível de qualificação, porque as tarefas desenvolvidas demandam pouco esforço intelectual (POCHMANN, 2009a).

⁴ *Aftermath* / rescaldo (ROSALIND WILLIAMS, 2013, p. 52).

Admitindo que o mercado de trabalho não cresça o suficiente para absorver a mão de obra disponível, com o aumento do desemprego estrutural e tecnológico⁵ os modelos de inserção no mundo do trabalho sofrem alterações e é imposta ao trabalhador a necessidade de descobrir novos caminhos de desenvolvimento e sobrevivência neste contexto, fragmentado pela incerteza provocada pela crise do sistema econômico. Os estudos de Lazzareschi (2007) demonstram que mesmo que houvesse um grande crescimento econômico a nível mundial, com capacidade para gerar muitos empregos, seria impossível retomar os postos suprimidos pela revolução do mundo do trabalho.

A instável dinâmica do mercado de trabalho corrobora com a concorrência global em um contexto com diferentes cenários econômicos, onde o desemprego é um reflexo da reestruturação produtiva, caracterizada pelo avanço tecnológico, modernização das técnicas gerenciais, simplificação das estruturas hierárquicas, formação de equipes multifuncionais, processos de produção com utilização racional dos recursos, desenvolvimento de programas de qualidade total, rapidez nos processos, controle dos estoques e de produção orientada pela demanda e o aumento do trabalho feminino (CASTELLS, 1999; BLANCH, 2003; ANTUNES, ALVES, 2004; LAZZARESCHI, 2008).

A seguir serão apresentadas as transformações no mundo do trabalho a partir das primeiras décadas do século XX e o desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil.

⁵**Desemprego estrutural** comum nos países subdesenvolvidos e dependentes, resultado de poucos investimentos produtivos, das transformações organizacionais, do desenvolvimento tecnológico, das privatizações, das fusões e da distribuição desigual da renda. A desindustrialização diminui a competitividade e as exportações, aumenta as importações e impede a expansão dos empregos (LAZZARESCHI, 2008).

Desemprego tecnológico proveniente da implementação de tecnologia de base microeletrônica conjugada com novas formas de organização dos processos de trabalho. Os trabalhadores com baixa qualificação correm um risco maior de perder os seus postos de trabalho porque não conseguem acompanhar as novas tecnologias, os novos padrões de gestão e organização do trabalho; o avanço tecnológico ocorre em todas as áreas forçando o declínio dos empregos, o único setor emergente é o do conhecimento que necessita poucos trabalhadores (LAZZARESCHI, 2008; RIFKIN, 1995).

1.3 Transformações do mundo do trabalho: do Fordismo a Globalização

“Desde a década de 1930 com o início da transição da sociedade agrária para o Brasil urbano-industrial, o homem tornou-se muito mais produtivo com novas formas de organização do trabalho e avanços tecnológicos intrínsecos ao trabalho manufaturado [...]” (POCHMANN 2009a, p.10).

As transformações nas últimas décadas do século XX evidenciam que a sociedade da nova economia está em construção, o esgotamento do regime de regulação mundial, com a concentração do poder econômico nas grandes corporações transnacionais, deixam claro a existência de sérios problemas no sistema capitalista. A partir dos anos 1970, com a queda o lucro, o aumento do custo da força de trabalho e a redução dos níveis de produtividade, o capitalismo começou a dar sinais que uma crise era eminente.

Harvey (1992) afirma que as dificuldades do capitalismo nesta fase podem ser resumidas superficialmente pela rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa e o baixo crescimento de consumo. Para superar a crise iniciou-se um processo de reorganização do capital com a privatização do Estado, desregulamentação dos direitos do trabalhador, desmonte do setor produtivo estatal.

A crise que levou a reestruturação produtiva, segundo Antunes (2000), além da importância econômica, sensibilizou os trabalhadores que, como classe social, passaram a expressar-se nos organismos representativos. No Brasil, entre 1968 e 1972, os trabalhadores estavam organizados e se manifestavam contra as aberturas nos contratos de trabalho (flexibilização), o desemprego e a terceirização dos serviços, neste período as greves eram constantes. Houve um aumento no papel do Estado, através da criação de programas assistenciais, com objetivo de manter a legitimidade e minimizar os reflexos dos conflitos entre o capital e o trabalho (POCHMANN, 2009a).

Iniciou-se um amplo processo de reorganização do capital, com transformações que, segundo Braverman (1987), atingiram igualmente a produção industrial e o setor de serviços, caracterizando o surgimento de uma nova estrutura social marcada pela mudança de produtos para serviços, com diminuição no emprego rural e industrial. “O movimento experimentado

pelas nações desenvolvidas que se seguiu a industrialização implicou reduzir a ocupação rural acompanhada pela ampliação dos postos de trabalho urbanos gerados pela indústria e serviços” (POCHMANN, p. 39, 2009a).

O padrão de acumulação Taylorista/Fordista⁶ de produção se mostrou incapaz de responder à retração do consumo e ao início do desemprego estrutural. A hipertrofia da esfera financeira com uma maior concentração de capitais, o início dos processos de fusões entre as empresas monopolistas e oligopolistas, a necessidade de retração dos gastos públicos e a sua transferência para o capital privado, resultaram no incremento acentuado das privatizações, na desregulamentação e na flexibilização do processo produtivo, dos mercados e da força de trabalho (ANTUNES, 1999).

Estabeleceu-se uma reestruturação da produção, com um redesenho dos processos⁷, através da redução das dimensões físicas das unidades empresariais, cortes de posição na estrutura hierárquica, diminuição dos postos de trabalho, controle total da qualidade na produção, versatilidade na execução das tarefas, preocupação com a inovação, precisão na tomada de decisão, aperfeiçoamento contínuo, desenvolvimento de novas tecnologias, produção orientada pela demanda e modelos alternativos de gestão como o Toyotismo (ANTUNES, 1999; LAZZARESCHI, 2009).

Essas reorganizações institucionais avisam que a mudança é para valer, e como sabemos muitíssimo bem, os preços das ações de instituições em processo de reorganização muitas vezes sobem, como se qualquer mudança fosse melhor do que permanecer como antes. Na operação dos mercados modernos, a demolição de organizações se tornou lucrativa. Embora possa não ser justificável em termos de produtividade, os retornos a curto prazo para os acionistas proporcionam um forte incentivo aos poderes do caos disfarçados pela palavra "reengenharia", que parece convincente. Empresas perfeitamente viáveis são estripadas ou abandonadas, empregados capazes ficam à deriva, em vez de ser recompensados, simplesmente porque a organização deve provar ao mercado que pode mudar (SENNETT, 2009, p.58–59).

⁶ Frederick Winslow Taylor (1911), engenheiro desenvolveu estudos sobre a utilização de métodos científicos na organização do trabalho com objetivo de obter uma máxima produção a mínimo custo. Os princípios da administração científica eram a seleção científica do trabalhador, o tempo padrão, o plano de incentivo salarial, o trabalho em conjunto (gerentes planejavam – funcionários executavam), a divisão do trabalho, a supervisão e a ênfase na eficiência (TAYLOR, 1966).

Henry Ford reorganiza a produção aplicando o método Taylorista que passa a se chamar Fordismo. Tarefas simples, individuais, trabalho parcelado, padronizado e repetitivo, o indivíduo necessitava somente de resistência física e psíquica (MORAES NETO, 1988).

⁷Reengenharia – reinventar a empresa com processos inovadores, que devem resultar em aumento de produtividade com menor custo, aumentar a competitividade e o valor de mercado, contribuindo para a sociedade (MAXIMIANO, 2000).

A reestruturação produtiva é mais que uma crise do sistema taylorista/fordista de gestão do trabalho e das relações entre as empresas ao longo da cadeia produtiva, ela desenvolve um conjunto de reações estratégicas diante de uma crise no sistema de acumulação do capital, por meio das atuações hegemônicas das corporações privadas junto aos trabalhadores e suas organizações representativas, bem como junto dos Estados nacionais (PINTO, 2011).

No sistema Taylorista ou Fordista de produção os trabalhadores seguiam normas codificadas, e apesar de disciplinados, cumpridores de ordens e tarefas descritas, tinham pouca qualificação. Já o modelo Toyotista visando o aumento da produtividade, estabelece uma nova relação com o capital financeiro e apresenta uma nova organização da produção e do trabalho com funções mais integradas e flexíveis (MORAES NETO, 1988).

Em relação ao Taylorismo e ao Fordismo, o Toyotismo, também chamado de produção flexível, foi um sistema versátil e inovador na década de 1970, o seu criador foi o engenheiro industrial da *Toyota Motor Company*, Taiichi Ohno. Os processos utilizados no Toyotismo têm objetivo de reduzir os estoques, produzindo em pequenas ou grandes escalas, sempre com qualidade, dependendo dos movimentos de crescimento ou retração do mercado.

O Toyotismo também se distingue do Taylorismo e do Fordismo pela diminuição do trabalho alienado e repetitivo. O trabalhador é responsável pela tarefa que executa, com um rígido controle da qualidade, o trabalho passa a ser realizado em menos tempo, por indivíduos motivados e com competências para executar diferentes funções (LAZZARESCI, 2008; WOOD, 1992).

No Toyotismo, que tem como características principais a produção vinculada à demanda, o combate ao desperdício, o trabalho em equipe multifuncional (com o menor número de trabalhadores possível), estoques mínimos e controles rigorosos de qualidade, são as equipes de trabalho que buscam constantemente o aperfeiçoamento nos processos operacionais, o aumento da produtividade e o padrão máximo de qualidade (ANTUNES, 1999; GOUNET, 1999; WOOD, 1992).

Para Richard Sennett (2009) os efeitos negativos da produção flexível, premissa do Toyotismo, são: a) a reinvenção descontínua de instituições, com os processos de

reengenharia, que tem como consequência a redução dos postos de trabalho e a insegurança do trabalhador; b) a especialização flexível de produção, adequação a diferentes demandas dos mercados; c) concentração de poder sem centralização do poder; d) fragmentações do processo de trabalho; com formação de redes empresarias sob o controle de grandes corporações. “Os fatos que se encaixam em cada uma dessas categorias são conhecidos da maioria de nós, nenhum mistério; já avaliar a consequência deles, é mais difícil” (Sennett, p. 54, 2009).

As transformações no mundo do trabalho passaram a ser fundamentais a partir do avanço tecnológico, que possibilitou o deslocamento de empresas, o comércio externo e os investimentos estrangeiros diretos. A reestruturação produtiva é caracterizada pelos baixos custos e adoção de estratégias empresariais de resistência, tais como: a) aumento das ações voltadas para a inovação tecnológica; b) integração das funções internas (trabalhadores da produção) com as externas (engenheiros, produção e desenvolvimento, técnicos e especialistas); c) difusão dos procedimentos de automação programável que ocorre simultaneamente à redução das funções manuais e de baixa qualificação; d) execução de múltiplas funções com responsabilidade sobre a produção, a qualidade, a manutenção e a organização do trabalho (PINTO, 2011; POCHMANN, 2009a).

Nos anos 1980 com o desenvolvimento tecnológico e com a diminuição das barreiras comerciais, os mercados se interligavam e iniciava-se o processo de internacionalização dos mercados. Os conceitos de competitividade, tecnologização e globalização passam a ser utilizados na identificação de praticas organizacionais, cujo objetivo é a sobrevivência e o fortalecimento das organizações através da queda de fronteiras para a realização de atividades sociais, políticas e econômicas. Apesar de necessários para o desenvolvimento dos mercados econômicos estes processos impactam negativamente na vida do trabalhador com a diminuição dos postos de trabalho (HELD; MCGREW; GOLDBLATT; PERRATON, 1999).

A tecnologização segundo Oliveira (2008) consiste no crescimento do valor instrumental e conseqüentemente na diminuição do valor intrínseco, aumentando o valor do conhecimento científico à medida que gera mais tecnologia. A tecnologização dos mercados, com o aumento do vínculo entre ciência e tecnologia, tem como objetivo principal o crescimento e a superação das metas organizacionais e financeiras.

A globalização integra os movimentos de mundialização e regionalização, reorganizando os padrões de gestão e produção buscando corrigir o grande desequilíbrio comercial enfrentado pela grande maioria dos países. Deste processo resultam transformações intensas e desiguais tais como: aceleração intensa e desigual da mudança tecnológica entre as economias centrais; reorganização dos padrões de gestão e produção de tal forma a combinar os movimentos de mundialização e regionalização; a difusão da revolução tecnológica corrigindo o desequilíbrio comercial; um significativo aumento do número de oligopólios globais, dos fluxos de capitais e da interpenetração patrimonial; ausência de um padrão monetário mundial estável, no contexto de taxas cambiais flutuantes (COUTINHO; BELLUZZO, 1996).

As alterações no mercado econômico, resultantes da internacionalização, impulsionam os líderes organizacionais a desenvolver e consolidar estratégias de crescimento para superar os desafios da competitividade. Surge a quase obrigatoriedade de se implantar técnicas de gestão que favoreçam a aprendizagem e capacitação para o desenvolvimento de novos produtos. Uma empresa é competitiva quando pode produzir bens e serviços de qualidade superior a custos mais baixos que seus concorrentes domésticos e internacionais (CIC, 1985)⁸. Uma empresa ou setor é considerado competitivo quando o seu desempenho na venda de produtos ou serviços é acima da média e resulta em um maior mercado de atuação.

Um mercado competitivo, em uma economia aberta beneficia a economia e a vida dos trabalhadores, proporcionando empregos e um nível de renda satisfatório para os indivíduos. Competitividade é a habilidade de uma nação em produzir e distribuir bens e serviços na economia internacional em competição com bens e serviços produzidos em outros países, de modo que também aumente o padrão de vida da população (SCOTT; LODGE, 1985).

"Competitividade é a habilidade de um país executar metas da política econômica, especialmente o crescimento do emprego e da renda, sem enfrentar dificuldades em sua balança de pagamentos" (FAGERBERG, 1988, p. 355). Coutinho e Ferraz (1995) afirmam que o nível de competitividade de uma nação é o grau pelo qual ela pode, sob condições livres e justas de mercado, produzir bens e serviços que se submetam satisfatoriamente ao teste dos mercados internacionais, enquanto, simultaneamente, mantenha e expanda a renda real de seus cidadãos, com expansão de emprego.

⁸ CIC (*Competitiveness Policy Council* - 1985).

O desenvolvimento tecnológico, a globalização e a competição são fatores positivos no relacionamento do indivíduo com o trabalho, quando associados a uma visão sistêmica de sustentabilidade que resulta no bem estar do homem e da sociedade na qual está inserido. A superação das metas organizacionais deve atender às expectativas de melhora socioeconômica dos trabalhadores.

Segundo Pochmann (2009a), a partir da crise da dívida externa no início da década de 1980, houve uma ruptura com a trajetória histórica do crescimento da economia brasileira, por mais de duas décadas a expansão econômica do Brasil foi insignificante, com desajustes nas finanças públicas e grandes prejuízos sociais, sendo impossível comparar o país com economias mais avançadas.

1.4 O desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil

Raúl Prebisch já em 1949, no livro *O Desenvolvimento Econômico da América Latina e Alguns de Seus Principais Problemas*, conhecido como *Manifesto Latino-Americano*, demonstrou que a distribuição dos benefícios oriundos do crescimento mundial era desigual entre o centro e a periferia e se aprofundava secularmente, pois a dinâmica dos ciclos de comércio exterior favorecia, a longo prazo, as economias já industrializadas e dominantes. O mesmo autor em um artigo escrito para a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe – Cepal (1949), orientado por suas ideias de desenvolvimento econômico, afirma que o caminho é a industrialização da América Latina, em substituição as importações, por ser este processo capaz de gerar desenvolvimento econômico e social nos países periféricos.

Prebisch (1949) enfatiza que a industrialização é necessária para absorver o crescimento da população ativa, ameaçada pelo desemprego estrutural resultante do avanço tecnológico e alerta que as novas técnicas que aumentam a produtividade e eliminam a mão de obra devem gerar capital suficiente para que a economia absorva os trabalhadores em outras atividades. “O crescimento do número de trabalhadores de fábrica é, portanto, condicionado pelo crescimento proporcionalmente muito mais rápido do capital global investido nas fábricas” (MARX, p. 64, 1988).

A necessidade de expansão das companhias líderes mundiais leva ao desenvolvimento de estratégias globais, com aplicação de políticas industriais e comerciais em países em desenvolvimento, cujo efeito é a geração de investimentos através da relação insumo-produção.

O crescimento da industrialização possibilita novas trajetórias de desenvolvimento, a partir do produto primário surgem os derivados da indústria base, são estes efeitos em cadeia que impulsionam consideravelmente o crescimento econômico. Segundo Hirschman (2008) o efeito em cadeia pode significar a substituição das importações ou de grande parte delas, gerando novas oportunidades de crescimento para uma região.

A partir do final da segunda guerra mundial (1939-1945), o Brasil se destacou como possibilidade de avanço da indústria mundial, pelo seu enorme mercado consumidor e pelas facilidades fiscais e de crédito oferecidas pelo Estado. A industrialização era a principal e a mais rápida estratégia de desenvolvimento, mas faltava capital, conhecimento técnico e organizacional para se criar setores indústrias avançados.

Em 1947, a crise com o desequilíbrio da balança comercial, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), decorrente de uma política de câmbio livre (sobrevalorizado), pouco controle das importações e do descontrole inflacionário (75% em 1946), deu origem a um rígido regime de controle cambial e de substituição das importações. Foram adotadas rígidas medidas cambiais para conter as importações, as taxas para importar tiveram seus custos elevados, voltou-se a aplicar a Lei do Similar Nacional⁹ e exigia-se um índice de nacionalização dos produtos importados. Estas medidas, também extensivas às filiais das empresas estrangeiras que aqui se instalassem, aceleraram o processo de industrialização do Brasil (VIANNA, 1987).

A implantação da indústria automobilística no Brasil foi imprescindível para amenizar o problema de transporte, em um país em busca de desenvolvimento. O seu grande potencial para promover, em torno de si, diversas atividades econômicas, impacta positivamente no sistema econômico, social e cultural. “A implantação da indústria automobilística no Brasil, na segunda metade do século recém-findo, foi um dos acontecimentos mais expressivos da história do desenvolvimento econômico do país” (LATINI, 2007, p. 23).

Com a concretização do parque industrial, no início dos anos 1950, consolidou-se o processo de internacionalização da economia brasileira com uma aliança entre Estado, capital nacional e capital estrangeiro. As montadoras de veículos lideraram todo este processo, porque as corporações estrangeiras tinham muito interesse no consumidor brasileiro e de toda a América Latina. O Estado intervinha através da criação de infraestrutura e do fornecimento de insumos. Criou-se a Comissão de Desenvolvimento Industrial (1951) e a Subcomissão de

⁹ É de 1911 a Lei do Similar Nacional em 1949 voltou a ser aplicada. O produtor de mercadorias industrializadas e de bens intermediários podia requer proteção da lei, que se aplicava também aos produtos que seriam futuramente produzidos no Brasil (MORAES, 2002).

Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis ¹⁰ (1952) que limitavam a importação de peças que eram fabricadas no Brasil. A partir de 1953 foi proibida a importação de veículos completos e em 1954 foi criada a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico para a completa nacionalização das montadoras (LATINI, 2007; PINTO, 2006).

A indústria automotiva no Brasil é formada por dois setores industriais complementares, o de montadoras e o de autopeças, utilizadas para a montagem dos veículos, formando a fabricação de peças uma microcadeia inserida na indústria automotiva (PINTO, 2011). Foram as fabricantes de autopeças que motivaram a vinda das grandes montadoras para o Brasil, que, a princípio, importavam as peças do exterior eram (*kits CKD (completed knocked down)*) para montar os veículos aqui.

As primeiras montadoras a se instalarem no Brasil foram a *Ford* (1919), a *General Motors* (1925) e a *International Harvest* (1926), que a partir de 1956 começaram a fabricar seus produtos no Brasil (PINTO, 2006). A indústria automobilística consolidou-se no país a partir dos anos 1956 com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) que determinava índices de nacionalização nos veículos e obrigava os fabricantes a comprar os componentes no país (SATOMI; RODRIGUES, 1997).

Nenhum outro setor industrial foi implantado no Brasil nos moldes do elaborado pelo GEIA. Este setor foi revolucionário nos métodos administrativos e sobretudo nos resultados. Sacudiu a indústria brasileira, estendeu seus efeitos a outros setores de atividades e continuou a imprimir dinamismo até por mais de quatro décadas após o seu início (LATINI, 2007, p. 107).

A indústria automotiva foi responsável pela expansão da infraestrutura rodoviária, exerceu efeitos dinâmicos e complementares sobre todos os segmentos industriais brasileiros, estimulando o surgimento, o crescimento e a modernização das empresas nacionais de autopeças. Para suprir a demanda da indústria automotiva, que empregava trabalhadores qualificados, com pouca qualificação e sem nenhuma qualificação, oferecia treinamento nas mais diversas áreas. Com o aumento da massa salarial, resultante do grande número de empregos, houve uma valorização da indústria de bens de consumo.

¹⁰ Esta subcomissão tinha como missão determinar ações em prol da implantação da indústria automotiva, pesquisar se existia realmente um mercado interno para a venda dos veículos e estudar de que maneira a indústria automobilística deveria se desenvolver (LATINI, 2007).

As montadoras que se concentravam na região do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul), a partir de 1970 iniciaram um processo de descentralização geográfica, com a instalação de plantas fora da grande São Paulo, no interior paulista e em outros estados brasileiros.

Nos anos 1990, a reestruturação produtiva avançou como resultado da recessão econômica, da instabilidade política, da automação microeletrônica, dos novos sistemas de gestão do trabalho. Surgiu a gestão flexível com intuito de aumentar a produtividade e ter um maior controle sobre a maneira como eram desempenhadas as funções dentro das empresas, principalmente nas indústrias exportadoras (ANTUNES, 1999). Nesta mesma década, muitas empresas automotivas demitiram um significativo número de trabalhadores, prejudicando a produtividade. “Os postos de trabalho nesse setor foram drasticamente reduzidos nos últimos 20 anos pela racionalização e automatização microeletrônica” (KURTZ, 2007).¹¹

A microeletrônica, a utilização de robôs e a flexibilização das linhas de montagem foi mais evidente no ramo da indústria automobilística, principalmente nas montadoras e nos fornecedores de autopeças (FLEURY, 1988). Como afirmam Carvalho e Schmitz (1990) os sistemas fordista e taylorista não foram totalmente eliminados porque trabalhadores menos qualificados tinham salários menores e o treinamento e a automação industrial tinha um custo alto, que não era totalmente absorvido devido a recessão vigente na época. A falta de avanço tecnológico e de qualificação dos trabalhadores resultou em atraso e perda de competitividade da indústria automotiva nacional, que não conseguia elevar os índices de produtividade do setor, fator relevante na formação dos custos e dos preços de venda.

Na década de 1990 a inflação, a repentina abertura comercial e os ajustes monetários com caráter recessivo, realizados pelo governo brasileiro levaram empresários, governo federal e trabalhadores a firmar acordos com objetivo de reverter a drástica diminuição da produção e das vendas que resultavam em um aumento considerável do desemprego.

Desenvolveram-se estratégias de globalização, a estagnação do mercado brasileiro, as altas taxas de juros e a supervalorização do câmbio favoreceram o surgimento dos oligopólios

¹¹KURTZ, Robert. O crepúsculo da indústria automobilística. Folha de São Paulo, 7/1/2001.
Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs0701200105.htm>
Acesso: 12/07/2014.

transacionais (COSTA; QUEIROZ, 1998). O Brasil passou a receber investimentos de grandes corporações nacionais e internacionais. “[...] todos os produtores do mundo querem estar presentes ao mesmo tempo, não somente em todas as regiões do mundo mas também em todos os segmentos do mercado” (KURTZ, 2007).¹²

O avanço planetário do automóvel, semelhante a uma invasão extraterrestre, parece, pois ter atingido limites absolutos. Mas na verdade não foi possível ao capitalismo explorar um outro campo de crescimento real de amplitude comparável (KURTZ, 2001) ¹³.

O desenvolvimento do setor automobilístico no Brasil está ocorrendo através da implantação de indústrias estrangeiras, com transferência de tecnologia e ingresso de capital. Como não existem regras uniformes, estados e municípios promovem verdadeiros leilões, guerras fiscais entre os governos estaduais, com o propósito de atrair para o seu território as novas marcas ou até as já instaladas em outras regiões. Alguns Estados participam com capital na construção das montadoras, realizam grandes obras de infraestrutura e oferecem crédito através dos bancos de fomento, além de incentivos fiscais, cambiais e comerciais, não percebendo que, muitas vezes, o êxito está na possibilidade de oferecer um ambiente propício as atividades econômicas já existentes (LATINI, 2007).

¹²KURTZ, Robert. O crepúsculo da indústria automobilística. Folha de São Paulo, 7/1/2001. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs0701200105.htm>
Acesso: 12/07/2014.

¹³ IDEM 12.

3. ARAQUARI - ESTADO DE SANTA CATARINA – BRASIL

O município de Araquari fica situado ao norte do Estado de Santa Catarina. Com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,77¹⁴, o estado de Santa Catarina localizado ao sul do Brasil, com 295 municípios e uma área de 6.248,436 km² é o 11º estado mais populoso do Brasil, com uma população estimada em 2013 de 6.634,254 milhões de habitantes, segundo dados do IBGE (2013)¹⁵. Cidade limítrofe com Araquari, Joinville com 546, 981 mil habitantes é a cidade mais populosa do estado. O Índice de Desenvolvimento Humano no estado é de 0,77¹⁶.

Habitada por índios Carijós, a história da cidade de Araquari começa 40 anos após o descobrimento do Brasil quando o navegador espanhol, Álvaro Nunes Cabeza de Vaca, incentivou a exploração da região norte do estado de Santa Catarina. Em 1658 os primeiros bandeirantes portugueses fixaram-se na região, mas foi somente em 1848 que o comandante português Manoel Vieira e brasileiro Joaquim da Rocha Coutinho, ambos moradores de São Francisco do Sul, fundaram a vila então chamada Senhor do Bom Jesus do Paraty. A emancipação política aconteceu no dia 05 de abril de 1876 e em 1893 passou a chamar-se Araquari que significa *rio de refúgio dos pássaros*, em tupi-guarani (ASSESSORIA DE IMPRENSA PREFEITURA DE ARAQUARI, 2014; SEBRAE, 2010).

A região de Araquari tem hoje 10 aldeias de índios guaranis.

Com uma área territorial de 383.993 Km², a cidade de Araquari está localizada a 10 km da BR 101, às margens da rodovia SC 280, que conduz ao porto de São Francisco do Sul, no norte de Santa Catarina. Pertence à microrregião da cidade de Joinville, distante 168 km da capital do estado, Florianópolis, (IBGE, 2010). Segundo os números oficiais do IBGE¹⁷ a população em 2010 era de 24.814,00, sendo a estimativa do mesmo órgão em 2014 de 31.030

¹⁴ Fonte: Atlas Brasil 2013 Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.
Disponível em: http://www.pnud.org.br/IDH/Atlas2013.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Atlas2013#
Acesso em: 12/04/2013

¹⁵ Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=sc> Acesso em 13/03/2014.

¹⁶ Fonte: Atlas Brasil 2013 Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.
Disponível em: http://www.pnud.org.br/IDH/Atlas2013.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Atlas2013#
Acesso em: 12/04/2013

¹⁷ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE se constitui no principal provedor de dados e informações do País, que atendem às necessidades dos mais diversos segmentos da sociedade civil, bem como dos órgãos das esferas governamentais federal, estadual e municipal.

habitantes¹⁸, com densidade demográfica de 64,61 habitantes por km². O PIB per capita em 2011 era U\$11,05 (IBGE, 2013) e o índice de desenvolvimento humano (IDH) é 0,703 (IBGE, 2010).

A produção agrícola, até pouco tempo base econômica do município, tem com principais culturas banana, arroz, mandioca, cana de açúcar, maracujá e palmito. Araquari é conhecida como Cidade do Maracujá pela importância econômica e cultural da produção deste produto para a cidade, aproximadamente 360 toneladas por ano (IBGE, 2007). O título de Cidade do Maracujá foi destaque em reportagem do jornal interno do BMW Group, *BMW Group Zeitung*, em outubro de 2013. ANEXOS 1 e 2.

Além da estratégica localização ao lado de duas rodovias federais, BR 101 e SC 280, e uma rodovia estadual, SC 301, tem uma privilegiada logística hidroviária com quatro portos próximos, o porto de São Francisco, o porto de Itajaí, o porto de Navegantes e o porto de Itapoá. A proximidade com o segundo e com o terceiro pólo industrial do sul, Curitiba, PR e Joinville, SC respectivamente, é uma vantagem não só logística como comercial. Outro favor relevante na escolha do município para a implantação de novas indústrias é a proximidade com os aeroportos de Joinville SC, Navegantes SC e Curitiba Paraná.

Em 2014 foi a 24ª cidade do Estado de Santa Catarina que mais abriu vagas de emprego, com 1007 novos postos de trabalho formal, número considerado muito alto comparativamente com o número de habitantes que é 29.000 (IBGE, 2013).

Nos últimos anos os investimentos industriais na cidade têm crescido gradativamente. Sem dúvida além da geografia privilegiada, os terrenos planos e com preços atrativos, os incentivos e benefícios fiscais e a agilidade na hora de abrir empresas, um mês em média, são atrativos para os novos investimentos industriais.

¹⁸Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=420130&idtema=130&search=santa-catarina|araquari|estimativa-da-populacao-2014-> Acesso em: 19/07/2014.

As transformações no município estão em ritmo acelerado, em julho de 2013 abriu o Hotel Zanella Jasper, com 36 apartamentos, o primeiro na cidade que, até esta data, tinha um único taxista e uma única BMW ano 1994¹⁹. ANEXO 3.

Para atender os metalúrgicos que irão trabalhar nas novas indústrias, o Sindicato dos Metalúrgicos de Araquari e São Francisco do Sul, entidade filiada a Confederação Nacional dos Metalúrgicos da Central Única dos Trabalhadores (CUT), teve o seu registro publicado no diário oficial em julho de 2014 (ASSESSORIA DE IMPRENSA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS METALÚRGICOS DA **CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES**, 2014)²⁰.

¹⁹Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,bmw-invade-cidade-do-maracuja-no-sul-do-pais,161606e>. Acesso em: 19/08/2013.

²⁰Disponível em: <http://www.cnmcut.org.br/conteudo/araquari-sc-sindicato-dos-metalurgicos-recebe-carta-sindical-e-e-oficialmente-reconhecida-pelo-mte> Acesso em: 21/07/2014.

3.1 BMW Group

O BMW Group²¹ (*Bayerische Motoren Werke*) fundado em 1916 (motores de avião), 1923 (motocicletas), 1928 (automóveis) é uma empresa de grande porte, com capital transnacional e matriz na cidade de Munique, na Alemanha, que atua no ramo automobilístico na fabricação de carros e motos, com 110, 351 trabalhadores²² em 141 países.

Produzindo três das mais importantes marcas de carro de luxo do setor automotivo, BMW, MINI e ROLLS-ROYCE e a motocicleta²³ BMW *Motorrad*, o grupo BMW está entre as 10 maiores fabricas da indústria automobilística do mundo.

Com uma forte política expansionista, a marca BMW é associada à excelência, alto desempenho e inovação. Com objetivo de crescer em todo o mundo através do segmento de veículos de luxo, O BMW Group chama de “cooperação inteligente”²⁴ a rede mundial de fabricas de carros e motores que possui distribuída pelo mundo com o objetivo de dividir a produção de autopeças e motores com agilidade e economia. Com 30 plantas (fabricação e montagem), espalhadas em 14 países em 4 continentes²⁵, produz automóveis em 14 diferentes localizações e motocicletas na Alemanha, na Itália e no Brasil.

Desde meados dos anos 1990 o BMW Group está presente na Brasil. Em 1995 o fundou a sua Companhia Nacional de Vendas no Brasil, em 1999 a BMW Serviços Financeiros e a partir de 2009 começou a produzir motocicletas em sua fábrica na cidade de Manaus no Estado do Amazonas.

Nos últimos anos a BMW cresceu de forma significativa no Brasil. A empresa expandiu suas atividades e especialmente se fortaleceu no mercado brasileiro no segmento de carros de luxo importados [...]. O Grupo BMW trouxe em 2009 a marca MINI para o Brasil com enorme sucesso. No ano seguinte, o Grupo BMW realizou mais uma façanha, começou a produzir motos fora de Berlin em Manaus com grande êxito²⁶.

²¹Disponível em: http://www.bmwgroup.com/e/0_0_www_bmwgroup_com/home/home.html. Acesso em :19/05/2014.

²² Dezembro de 2013. Disponível em: https://www.press.bmwgroup.com/global/pressDetail.html?title=bmw-group-assembles-first-car-in-brazil&outputChannelId=6&id=T0194443EN&left_menu_item=node__4088#. Acesso em:10/10/2014.

²³ Disponível em: http://innovationleaders.org/bmw_company_profile.html. Acesso:30/05/2014.

²⁴ *Intelligent co-operation* (tradução da autora).

²⁵Disponível em : https://www.press.bmwgroup.com/global/pressDetail.html?title=bmw-group-assembles-first-car-in-brazil&outputChannelId=6&id=T0194443EN&left_menu_item=node__4088#. Acesso em:9/10/2014.

²⁶ Disponível em: http://www.bmw.com.br/br/pt/general/recursos_humanos/carreiras/institucional.html. Acesso: 30/05/2014.

Visando um crescimento equilibrado em todos os continentes, a estratégia da produção do *BMW Group* é seguir o mercado e a fábrica no Brasil é parte importante da rede internacional de produção.

Harald Krüger (2014), membro do conselho de administração da BMW AG comentou em Munique, na Alemanha:

“A nova planta no Brasil será um elemento importante dentro da nossa rede internacional de produção e fará uma importante contribuição para um equilibrado crescimento, rentável e globalizado [...]”²⁷.

Segundo o site de informações corporativas do *BMW Group*, em 2013 o grupo vendeu aproximadamente 1.963.000 carros e 115.215 motocicletas em todo o mundo. No Brasil foram vendidos 14.700 veículos, fortalecendo o mercado do segmento de carro de luxo no país. O lucro do grupo BMW, no mesmo ano, foi sem desconto de impostos 7, 91 bilhões de euros, sobre rendimento de 76,06 bilhões de euros²⁸.

Com responsabilidade social, o grupo BMW possui os mesmos padrões de qualidade e segurança em todas as suas plantas, garantindo um cuidado especial com os recursos naturais em todo o processo de produção.

“Nós alcançamos o mesmo alto padrão de produção em todo o mundo, fornecendo treinamento centralizado em Munique para todos os nossos colegas”, diz Nina Althoff (2014) em um treinamento de processos para produção eficiente na Alemanha²⁹.

²⁷ “*The new plant in Brazil will be an important element in our international production network and will make a significant contribution to the BMW Group’s profitable and globally balanced growth[...]*.(Tradução da autora). Disponível em: https://www.press.bmwgroup.com/global/pressDetail.html?title=bmw-group-assembles-first-car-in-brazil&outputChannelId=6&id=T0194443EN&left_menu_item=node__4088#
Acesso em:10/10/2014.

²⁸Disponível em: https://www.press.bmwgroup.com/global/pressDetail.html?title=bmw-group-assembles-first-car-in-brazil&outputChannelId=6&id=T0194443EN&left_menu_item=node__4088#
Acesso em:10/10/2014.

²⁹ “*We achieve the same high production standards worldwide by providing central training in Munich for our colleagues*”. Nina Althoff at a course on efficient production processes training in Germany.
(Tradução da autora).
Disponível em: <http://www.bmwgroup.com>. Acesso: 20/07/2014.

Com objetivo de atender as demandas do mercado mundial desenvolve novos projetos em diferentes países, sem que as fronteiras sejam barreiras para o desenvolvimento de produtos com comprometimento, responsabilidade e alta qualidade.

Nós damos a mesma prioridade para a qualidade dos produtos e para a pontualidade. O compromisso da *BMW Group* para com a qualidade compreende o produto desde a criação original, todo o círculo de vida e o caminho operacional até a reciclagem³⁰.

Com grande preocupação com a sustentabilidade o *BMW Group* segue a Agenda 21 e tem a ISO 14001 desde 1996. O sistema de gerenciamento do meio ambiente fundamenta-se no *EC Ecóloga Audita Regulations* (EMAS).

O *BMW Group* usualmente apoia projetos culturais e esportivos nas localidades onde tem uma planta instalada.

No intuito de contribuir com o desenvolvimento socioeconômico da região onde se instala, o *BMW Group* tem uma forte política de desenvolvimento territorial. Inovação e sustentabilidade são os destaques desta política. “O *BMW Group* quer, ao se instalar em uma região, contribuir imensamente com o desenvolvimento socioeconômico” (BORNHAUSEN, 2013)³¹.

³⁰ “We give equal priority to product quality and punctuality. The BMW Group's commitment to quality comprises the product from its original creation throughout its active lifecycle all the way to recycling and all the operational processes involved”. (Tradução da autora).

Disponível em: <http://www.bmwgroup.com>. Acesso: 13/04/2014.

³¹ Paulo Bornhausen secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável. Caderno Economia. Jornal ANOTÍCIA, p.8, 16/12/2013.

3.2 A implantação da montadora de veículos no município de Araquari, Santa Catarina, Brasil.

"Este é um marco na história do Estado, pois representa uma grande conquista para a nova economia Catarinense" (BORNHAUSEN, 2013)³².

Após dois anos de negociações³³, o Estado de Santa Catarina foi o vencedor³⁴ na disputa pela implantação da primeira fábrica, na América do Sul, do *BMW Group* (*Bayerische Motoren Werke*), que, após o aumento de IPI (imposto sobre produtos industrializados) ocorrido em 17 de setembro de 2011, ameaçou desistir da implantação da fábrica no Brasil.

“Não iremos ao Brasil para termos prejuízo”, declara Frank-Peter Arndt, diretor de produção do *BMW Group*, segundo reportagem do Uol Carros (2012)³⁵.

Depois de consecutivas reuniões entre o *BMW Group* e governantes brasileiros, o anúncio, em setembro de 2012, do novo regime automotivo, Inovar-Auto, para montadoras com fábricas no Brasil, foi fundamental para a decisão do *BMW Group* de se instalar no país.

Com intuito de estimular a tecnologia da indústria no Brasil, aumentar as vendas e possibilitar futuras exportações, as normas do regime automotivo, Inovar-Auto, são o investimento em inovação tecnológica, uso de componentes nacionais, proteção ambiental e economia de combustível. Anexo 4.

As montadoras que se adaptarem recebem um desconto na cobrança de IPI (imposto sobre produtos industrializados) de 30 pontos percentuais. A Medida Provisória nº 638 referente ao Inovar-Auto (Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores) entrou em vigor em 17 de janeiro de 2014 (MP nº638, 2014³⁶; UOL CARROS, 2012³⁷).

³²Em reunião com a diretoria da BMW em Munique, Alemanha. Blog Cláudio Loetz 13/05/2013.

Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/loetz/tag/raimundo-colombo/?topo=84,2,18,,77> Acesso 23/05/2014.

³³ As negociações iniciaram em maio de 2011.

³⁴ O grupo BMW também demonstrou interesse em se instalar no Estado de São Paulo.

³⁵ Disponível em: <http://carros.uol.com.br>. Acesso em: 12/05/2014.

³⁶ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/Mpv/mpv638.htm impressao.htm Acesso: 10/05/2014. Cópia do documento no anexo 4.

Podem se beneficiar deste programa, todas as empresas que comercializam veículos em território nacional e as empresas que apresentam projetos de investimento no setor automotivo.

Estamos, na verdade, anunciando o primeiro grande investimento fruto da política automotiva do governo, que é o Inovar-Auto. É a primeira fábrica da BMW na América Latina, que veio justamente para o Brasil e para Santa Catarina. É um momento importante, mostra que estamos no caminho certo. Desde o início do Inovar-Auto, já tivemos 37 empresas habilitadas. Dessas, oito anunciaram investimentos com fábricas novas ou com a expansão de fábricas já existentes, o que totaliza R\$ 5,5 bilhões³⁸ para os próximos quatro anos (FERNANDO PIMENTEL, 2013)³⁹.

O governador em exercício Raimundo Colombo anunciou em Florianópolis, SC, no dia 8 de abril de 2013 a vinda do grupo para o município de Araquari, Santa Catarina, quando também foi apresentado o protocolo de intenções, com 36 páginas, assinado pelo *BMW Group* e a prefeitura de Araquari, SC.

“Será a primeira montadora de automóveis de Santa Catarina, e justamente uma das maiores e de mais avançada tecnologia do mundo” afirma o governador Raimundo Colombo em entrevista ao jornalista Paulo Gomes (2012)⁴⁰.

Segundo a Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina⁴¹, no protocolo de intenções⁴² o estado de Santa Catarina garante o subsídio do governo catarinense, através do maior financiamento, já realizado nos 52 anos de existência, do Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo-sul (BRDE), 80 milhões de euros, com retorno previsto para 4 anos. O contrato prevê taxa Selic mais 0,5% ao ano. Anexos 5 e 6.

³⁷ Disponível em: <http://carros.uol.com.br>. Acesso em: 12/05/2014.

³⁸ 1,82 bilhões de Euros. Conversão em 20/07/2014.

³⁹ Trecho da entrevista do ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior concedida na assinatura do contrato com o *BMW Group* em 8 de abril de 2013.

Disponível em: <http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/04/09>. Acesso:13/03/2014.

⁴⁰ Disponível em: <http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2012/10/a-bmw-vai-desencadear-um-grande-processo-ao-redor-da-fabrica-afirma-colombo-3923635.html?impressao=sim> Acesso:12/10/2013.

⁴¹ Disponível em: <http://www.sef.sc.gov.br> Acesso 20/06/2014.

⁴² Disponível em: [HTTP//anoticia.clicbs.com.br/SC/economia/ano-da-alemanha-no-brasil/noticia/2013/07...](http://anoticia.clicbs.com.br/SC/economia/ano-da-alemanha-no-brasil/noticia/2013/07...) Acesso 20/06/2014.

O contrato do BRDE com o *BMW Group* inclui a compra da área de 1,5 milhão de m², as obras de infraestruturas, inclusive uma estação de dessalinização da água e a locação, por 24 meses, do local para treinamento da mão de obra e suporte a fábrica da BMW.

Este incentivo, com variação nos valores, é extensivo a todas as empresas fornecedoras da montadora que se instalem no município de Araquari, SC, assim como a todos os novos investimentos ou ampliações que seja feitos pelo *BMW Group* nesta mesma planta.

O Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE) assinou contrato de financiamento com a BMW no valor de R\$ 240 milhões. Os recursos serão aplicados em todas as obras de infraestrutura [...] serão feitos serviços como o de terraplenagem da área de 492 mil m², fornecimento de energia, água e abertura de ruas. Esta é a maior operação financeira do banco em seus 52 anos de história, festeja o diretor de operações do BRDE, Neuto de Conto (LOETZ, 2013) ⁴³.

Demais benefícios oferecidos no protocolo de intenções: a) a garantia da proibição da instalação de indústrias poluidoras (químicas, refinarias de petróleo, fábricas de cimento, de papel, atividades mineradora e indústrias movidas a carvão com mais de 50 megawatts) no entorno da montadora alemã; b) a segurança efetiva da polícia militar na região da montadora e no bairro onde os trabalhadores expatriados morarem; c) o limite da zona industrial, criado com o novo Plano Diretor do município, deve ficar a no mínimo 1,5 km do local da fábrica; d) o município deve auxiliar na utilização futura de energia renovável para a montadora à rede de distribuição para micro ou mini gerador.

Isenções e incentivos fiscais:

1. os incentivos fiscais concedidos pelo governo do Estado de Santa Catarina não têm custo para a montadora,
2. a contrapartida à subvenção econômica será de no máximo de 1,66 euros por m² quadrado,
3. isenção de recolhimento de ISS sobre todos os serviços contratados ou subcontratados, relacionados à construção ou expansão da fábrica,
4. alíquota máxima cobrada será de 2% sobre os tributos por um período de 15 anos, a partir do início da operação,
5. isenção de IPTU e de todas as taxas municipais por 15 anos.

⁴³Disponível em: <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/05/bmw-faz-o-maior-financiamento-da-historia-do-brde-4133053.html?impressao=sim>. Acesso: 10/6/2014.

O protocolo ressalta que no caso de suspensão ou eliminação de incentivos econômicos dados ao *BMW Group*, o município deve conceder incentivo com valor econômico equivalente.

Segundo dados da secretaria da fazenda do estado de Santa Catarina, em 9 de maio de 2013, a previsão de faturamento do *BMW Group* no primeiro ano de produção em Araquari, Santa Catarina é de 2 bilhões de reais⁴⁴, quatro vezes maior que o produto interno bruto do município em 2013⁴⁵.

A contrapartida oferecida pelo BMW Group: a) um investimento de 170 milhões de euros no prazo de cinco anos; b) criar 1.100 empregos diretos e 2.500 indiretos; c) atingir uma receita bruta aproximada de 4 bilhões de euros ao final de cinco anos de operações através da venda dos veículos produzidos na unidade de Araquari, SC, assim como, com a venda dos carros importados para o Brasil através dos portos e aeroportos catarinenses. Antes os carros eram importados através do porto de Santos, SP.

“O porto de Itapoá tornou-se a porta de entrada das peças e equipamentos da empresa”, afirmou Bornhausen, em artigo que escreveu no jornal de maior circulação do estado de Santa Catarina, em 16 de dezembro de 2013⁴⁶.

Somos parceiros das empresas no investimento, e exigimos retorno como qualquer investidor. Não isentamos a empresa de pagar tributos e o pagamento de impostos vai acontecer mesmo antes do primeiro carro sair da fábrica em Araquari (BORNHAUSEN, 2013).⁴⁷

Depois de firmado o acordo entre governo do estado e empresa, em 2013, o *BMW Group* importou através do porto de Itapoá⁴⁸, Santa Catarina, 122, 51 milhões de euros em automóveis com motor do exterior, gerando uma arrecadação estimada de 9,89 milhões de euros em ICMS. A expectativa de importação de veículos em 2014, segundo a diretora de relações governamentais do *BMW Group*, Gleide Souza, é de 20 mil carros, 70% vem da Europa e 30% dos Estados Unidos (FROEHLICH, 2014)⁴⁹.

⁴⁴ 0,66 bilhões de Euros. Conversão em 20/07/2014.

⁴⁵ Disponível em: <http://www.sef.sc.gov.br>. Acesso: 24/04/2014.

⁴⁶ Caderno opinião. *Jornal Anotícia*, Joinville, p.8, 16 de dez. 2013.

⁴⁷ Secretário do Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <http://www.sef.sc.gov.br> Acesso 20/06/2014.

⁴⁸ Distancia entre Araquari Santa Catarina e o porto de Itapoá é de 105 km.

⁴⁹ Caderno de economia. *Jornal Anotícia*, Joinville, p.23, 9 de jan. 2014.

Se o BMW Group rescindir o protocolo deverá indenizar o município de Araquari, SC pelos investimentos feitos após a assinatura do contrato, dos quais tenha se beneficiado.

3.3 A implantação da montadora e o meio ambiente

Com relação aos possíveis efeitos no meio ambiente, o BMW *Group* apresentou um projeto com as características ambientais da unidade da fábrica de Araquari, SC, Brasil:

- . Atender os requisitos ambientais para receber a ISO 14.001.
- . Armazenamento separado de produtos químicos para evitar vazamentos.
- . Setor de pintura usará produtos à base de água.
- . Estação de tratamento de efluentes, conforme exigem às legislações estadual e federal, a água será tratada e depois descartada no rio Pirai.
- . 100 mil toneladas/ano de efluentes industriais e 12 mil toneladas/ano de efluentes sanitários.
- . Central de gerenciamento de resíduos regulamentada pelas normas de ABNT.
- . Previsão de gerar 11.597 toneladas de resíduos.

O BMW *Group*, cumprindo determinação do Estado para obter as licenças para o início das obras, desenvolveu para a Fundação do Meio Ambiente (FATMA) um estudo de impacto ambiental (EIA-Rima) apontando os pontos que necessitam de maior atenção com a implantação da montadora e realizou uma audiência pública para que a comunidade conhecesse todo o processo.

Segundo o EIA-RIMA os principais impactos são: a) interferência com redes e serviços públicos na linha de transmissão de energia; b) uso parcial da área para acomodação final de resíduos sólidos; c) criação de comunidades no entorno da montadora que não são planejadas; d) aumento dos níveis de ruído durante a construção e a operação; e) risco de acidentes de trabalho durante as obras; risco de incômodos associados ao trânsito; f) recursos hídricos, solo e qualidade do ar terão impactos negativos; g) para a fauna impacto negativo de

baixa intensidade, porém irreversíveis; h) a flora sobre um impacto negativo de alta intensidade irreversível (MUNIZ, 2013)⁵⁰.

A partir do resultado do estudo a montadora apresentou as seguintes ações de compensação: a) otimização ambiental do projeto executivo do núcleo de gestão ambiental; b) incorporação de condições ambientais nos documentos contratuais de obra; c) salvamento da flora; monitoramento da flora; d) prospecção, resgate e preservação do patrimônio arqueológico, histórico e cultural; e) planejamento ambiental contínuo; g) gestão ambiental e monitoramento ambiental da obra; h) adequação ambiental contínua de procedimentos construtivos; i) capacitação ambiental da mão de obra contratada; j) segurança do trabalho e saúde ocupacional; l) atendimento e emergências ambientais; m) gestão completa do meio ambiente; n) gerenciamento de resíduos sólidos; o) gerenciamento de potenciais passivos ambientais; p) controle de fluentes; controle de tráfego; q) controle de emissões atmosféricas; r) racionalização do uso da água e de energia (MUNIZ, 2013).⁵¹

Tanto o documento quanto a audiência pública são passos necessários para a liberação de uma licença ambiental prévia (LAP), que antecipa a licença ambiental de instalação (LAI).

Ainda na mesma matéria, Muniz (2013) afirma que o estudo EIA-RIMA contratado pela BMW, conclui que a obra é positiva para a região e as ações compensatórias terão o efeito de neutralizar a médio e longo prazo, parte dos impactos negativos do projeto e potencializar os positivos. O estudo considera ainda que a instalação da montadora trará muitos benefícios para o município de Araquari, assim como para todo o estado de Santa Catarina.

Para suprir a grande demanda de água da fábrica do BMW Group em Araquari, SC, serão construídos poços artesianos, visto que a região sofre com constantes problemas de falta de água.

A Fundação do Meio Ambiente (FATMA) assinou em 13 de dezembro de 2013 a licença ambiental para a instalação (LAI) da montadora do BMW Group em Araquari, SC, a

⁵⁰ Disponível em: <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/05/estudo-encomendado-pela-bmw-lista-os-efeitos-da-fabrica-em-araquari-4123658.html>. Acesso em: 13/10/2013.

⁵¹ Disponível em: <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/05/estudo-encomendado-pela-bmw-lista-os-efeitos-da-fabrica-em-araquari-4123658.html>. Acesso em: 13/10/2013.

LAI é autorização para início das obras de construção, não de funcionamento da empresa, conforme explicou Gean Loureiro, presidente da FATMA em 13 de novembro de 2013⁵².

Após o término da construção, nossos técnicos vão vistoriar o empreendimento e se certificar de que tudo está de acordo com o projeto apresentado. Ai então será emitida a Licença de Operação, permitindo que a montadora possa iniciar a produção de veículos.

Com objetivo de conhecer o modelo de operação das fábricas do *BMW Group* na Alemanha, um grupo de técnicos da Fundação do Meio Ambiente (FATMA) visitou duas montadoras uma em Leipzig e outra em Munique. Segundo a FATMA, a vistoria faz parte do estudo ambiental para que seja concedida a licença para o funcionamento da montadora. Os técnicos avaliaram como é feita a pintura dos veículos, produtos utilizados e o descarte das sobras. A partir da visita podem ser criados parâmetros que possibilitem uma adaptação à legislação brasileira⁵³.

A construção da montadora terá 757 trabalhadores com função operacional na obra e 90 na área administrativa. A exigência da FATMA é que seja utilizada mão de obra local.

⁵² Disponível em: <http://www.sc.gov.br>. Acesso em: 01/03/2014.

⁵³ Disponível em: <http://www.fatma.sc.gov.br/noticia/equipe-tecnica-da-fatma-vistoria-fabrica-da-bmw-na-alemanha>. Acesso em: 01/03/2014.

3.4 Movimentos socioeconômicos na região

A unidade produtiva de Araquari, SC está localizada em uma área de 1,5 milhões de metros quadrados às margens da BR 101, com área construída de 500 mil m² que poderá chegar a 800 mil m². Com capacidade produtiva de 20 mil automóveis de luxo nos primeiros 12 meses, passando a produzir 32 mil veículos ano a partir de 2016. As obras para a construção da única fábrica na América Latina da *BMW Group*, iniciaram em 11 de dezembro de 2013 e a previsão para o início da produção de veículos é setembro de 2014. Esta unidade desenvolverá as atividades de montagem, soldagem, pintura e logística com geração aproximada de 1.100 empregos diretos e aproximadamente 2.500 indiretos. A previsão é produzir 5 modelos de veículos: Série 3 (o mais vendido no mundo), X 1, X 3 e depois o Série 1 (preço popular), e o *Mini Cooper Countryman*, todos dirigidos ao mercado interno brasileiro (LOETZ, 2013)⁵⁴.

Evidenciando a preocupação do governo catarinense em atrair investidores para o estado, juntos o governo do estado e do município de Araquari, ofereceram um modelo moderno de atração com retorno garantido do investimento público, assegurando o compromisso com o com o cumprimento da lei, conforme depoimento do prefeito de Araquari, João Pedro Woitexem, em entrevista (2012):

Montamos um formato na administração pública que permite responder aos empreendedores em 48 horas sobre a viabilidade, ou não, de instalação de empreendimentos no município. E se a resposta é positiva, temos condições de entregar o alvará de construção em dez dias, respeitadas todas as regras jurídicas, é claro⁵⁵.

Contribuíram para a escolha da cidade de Araquari, a proximidade com Joinville⁵⁶ (14, 5 km em linha reta ou 25 km de condução), a cultura alemã local, a criação de um distrito industrial (já todo vendido), a mudança no zoneamento para a expansão dos negócios em

⁵⁴ Caderno de economia. *Jornal Anotícia*, Joinville, p.23, 25 de nov.2013.

⁵⁵ Entrevista do prefeito de Araquari João Pedro Woitexem em março de 2012.

Disponível em: [http://wp.clicrbs.com.br/loetz/2012/03/19/entrevista-o-futuro-de-araquari-se-constroi-
agora/?topo=84,2,18,,67](http://wp.clicrbs.com.br/loetz/2012/03/19/entrevista-o-futuro-de-araquari-se-constroi-
agora/?topo=84,2,18,,67) Acesso em: 20/2/2014..

⁵⁶ “Em 2014 o Grupo BMW dará mais um passo histórico em direção ao compromisso de longo prazo da BMW com o mercado brasileiro e irá inaugurar uma nova fábrica em Araquari, próxima a Joinville, no Estado de Santa Catarina”. Disponível em: <http://www.bmw.com.br> Acesso: 03/07/2014.

lugares antes não permitidos, baixo custo do metro quadrado junto à BR 101 e BR 280 e a construção de uma escola de ensino técnico e superior (o terreno já foi comprado).

Com expectativa de desenvolvimento socioeconômico, estabeleceram-se novas diretrizes para o município, através de lei complementar, que possibilitaram alteração no plano diretor ampliando o distrito industrial. Anexo13.

Uma política pública possui dois elementos fundamentais: intencionalidade pública e resposta a um problema público; em outras palavras, a razão para o estabelecimento de uma política pública é o tratamento ou a resolução de um problema entendido como coletivamente relevante (SECCHI, 2013, p. 2).

Com intenção de continuar atraindo investimentos para o estado, o governo do Estado de Santa Catarina em parceria com o SEBRAE/SC, desenvolveu o Programa Nova Economia Catarinense, uma série de ações para fortalecer toda a cadeia econômica com inovação e respeito ao meio ambiente.

O retorno do investimento do BMW *Group* não é apenas financeiro ou tecnológico, é também na melhora da qualidade de vida da população com o aumento da renda e do nível da educação, segundo Paulo Alceu (2013) Araquari passará da terra do maracujá para cidade da BMW⁵⁷.

As primeiras ações que evidenciam movimentos socioeconômicos na região resultantes da implantação da montadora alemã serão descritas a seguir:

- . Assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) que determina de que maneira o município com participação da Secretária do Desenvolvimento Econômico podem proceder com relação ao plano diretor do município de Araquari ⁵⁸. Anexo 9.
- . Com objetivo de facilitar a mobilidade para o trabalho, as alterações no plano diretor do município incluirão o planejamento das zonas habitacionais para os próximos 50 anos ⁵⁹. Anexo 13.

⁵⁷ Disponível em: http://www.pauloalceu.com.br/laboratorio/nota_interna?colunas=habemus-bmw--1
Acesso em: 9/04/2013.

⁵⁸ Disponível em: <http://www2.prsc.mpf.mp.br/conteudo/servicos/noticias-ascom/ultimas-noticias-antiores/2013/novembro/mpf-participa-de-audiencias-publicas-em-araquari>. Acesso em 17/11/2013.

- . A utilização do porto de Itapoá, SC ⁶⁰.
- . A implantação de um escritório comercial na cidade de Joinville e um centro de treinamento onde trabalham 80 pessoas, supervisores que estão sendo treinados por 15 técnicos vindos da Alemanha. “Neste período de treinos, eles vão montar e desmontar 96 veículos da marca, para aprenderem todo o processo produtivo” (SOUZA, 2014) ⁶¹.
- . Em 7 de julho de 2014, uma parceria entre governo do estado de Santa Catarina e a prefeitura de Araquari possibilitou a implantação de uma unidade do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), onde serão ministrados, com apoio do BMW Group, cursos técnicos nas áreas de metalmecânica, ajustador mecânico, desenhista mecânico, automação e eletricitista de automóveis⁶².
- . Palestras para orientar os empresários sobre os impactos econômicos da implantação da montadora e quais serão os benefícios oriundos deste projeto.
- . A prefeitura de Araquari, SC, oferece para a comunidade um curso de inglês gratuito, através do programa *Welcome Araquari*. São 48 horas de aula, ministradas em quatro escolas municipais, durante 01 mês.
- . Foi lançada a campanha: emplaque o seu carro em Araquari, o IPVA fica para a nossa cidade.
- . Em uma parceria entre governos do estado e prefeitura, está sendo construída uma escola estadual de ensino médio para 2.100 alunos. A prefeitura de Araquari doou o terreno para o Estado de Santa Catarina construir a escola. “Nós doamos ao Estado o terreno que tem 11 mil metros quadrados, [...] sem dúvidas será uma obra que vai

⁵⁹ Disponível em: <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/390>. Acesso em: 8/12/2013.

⁶⁰ Já citado anteriormente.

⁶¹ Informação oral ACIJ 8/4/2014. Gleide Souza Diretora de Relações Governamentais.

⁶² Disponível em: <http://www.sc.senai.br/siteinstitucional/comunicacao/noticias/exibir/id/1106/titulo/fiesc-inaugura-unidade-do-senai-em-araquari>. Acesso em: 10/7/2014.

beneficiar [...] a cidade, proporcionando novas vagas para nossos estudantes”, diz o prefeito João Pedro Woitexem (2014) ⁶³.

Araquari está em fase de crescimento, as pessoas estão procurando a cidade não somente para trabalhar, mas para morar e assim surgem os desafios como na área da educação, de suprimirmos as demandas de alunos e a construção desta escola irá nos auxiliar a minimizarmos essa necessidade”, diz o prefeito João Pedro Woitexem em 17 de julho de 2014 ⁶⁴.

- . Instalação de uma corporação militar que terá capacidade para fiscalizar, combater incêndios, e fazer atendimentos de emergência, inclusive de vítimas de trânsito. A cidade já tem uma corporação de bombeiros voluntários.
- . Força Nacional doa equipamentos para o Corpo de Bombeiros Militar de Araquari em julho de 2014⁶⁵. Os equipamentos são uma serra sabre (para cortar divisões e portas) e dois aparelhos de respiração autônoma (usado em lugares com gases tóxicos e/ou com pouca circulação de ar).
- . O Corpo de Bombeiros Militar de Araquari oferece Curso de Atendimento Básico a Emergências (CBAE), com 60 horas de duração, para aos habitantes de Araquari maiores de 18 anos.
- . Em desenvolvimento um projeto para melhorar os acessos e a circulação na BR 101, com definição de novos acessos e de marginais que facilitem o tráfego próximo ao município de Araquari, SC.

Araquari está crescendo e em desenvolvimento, é necessário que pensamos agora em mudanças que possam trazer uma melhor trafegabilidade e que ofereça mais segurança para nossa população. Algumas mudanças podem causar um transtorno momentâneo, mas, elas são necessárias para que possamos mesmo salvar vidas (WOITEXEM, 2014) ⁶⁶.

- . Inauguração do primeiro hotel no centro de Araquari, SC. Anexo 3.

⁶³ Disponível em: <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/735>. Acesso em 20/07/2014.

⁶⁴ Disponível em: <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/734>. Acesso em: 17/07/2014.

⁶⁵ Disponível em: <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/739>. Acesso em: 19/07/2014.

⁶⁶ Disponível em: <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/733>. Acesso em: 18/07/2014.

- . A prefeitura de Araquari e o governo do estado de Santa Catarina estão estudando a viabilidade de construir um aeroporto internacional que atenda além das cidades da região os portos de Itajaí e Itapoá.
- . Implantação de um programa para a aquisição da casa própria para os servidores do município. Com intenção de diminuir o déficit habitacional do município, o projeto deve ser subsidiado pelo programa Minha Casa Minha Vida, do Governo Federal.
- . Projeto de revitalização da praça central de Araquari Monsenhor Sebastião Scarzello⁶⁷.

Alguns dos fatores que suscitam preocupação com a instalação da fábrica do BMW Group:

Alterações no Plano Diretor do Município que criou novas zonas de produção industrial, de produção industrial automobilística e de aterramento sanitário, sobrepostas às terras indígenas⁶⁸. Anexo 13.

- . Deficiência na saúde, o município não tem pronto atendimento 24 horas e o hospital mais próximo fica a 19 km em Joinville.
- . Falhas no abastecimento de água em algumas regiões do município.
- . O déficit habitacional no município chega a duas mil famílias, incluindo-se, nestes dados, casas e barracos precários. Com a instalação de novas empresas, mais famílias devem chegar ao município aumentando consideravelmente a população do município⁶⁹.

⁶⁷ Disponível em : <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/872>. Acesso em 12/11/2014.

⁶⁸ Disponível em: <http://www2.prsc.mpf.mp.br/conteudo/servicos/noticias-ascom/ultimas-noticias-antiores/2013/novembro/mpf-participa-de-audiencias-publicas-em-araquari>. Acesso em 17/11/2013.

⁶⁹ Disponível em: <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/686>. Acesso em 20/07/2014.

- . As rodovias que cortam o município tem movimento intenso. É constante a lentidão no tráfego na rodovia federal SC 280, que deveria ser duplicada.
- . O grande número de acidentes automobilísticos na rodovia federal SC 280.
- . Deficiência educacional - a falta de qualificação da população faz com que muitas vagas de trabalho tenham que ser preenchidas por trabalhadores oriundos de outras regiões.

3.4 Trabalhar no BMW Group em Araquari, Santa Catarina

“O objetivo final de uma estratégia de desenvolvimento deve ser a construção de uma sociedade democrática, tecnologicamente avançada, com emprego e moradia dignos para todos, ambientalmente planejada, com uma justa distribuição de renda e da riqueza, com igualdade plena de oportunidades [...]” (CASTELAR, 2009). O número de postos de trabalho gerados é sempre fator relevante na análise de novos investimentos em qualquer setor de atividade, sendo que o destaque é para os empregos que, por necessidade de conhecimento técnico, induzem a população a melhor se capacitar.

BMW Group e os seus trabalhadores

Segundo Betina Kraus (2013), diretora de recursos humanos no Brasil, a política de recursos humanos da empresa é global “[...] sem tropicalização”, faz parte da estratégia e das decisões estruturais do BMW Group⁷⁰.

A diretora de recursos humanos explica que o trabalho no grupo BMW é desenvolvido por equipes, a criatividade, as novas ideias e opiniões dos trabalhadores são valorizadas e utilizadas para melhorar o processo de trabalho nas fábricas. Desenvolver tarefas com qualidade, segurança e com atenção ao meio ambiente é fundamental. Os trabalhadores têm novas oportunidades de desenvolver a carreira dentro da mesma fábrica, ou em outras do mesmo grupo, dependendo das suas habilidades, capacidades e postura no trabalho em equipe. O trabalho é flexível, quando tem mais trabalho é necessário fazer hora extra, que são pagas através de banco de horas⁷¹.

⁷⁰ Disponível em: http://www.bmw.com.br/br/pt/general/recursos_humanos/carreiras/institucional.html. Acesso: 13/04/2014.

⁷¹ Disponível em: <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/negocios/noticia/2013/11/multinacional-revela-politica-de-rh-e-perfil-ideal-para-fabrica-de-araquari-4334668.html>. Acesso em: 29/03/2014

Segundo Gleide de Souza (2014),⁷² diretora de relações governamentais da BMW Group, existe uma parceria com uma consultoria internacional para conduzir o processo de seleção dos profissionais que atuarão na unidade fabril de Araquari, Santa Catarina. Hoje são 180 profissionais contratados, até o fim do ano serão 800, as vagas disponíveis são na grande maioria na produção, existem algumas na área administrativa, mas o número não foi revelado.

O interesse maior é contratar trabalhadores da região, mas os de outras localidades também serão bem-vindos.

Segundo informações do site do BMW Group⁷³ para trabalhar na produção os requisitos são: ensino médio completo, disponibilidade para trabalhar em turnos, mas no primeiro ano de trabalho, os horários serão fixos. Ter curso técnico nas áreas de mecânica ou engenharia é um diferencial, não uma obrigatoriedade. Como não existem montadoras na região, não é necessário ter experiência em indústria automotiva.

As competências desejadas nesta área são ênfase na qualidade, iniciativa, disposição para trabalhar em equipe, habilidade com atividades manuais, conhecimento do processo de produção enxuta e métodos de qualidade. “A BMW está fazendo um investimento alto para garantir que a montadora de Araquari tenha o mesmo padrão de qualidade do resto do mundo” (KRAUS, 2014)⁷⁴.

Nas funções administrativas, as possibilidades de trabalho são para analistas de recursos humanos em todos os níveis, tecnologia da informação e nas áreas de logística, controle de qualidade, carroceria e pintura. Para a área de tecnologia da informação é necessário conhecimento em SAP, em todas as áreas administrativas a fluência em inglês é desejável.

O BMW Group ressalta que recebe candidatos independentemente de raça, origem étnica, nacionalidade, religião, sexo, idade, deficiência, aparência, ou orientação sexual. Enfatiza que todos os candidatos são tratados de forma justa e igualitária.

⁷² Informação oral ACIJ 8/4/2014. Gleide Souza Diretora de Relações Governamentais.

⁷³ Disponível em: www.bmw.com.br. Acesso em: 30/06/2014.

⁷⁴ Betina Kraus, diretora de recurso humanos da BMW no Brasil. Caderno de Economia. Jornal Anotícia, p. 5, 17-18/05/2014.

Uma das características do *BMW Group* é a baixa rotatividade (*turnover*) entre os funcionários. No Brasil existirá um intercâmbio cultural, ainda segundo Kraus (2014) [...] o brasileiro é naturalmente entusiasta e propenso ao diálogo. É uma cultura que tem paixão por fazer. O alemão é planejador [...] tem sede de mudanças⁷⁵.

Antes mesmo da fábrica de Araquari ficar pronta, o *BMW Group* montou um centro de treinamento na cidade de Joinville, onde já estão trabalhando 80 pessoas, treinadas e supervisionadas por 15 técnicos vindos da Alemanha⁷⁶.

Para participar do processo seletivo é necessário cadastrar um currículo traduzido para o inglês no site www.bmw.com.br, se inscrever na área de interesse, conferindo se a descrição da vaga e os requisitos estão de acordo com o interesse do candidato. Todas as informações estão em inglês. A fábrica oferece oportunidade de trabalho para 27 funções, predominando as áreas da saúde (médico e enfermeira do trabalho), auditoria, nutrição, linha de montagem, recursos humanos, tecnologia da informação e logística⁷⁷.

A seguir um detalhamento das etapas do cadastramento para trabalhar no *BMW Group* no Brasil⁷⁸:

1. Confira as oportunidades no site: www.bmw.com.br – opção recursos Humanos.
2. Clique na vaga que tiver interesse.
3. O site vai mostrar a descrição da oportunidade de trabalho e quais são os requisitos para a vaga.
4. A BMW pede, ao usuário, autorização para armazenar os dados do candidato - garante a confidencialidade das informações.
5. Preenchimento de questionário: motivos para trabalhar na empresa, possibilidade de mudança, tempo de experiência, nome do último empregador, domínio de inglês/português, conhecimento de outras línguas, como conheceu a BMW Brasil.
6. Envio das informações. O sistema pede para o candidato checar se todos os documentos foram enviados.

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ Disponível em: http://www.bmw.com.br/br/pt/general/recursos_humanos/carreiras/painel.html. Acesso: 22/07/2014.

⁷⁸ Disponível em: <http://www.clicrbs.com.br/pdf/14154486.pdf>. Acesso: 07/03/2014.

Para as vagas de operacionais na linha de montagem, não é necessário se cadastrar no site, o SINE de Araquari recebe os currículos e envia para a empresa recrutadora, os requisitos são: ensino médio completo e idade superior a 18 anos⁷⁹.

Com objetivo de buscar subsídios para implantar política de melhoria de qualidade de vida e educação dos trabalhadores, uma equipe de colaboradores do SESI e do SENAI, entidades que compõem o Sistema FIESC, realizou, no mês de março de 2013, visita técnica na fábrica da BMW, em Munique, Alemanha⁸⁰.

Como parte dos programas de saúde, de medicina do trabalho, de segurança do trabalho e de ergonomia desenvolvidos pelo *BMW Group*, a fábrica de Munique na Alemanha possui academia de ginástica e fisioterapia para o seus trabalhadores.

“A BMW investe muito em ergonomia para os trabalhadores. A linha de produção dos motores foi adaptada para que os colaboradores exerçam suas funções com postura mais adequada” (TONEDI, 2013)⁸¹.

⁷⁹ Disponível em: <http://www.inova.sc.gov.br/?p=4021>. Acesso em: 7/4/2014.

⁸⁰ Disponível em: <http://aindustriapelaeducacao.fiescnet.com.br/noticias/equipe-do-sistema-fiesc-faz-visita-tecnica-a-europa.html>. Acesso: 17/4/2013.

⁸¹ Disponível em: <http://aindustriapelaeducacao.fiescnet.com.br/noticias/equipe-do-sistema-fiesc-faz-visita-tecnica-a-europa.html>. Acesso: 17/4/2013.

IV

METODOLOGIA

O método é o caminho que possibilita a construção e o desenvolvimento de conhecimento através da constatação da verdade dos fatos e da identificação das características e relações existentes entre as causas e efeitos de um fenômeno (OLIVEIRA, 2001; GIL 2007). “Os métodos não são estratégias passivas. Eles produzem, revelam e permitem a exibição de diferentes tipos de identidades de maneiras diversas” (FINE; WEIS, 1996, p. 267).

Segundo Strauss e Corbin (1998), o método científico é um conjunto de procedimentos e técnicas para coletar dados que, quando utilizados adequadamente, tornam possível a reflexão e o estudo da realidade social, fornecendo meios para que o objetivo proposto na pesquisa seja alcançado.

Fundamentada nos construtos acima este capítulo expõe os procedimentos metodológicos utilizados para a realização deste estudo de abordagem qualitativa, que objetiva explorar, empiricamente, os fundamentos identificados na revisão da literatura. “A pesquisa qualitativa é, ela própria, um campo de investigação, interage com disciplinas, campos e objetos de estudo” (DENZIN; LINCOLN, 2000, p. 2)⁸² através do uso e da coleta de materiais empíricos, que descrevem momentos e significados rotineiros e problemáticos na vida das pessoas.

Independentemente da utilização das mais diversas fontes, a pesquisa qualitativa utiliza praticas de interpretação, interligadas entre si, que, pelo fato de resultarem em diferentes pontos de vista, possibilitam uma melhor compreensão de objeto de estudo desta pesquisa, sobre os diversos impactos resultantes da implantação da indústria automobilística, no município de Araquari, SC, Brasil. “O objetivo da pesquisa qualitativa é desenvolver conceitos que nos ajudam a compreender os fenômenos sociais na sua forma original, dando ênfase para os significados, para as experiências e para a visão dos participantes” (POPE; MAYS, 1995, p. 43)⁸³.

⁸² “Qualitative research is a field of inquiry in its own right. It crosscuts disciplines, fields, and subject matters”.

⁸³ “The goal of qualitative research is the development of concepts which help us to understand social phenomena in natural settings, giving due emphasis to the meanings, experiences, and views of all the participants”.

A flexibilidade do método qualitativo permite que seja escolhida a técnica mais adequada para a coleta de dados. “O pesquisador coleta materiais empíricos que tenham ligação com a questão, para então analisá-los e escrever a seu respeito” (DENZIN; LINCOLN, 2000, p. 32).

Nesta pesquisa foi utilizado o método de estudo de caso como unidade de análise. A organização escolhida foi a fábrica do *BMW Group*, localizada em Araquari, SC.

Gil (2007) e Yin (2010) explicam que o estudo de caso permite uma investigação profunda e detalhada, que preserva as características e os significados dos eventos que se deseja estudar, sobre os quais o pesquisador não tem nenhum controle, apesar de serem muitas vezes atuais.

Depois de um estudo sobre o *BMW Group*, sobre o município de Araquari, SC, o estudo de caso sobre a implantação da fábrica procura, principalmente, conhecer e explicar as decisões tomadas pelo governo brasileiro nos âmbitos federal, estadual e municipal e pelo *BMW Group*, quais os motivos que levaram a determinadas decisões, como estas foram implementadas e quais os resultados esperados pelos governos, pela empresa e pela população.

A seguir a descrição do desenvolvimento da pesquisa.

4.1 Descrição do processo desenvolvido neste estudo

1. Revisão teórica em livros e periódicos científicos da área de Ciências Sociais e Administração de Empresas.
2. Pesquisa empírica – coleta de dados através de:
 - . Visita à cidade de Araquari, Santa Catarina e ao local de construção da fábrica.
 - . Troca de *e.mail* com a assessoria de imprensa da prefeitura de Araquari, para obtenção de informações sobre o processo de implantação da BMW.
 - . Jornais e revistas internacionais, nacionais e locais.
 - . Websites.
 - . Entrevistas semiestruturada com: um ex-governador do Estado de Santa Catarina e atual Senador da República; um arquiteto urbanista, que trabalhou 20 anos no instituto de desenvolvimento urbano de Joinville, SC; um engenheiro agrônomo, que trabalha também como auditor ambiental, no Estado de Santa Catarina; um técnico inglês, que trabalha através de uma empresa alemã, na construção da montadora; uma empresária (51 anos) que não nasceu em Araquari, mas sempre morou lá; com um metalúrgico (26 anos) que mora há 14 anos na cidade e com uma administradora escolar, funcionária pública (51 anos) nascida em Araquari, morou 11 anos fora e retornou ao município.
 - . Utilização de entrevista concedida pelo prefeito de Araquari, SC para o Jornal ANOTÍCIA de Joinville, SC.
 - . Utilização de depoimento, do secretário do desenvolvimento econômico de Santa Catarina, em palestra para universitários da Universidade de Joinville (UNIVILLE).
 - . Utilização dados da exposição oral sobre a implantação da montadora que Gleide Souza, diretora comercial do BMW Group, fez em Joinville na Associação Comercial e Industrial de Joinville e de depoimento para o Jornal ANOTÍCIA de Joinville, SC.
3. Transcrição das entrevistas realizadas pela pesquisadora.
4. Apresentação dos aspectos relevantes do discurso dos entrevistados.
5. Apresentação, análise e discussão dos resultados.

4.2 Participantes

“O objetivo da pesquisa qualitativa não é identificar estatisticamente um número de respondentes ou produzir previsões numéricas” (POPE; VAN ROYEN, BAKER, 2002 p. 149)⁸⁴, assim sendo, o planejamento das entrevistas qualitativas deve considerar com muita atenção o objetivo a ser alcançado e a justificativa da escolha dos sujeitos respondentes (KVALE, 1996; RUBIN; RUBIN, 1995; ZANELLI, 2002).

A escolha do número de participantes da entrevista qualitativa depende do tema, do contexto que se pretende analisar e dos recursos disponíveis, com um número grande de participantes, a similaridade nas respostas pode dificultar a interpretação da realidade do fato pesquisado, porque, apesar das representações serem individuais, resultam de processos sociais compartilhados (GASKEL, 2010).

A primeira seleção dos participantes foi feita com base na constatação, pela pesquisadora, da participação direta na vinda da fábrica do BMW *Group* para o município de Araquari, Santa Catarina. A seguir foram feitos contatos com trabalhadores da obra, habitantes do município de Araquari e com profissionais de Araquari e Joinville que, de alguma maneira, estavam envolvidos no processo, como consultores, líderes comunitários, autores de matérias publicadas nos jornais locais ou nas redes sociais.

Além de tomar conhecimento da importância dos participantes no processo de implantação da montadora, através de notícias vinculadas nas redes sociais e na imprensa local e nacional, alguns dos entrevistados foram indicados por pessoas que estão participando na implantação da fábrica.

Todos os participantes foram convidados pela pesquisadora, pessoalmente, por *e.mail* ou ligação telefônica, não houve dificuldades no contato com os entrevistados, quando explicava o tema da pesquisa, era perceptível o interesse em dar depoimentos sobre a BMW. A pesquisadora deixou a cargo dos participantes o local e o horário das entrevistas.

⁸⁴ “The aim of qualitative research is not therefore to identify a statistically representative set of respondents or to produce numerical predictions”.

Alguns participantes após conversarem com a pesquisadora e até mesmo responderem as questões sobre o tema, preferiram enviar as respostas por *e.mail* para que pudessem refletir um pouco mais sobre o assunto. Esta pesquisa utilizou rigorosamente as respostas autorizadas pelos entrevistados.

4.3 Instrumentos

Segundo Yin (2010), para a realização de um estudo de caso com excelência devem ser utilizadas diversas fontes de evidência, sendo as mais comuns: a) o estudo da documentação sobre o tema; b) pesquisa em arquivos físicos ou eletrônicos; c) entrevistas; d) observação dos participantes no contexto estudado; e) artefatos físicos como fotos, notícias, matérias sobre o tema; f) etnografia de rua; g) história de vida.

Os instrumentos utilizados para coleta de dados nesta pesquisa foram a leitura de notícias, entrevistas e depoimentos através dos meios de comunicação físicos ou eletrônicos, relatórios divulgados pela imprensa ou obtidos através de sites oficiais e as entrevistas realizadas pela pesquisadora (Apêndice 1).

Uma fonte fundamental para obtenção de informação para o estudo de caso é a entrevista, por serem estas conversas guiadas, que fluem e não investigações rígidas e estruturadas. As entrevistas não tem tempo determinado e o entrevistado pode sugerir outras pessoas para serem entrevistadas. De maneira geral, as entrevistas são uma fonte essencial para a descoberta de evidências para se realizar um estudo de caso. Os entrevistados podem fornecer informações fundamentais para a pesquisa (YIN, 2010).

Esta pesquisa utilizou a estratégia da entrevista semiestruturada que, apesar de ter um roteiro estabelecido (apoiado em teoria e objetivos que se relacionam ao tema da pesquisa), permite alterações no decorrer do processo, dando mais liberdade ao entrevistado, objetivando aproveitar o momento vivido e enriquecer a investigação com informações e respostas que não estão condicionadas a uma padronização (MANZINI, 1990; TRIVIÑOS, 1987).

Os diferentes roteiros das entrevistas, conforme se pode visualizar no Apêndice 1, tiveram o propósito de estimular os participantes da pesquisa a narrarem aspectos relativos a implantação da montadora do BMW Group.

4.4 Procedimentos

Como procedimento inicial foi esclarecido ao participante o motivo da realização desta pesquisa, porque o interesse sobre o tema e qual a razão do entrevistado ter sido escolhido para participar do estudo de caso. Em seguida, foi dada uma explicação sobre a relevância da entrevista para que o objetivo do estudo, sobre o impacto da implantação da fábrica, no município de Araquari, fosse alcançado.

A partir destas explicações, foram elucidadas as dúvidas dos entrevistados, que demonstraram muito interesse em falar sobre o tema pesquisado.

Os participantes assinaram um termo de consentimento da participação e autorização para a publicação das entrevistas, nesta pesquisa ou em artigo científico da mesma autora sobre o tema, assim como a autorização para a divulgação do seu nome e da empresa onde trabalham, quando assim o desejavam. Apêndice 2.

Com objetivo de não constranger os entrevistados, a pesquisadora explicou aos entrevistados que, as entrevistas gravadas poderiam se ouvidas e refeitas se assim o desejassem. Somente um respondente quis escutar a entrevista, nada modificando.

O engenheiro agrônomo, auditor ambientalista, preferiu responder por escrito e enviar as respostas por *e.mail*.

A referência aos entrevistados é feita através do título profissional e do nome, quando autorizado pelo entrevistado ou a entrevista estiver vinculada a algum meio de comunicação.

Os depoimentos utilizados na pesquisa foram coletados nos meios de comunicação local ou nacional e em sites, por tanto são públicos e não necessitam autorização.

Com objetivo de facilitar a compreensão do contexto e dos sentimentos dos moradores entrevistados, a pesquisadora pediu autorização para publicar a idade.

O técnico inglês não autorizou a divulgação do seu nome e nem do nome da empresa para qual trabalha. Esta pesquisa refere-se a ele como Técnico Inglês.

Foi garantida a confidencialidade quanto ao nome do entrevistado ou da empresa onde trabalha, quando solicitado pelo participante.

4.5 Interpretação e análise dos dados

Esta pesquisa, baseada na realidade de um único município, desenvolveu um estudo de caso, que sendo um fenômeno atual estimula novas descobertas (GIL, 2007; VERGARA, 2007). A essência de um estudo de caso é compreender porque uma decisão ou um conjunto de decisões são tomadas, como são implementadas e com que resultado (SCHRAMM, 1971).

Segundo Yin (2010), os estudos de caso são a melhor opção como método de pesquisa quando: a) as questões **como** ou **por que** são propostas; b) o pesquisador tem pouco controle sobre os eventos; c) o objetivo é um fenômeno contemporâneo da vida real.

“[...] a riqueza do fenômeno e a extensão do contexto da vida real exigem que os investigadores enfrentem uma situação tecnicamente distinta: existiram muito mais variáveis de interesse do que pontos de dados” (YIN, p.23, 2010).

V
APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS
RESULTADOS

5.1 Resultados da pesquisa – os impactos com a implantação da montadora *BMW Group*

Nas pesquisas realizadas nos meios de comunicação, nacional e local, nos sites e nas entrevistas efetuadas com o ex-governador do Estado de Santa Catarina, o Senador da República Luiz Henrique da Silveira, um dos responsáveis pela vinda da montadora para o município de Araquari, SC, com o Arquiteto Urbanista Marcel Virmond Vieira, com o Engenheiro Agrônomo e Auditor Ambientalista Gert Roland Fischer, com o técnico inglês, trabalhador da empresa alemã multinacional que está construindo 252 mil m² (quatro galpões onde vão funcionar a funilaria, a montagem, a pintura e a logística da BMW), foram identificados impactos positivos e negativos, assim como foram colhidas opiniões pessoais sobre todo o processo de implantação da montadora.

As entrevistas realizadas com os moradores de Araquari demonstram que eles acreditam e têm muita esperança que, com a implantação da fábrica do *BMW Group*, a vida na cidade vai mudar muito, os habitantes terão mais oportunidades de trabalho com qualidade, a infraestrutura do município vai melhorar (destaque para a segurança), a população vai obrigatoriamente se capacitar para acompanhar o desenvolvimento do município e poder concorrer no novo mercado de trabalho que está surgindo não só com o *BMW Group*, mas com todas as outras empresas que irão se instalar na cidade.

Alguns entrevistados foram além das respostas, modificaram questões, ampliaram o tema e até mesmo apresentaram novos questionamentos.

A pesquisa prossegue com a análise das entrevistas do prefeito de Araquari, João Pedro Woitexem, e com o depoimento do secretário do desenvolvimento econômico de Santa Catarina, Paulo Bornhausen, vinculados à meios de comunicação local ou nacional e em sites, e com os dados obtidos com a exposição oral, feita pela diretora comercial do *BMW Group* no Brasil, Gleide Souza, na Associação Comercial e Industrial de Joinville. A palestra da diretora comercial do *BMW Group* teve grande repercussão na mídia, possibilitando a coleta de dados que antes não haviam sido observados pela pesquisadora.

5.2 Apresentação das entrevistas realizadas pela pesquisadora

5.2.1 Entrevistado 1 – Senador da República Luiz Henrique da Silveira

Na entrevista com o ex- governador do Estado de Santa Catarina, Senador da República Luiz Henrique da Silveira, realizada no dia 16 de maio de 2014, é evidente a satisfação e o orgulho por ter participado de todo o processo da vinda da fábrica do BMW Group para o Brasil e especialmente para município de Araquari, no Estado de Santa Catarina.

“Este processo começou no meu governo, foi uma longa caminhada de negociações, que o governador Colombo levou adiante com a organização do secretário Paulo Bornhausen e chegamos a um bom resultado final”.

Para o Senador, todos os impactos são positivos. Afirma que a implantação da montadora trará benefícios como desenvolvimento social, muitos empregos e continua explicando que, tanto o trabalhador vai sentir necessidade de estudar mais, quanto o Estado vai sentir-se obrigado a possibilitar uma maior qualificação para a população, o que resultará em uma considerável transformação social e econômica da região.

“A implantação significa que Araquari vai dividir a sua história em antes e depois da BMW”.

Muito importante, na visão do Senador Luiz Henrique da Silveira, é a promoção do Estado de Santa Catarina a nível mundial e a possibilidade de novas empresas se instalarem na região, porque é uma região que está iniciando o seu desenvolvimento socioeconômico.

O município, além de oferecer facilidades burocráticas, isenções fiscais e de taxas municipais, tem possibilidade de receber incentivos para a implantação ou expansão de empreendimentos industriais ou agroindustriais, através do Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (PRODEC)⁸⁵, desde que cumpram exigências como: ser um município

⁸⁵ Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense - Cópia do documento no anexo 7.

com IDH igual ou inferior a 95% do índice médio do estado (Santa Catarina se destaca em 3º lugar no IDHM 2010 (0,774) entre os Estados brasileiros) ⁸⁶, ser um empreendimento que gere empregos e renda no Estado de Santa Catarina, propicie desenvolvimento tecnológico e que produzam mercadorias inexistentes na cadeia produtiva do estado, entre outras. Anexo 7.

Em Araquari porque o sistema de benefícios fiscais que nós criamos, estabelece duas vantagens adicionais a novos investimentos quando vem com acréscimo de tecnologia e se instalam em cidades com um menor IDH. O fato de Araquari oferecer benefícios e ter menor IDH foi determinante.

Uma grande vantagem para o Estado de Santa Catarina é que o BMW Group já está realizando importações através do porto de Itapoá, SC, o que já traz retorno dos investimentos realizados pelo estado.

Outro fato determinante é a aproximação com os portos de Santa Catarina. O prefeito de Araquari teve grande participação. O pacote de incentivos do governo estadual se aproxima de 200 milhões de reais que o governo já está recebendo de volta através do imposto de importação porque a BMW está importando através do porto de Itapoá e isso dá uma grande receita para o estado.

O senador não se refere a impactos negativos, que possam ser causados pela implantação da montadora e é otimista ao declarar que percebe a implantação da indústria automotiva no município de Araquari, como um grande passo para o progresso econômico e social da região.

“A minha expectativa é que Araquari, que já tem próximo a fábrica da GM, vire um polo automotivo com a recuperação da BUSSCAR, com a atração das empresas fornecedoras da BMW e outras montadoras”.

⁸⁶ IBGE–2010.

5.2.2 Entrevistado 2 – Professor de Arquitetura e Urbanismo Marcel Virmond Vieira

Joinvilense, Marcel Virmond Vieira faz ponderações muito importantes que enriquecem a pesquisa e propiciam uma análise profunda sobre a implantação da fábrica da BMW no município de Araquari, SC.

Em entrevista concedida no dia 21 de junho de 2014, ele explica que o município de Araquari, SC foi escolhido por que o custo do terreno é menor que em Joinville, SC, “*por dispor de terrenos mais baratos*” porque a prefeitura de Araquari lida mais rapidamente com a burocracia legal e é mais rápida na emissão de licenças “*a prefeitura não é tão burocrática e complexa nas emissões de licenças*”.

Para o arquiteto a proximidade com Joinville com Araquari, somente 19 km, foi, sem dúvida, um fator de grande importância, com impacto positivo em setores econômicos como o secundário, mas irrelevante com formação técnica avançada.

Araquari está no polo industrial norte catarinense, ao redor de Joinville, minha expectativa é de um impacto positivo em setores secundários da economia da região, mas por não trazer um centro tecnológico, não deve impactar na formação ou no crescimento de massa crítica nas áreas de ciências e tecnologia.

Sobre a infraestrutura do município, arquiteto demonstra grande preocupação e explica que o município de Araquari não está preparado para suportar os impactos oriundos desta industrialização, sinaliza com ênfase, que a mobilidade vai ser muito afetada, causando muitos transtornos para os moradores de toda a região.

A implantação da unidade fabril automotiva e a formação de um cluster de fornecedores vão demandar muitos investimentos em infraestrutura, especialmente para a mobilidade. Portanto nos primeiros anos o município vai sofrer com a sobrecarga aplicada a infraestrutura local.

Um ponto importante observado por Marcel Virmond Vieira foi sobre os impactos subjetivos na população local. O orgulho de ter a BMW na sua cidade, segundo o arquiteto urbanista, desperta no trabalhador local a necessidade de melhor se qualificar, assim como faz

surgir o espírito empreendedor, que possibilita a abertura de micro e pequenas empresas que irão suprir as novas necessidades da região.

Os primeiros impactos foram o crescimento da autoestima da população e a mobilização da comunidade em busca de ações de empreendedorismo. Certamente a operação da empresa demandará qualificação de mão de obra e de fornecedores, formando um círculo virtuoso de qualificação profissional e trazendo um aumento da renda média da população.

O arquiteto urbanista é enfático ao declarar que não acredita em desenvolvimento cultural com este tipo de crescimento industrial.

“[...] não vem trazer melhorias significativas em outras áreas de desenvolvimento humano, como a cultura”.

Antes de encerrarmos a entrevista Marcel, fez a seguinte proposta: por que não perguntar o que a BMW veio buscar aqui na região?

“Assim devemos também, como um bávaro, inverter a sentença transformando-a numa questão, ao invés de apenas trombetarmos o que a BMW vai fazer por Santa Catarina, devemos perguntar o que ela veio buscar aqui”.

Diante do questionamento apresentado pelo entrevistado, a pesquisadora perguntou: qual a sua opinião? Ele respondeu que havia escrito um artigo, neste mesmo mês, fazendo as seguintes colocações: a região norte do Estado de Santa Catarina já tem centros de tecnologia avançada, onde são desenvolvidos produtos de qualidade com sustentabilidade, que são conhecidos globalmente.

Sabemos que empresas como a Porsche, Land Rover e Jaguar têm seus blocos de motor fundidos em Joinville, graças a tecnologias desenvolvidas aqui mesmo, que permitiram maior eficiência energética e o cumprimento de rigorosas normas ambientais europeias e americanas.

Acrescenta que a região norte de Santa Catarina tem a mundialmente conhecida WEG Motores, desde 1961 e a Embraco fundada em 1971.

Outra lembrança importante é que a maior empresa de motores elétricos da América Latina é da vizinha Jaraguá do Sul, a WEG Motores e que a líder mundial em refrigeração, que foi a primeira indústria Brasileira a se instalar na China foi criada e mantém o seu centro tecnológico em Joinville.

Ao encerrar a entrevista o arquiteto urbanista deixa claro o seu orgulho por ser catarinense e poder declarar que, não só a vinda da fábrica do BMW Group é importante para o Estado de Santa Catarina, como também para a montadora é primordial se instalar em um estado, comprovadamente competente, nos setores indústrias, tecnológicos e de serviços e que tem uma facilidade logística inigualável no país.

“Logística, fixadores, informática, são partes desse leque de excelência em serviços e produtos industriais que chamaram a atenção dos atentos e questionadores empresários bávaros”.

Por isso não devemos perguntar apenas o que a BMW pode fazer pela região norte do Estado de Santa Catarina, mas descobrir o que os novos imigrantes bávaros veem com clareza, ou seja, o que Santa Catarina pode fazer por uma empresa como a BMW?

O BMW Group escolheu o município porque sentiu segurança quando ao retorno do investimento, que sem dúvida vai beneficiar toda a região.

5.2.3 Entrevista 3 - Engenheiro Agrônomo e Auditor Ambientalista

Gert Roland Fischer

Profundo conhecedor do processo de instalação do BMW Group, o Engenheiro Agrônomo e Auditor Ambiental, Gert Roland Fischer, muito conhecido pelos seus estudos sobre o meio ambiente e pela sua luta em favor da preservação da natureza, enriqueceu esta pesquisa apresentando fatos de grande relevância e desconhecidos da população local.

Com uma posição bastante cética quanto à industrialização do município, considera que os líderes municipais, assim como a população, têm pouca possibilidade de realmente compreender o processo de transformação pelo qual o município está passando.

Observa-se uma população reduzida representada por índios, caiçaras, pescadores, operários, autônomos prestadores de serviços e proprietários de algumas propriedades rurais produtivas, que elegem legisladores e executivos, os quais apresentam níveis de informação bastante reduzidos [...].

Referindo-se a comunidade, salienta que o município tem uma estrutura administrativa com poucas pessoas, com os atributos necessários, para impor obstáculos ou fazer reivindicações relevantes para o desenvolvimento e preservação sustentável da comunidade nativa.

“[...] pequena estrutura administrativa com raríssimos profissionais de nível universitário atuando nas poucas secretarias municipais”.

Apesar do município de Araquari viver até agora quase que exclusivamente da agricultura e do turismo, nunca teve preocupação com o meio ambiente, o que, segundo o engenheiro ambientalista, é um fator facilitador diante do processo de industrialização.

“[...] o município recentemente criou uma fundação municipal de meio ambiente onde menos de 10 funcionários prestam serviços e somente dois técnicos administrativos a dirigem [...]”.

Para o Gert Roland Fischer o município foi escolhido pelas vantagens oferecidas pelo Estado, como o baixo custo do terreno adquirido pelo BMW Group, subsidiado pelo governo, para a implantação da montadora.

“[...] o reduzido valor da terra, com mais de 70% coberta com mata Atlântica”.

O engenheiro agrônomo acrescenta falando da mesma região:

“[...] existem extensas áreas requeridas para a mineração de areias especiais, cujos processos de mineração fogem dos requisitos de licenciamento ambiental da FATMA, passando tais processos tão somente pelo DNPM, departamento nacional produção mineral, com a anuência da agência de licenciamento ambiental do Estado de SC. O DNPM é um organismo totalmente divorciado da realidade brasileira, pratica o totalitarismo e não reconhece a legislação ambiental e o direito de propriedade.

O entrevistado reformulou a pergunta e completou a sua resposta falando sobre o povo alemão, do qual é descendente.

“Qual a expectativa ambientalista que se pode visualizar com a vinda da montadora”?

“A expectativa é das melhores. Trata-se de uma organização que levou muitas décadas para atingir o nome e a marca mundial que detém”.

“A Alemanha é habitada por um povo que não tem igual no planeta [...] formação invejável orientada para o trabalho honesto, ética, tecnologia, muita pesquisa e seriedade [...] o país está [...] sempre renovado, com qualidade continua [...]”.

Ao se expressar sobre a montadora, demonstra muita admiração e convicção de que vai realizar um bom trabalho, tanto na área operacional, quanto na ambiental.

“[...] a montadora que tem uma historia muito bonita, com veículos produzidos com a melhor qualidade possível, com sistemas produtivos modernos e sempre atualizados, com o tratamento dos funcionários de forma exemplar, só poderá ser benéfica para Santa Catarina, principalmente num momento em que, a maioria das empresas estaduais montaram filiais de produção na China e outros países de mão de obra escrava e que não aplicam os impostos destrutivos cobrados no Brasil.

Gert Roland Fischer apresenta muitos benefícios oriundos da implantação da fábrica do BMW Group no município.

[...] melhora da qualidade da mão de obra regional, [...] prosperidade, [...] modelo para a indústria catarinense e do sul do Brasil [...] com a contratação de empresas catarinenses que operarão como fornecedoras de insumos, novas regras de relacionamento serão implantadas com uma visão totalmente diferente do que se pratica no Brasil. [...] as normas ambientais nacionais serão todas elas atendidas e para alguns requisitos especiais, regras internacionais bem mais exigentes serão adotadas.

“A economia de Joinville, Jaraguá, Guaramirim e mesmo de Araquari, já estão e continuarão sendo beneficiadas com a montadora”.

O engenheiro agrônomo discorre sobre os impactos da montadora do BMW Group na vida dos moradores de Araquari, SC:

Nos termos de ajustamento de conduta, o Município de Araquari não participou ativamente, e foi assim muito humilde nas reivindicações [...]. O TAC–termo de ajustamento de conduta - poderia ter beneficiado o município com um hospital moderno para atender os funcionários da montadora e como esmola, atender também aos cidadãos residentes no município [...].

“[...] Foi realmente um projeto com a liberação das licenças ambientais com rapidez jamais vista em SC”.

Segundo o entrevistado a implantação do BMW Group, vai trazer muitos benefícios, mas existe uma grande preocupação com o meio ambiente, os dados fornecidos não são suficientes para que seja feita uma avaliação precisa. Outro ponto que incomoda é que o governo do município poderia ter feitos exigências que realmente beneficiassem a população durante as negociações do termo de ajustamento de conduta (TAC), mas foram poucas as demandas. Anexo 9.

O entrevistado faz referência à ação do Ministério Público Federal que promoveu a assinatura do termo de ajustamento de conduta (TAC), para disciplinar a ocupação urbana de Araquari, com a criação das novas zonas de produção industrial, produção industrial automobilística e aterramento sanitário, sobrepondo-as às terras indígenas. Anexos 9 e 13.

Sobre os impactos negativos.

Sempre ficam duvidas sobre os impactos negativos, para os resíduos sanitários liberados na montadora [...]. Que central de tratamento de efluentes irá operar e quais os índices legais que serão permitidos lançar no rio Pirai que passa aos fundos do imóvel da montadora [...] o povo [...] não teve a oportunidade de conhecer. [...] a captação da água para o processo industrial também não foi mostrado na Audiência Pública realizada na escola agrícola de Araquari. Devemos considerar outros impactos como o do fornecimento de energia elétrica, gás, água tratada [...], entre outros sequer mencionados nas listas de impactos positivos ou negativos.

Pontos positivos para a comunidade local.

A montadora, instalada na BR 101, fica há 25 km da sede do município e não afetará em nada a mobilidade e a construção civil na sede do mesmo. Todas as terceirizadas fornecedoras de componentes dos automóveis estão localizadas no município de Joinville entre outros, e não passarão por Araquari. As casas dos funcionários da diretoria, diretores e engenheiros localizam-se em Joinville. O impacto em aluguéis não foi significativo. O custo dos imóveis também não sofreu grandes aumentos por que a oferta está superior a demanda. Mais de 300 licenciamentos ambientais para construção de condomínios verticais foram liberados em Joinville desde que a montadora se instalou em Araquari. O único impacto positivo que a Sede de Araquari terá, resultará do aumento da arrecadação de impostos, caso não tenham sido todos dispensados pelo Governo do Estado de SC.

Gert Roland Fischer encerra a entrevista com a frase:

“O troféu que os moradores do município de Araquari pensam ter conquistado, na realidade não passa de uma sombra distante”.

Entende-se que os resultados para a população com a implantação do BMW Group serão sentidos a longo prazo e que, falta conscientização por parte das autoridades governamentais e da população com relação a valorização do seu município, que foi escolhido porque os benefícios para a montadora são inúmeros.

A escolha foi boa tanto para o município, quanto para o BMW Group, o que faltou foi determinação nas demandas imediatas para a população.

5.2.4 Entrevistado 4 – Técnico Inglês, trabalhador da obra do BMW Group.

Apesar de ter sido uma entrevista rápida, pode-se observar o pragmatismo do trabalhador inglês que foi extremamente positivo com relação a construção da montadora.

É o técnico responsável pela construção de uma das áreas da montadora e é supervisor de 70 trabalhadores. Assinala que todos os trabalhadores da sua equipe moram perto da obra da construção da montadora.

Não existe nenhuma dúvida, para o técnico inglês o número de empregos gerados com a implantação do BMW Group é o impacto mais importante. Junto com as novas possibilidades de trabalho virá o desenvolvimento de toda a região.

Ainda demonstrando valorizar o aumento na empregabilidade que a implantação de uma fábrica deste porte vai trazer para a região, explica que existe muita discussão sobre o assunto porque que o povo brasileiro ainda não sabe o que é a possibilidade zero de ter trabalho.

Vai trazer muito trabalho, é de trabalho que precisamos para viver. Junto com a indústria virão pequenos negócios que também ajudam a viver bem. Na minha cidade, na Inglaterra, fechou uma grande usina, junto fecharam restaurantes, pubs, bancas de revistas, médicos foram embora [...] Precisamos do progresso para continuar a viver em nosso país⁸⁷.

“Eu trabalho há trinta anos construindo empresas ao redor do mundo, sempre falando com a minha esposa e minha filha pela internet, passo até três meses longe de casa, porque no meu país não eu teria um trabalho bom e que fosse bem remunerado”.

Ao se referir sobre as expectativas é positivo e racional.

“Todas as minhas expectativas são positivas com relação à obra da BMW, trabalho, dinheiro, progresso. Não me preocupo com o meio ambiente, deixo para os ambientalistas, eles sabem o que pesquisar. Eu preciso sempre trabalhar”.

⁸⁷ Tradução da autora.

5.1.5 Entrevistas com os moradores de Araquari, Santa Catarina

**Empresária, 51 anos – não nasceu em Araquari, mas sempre morou na cidade -
Denize Sprote**

Entende a vinda do BMW Group, com uma chance única, acredita que a nova fábrica vai mudar muito a vida na cidade, vai trazer desenvolvimento sustentável.

“Um desenvolvimento arrojado, mas com a característica de uma Alemanha, com uma infraestrutura e uma educação de melhor qualidade”.

Moradora de um pequeno município do interior tem o sonho de ver a cidade onde sempre viveu se transformar em um grande centro. Atenta as possíveis transformações, enfatiza que Araquari terá os benefícios do progresso e também as preocupações que resultam do desenvolvimento, muitas vezes desordenado.

A cidade pode se tornar uma grande metrópole, a empresa vai abrir portas para um total desenvolvimento, porém, não se pode esquecer dos cuidados com a população, devido ao crescimento que a empresa vai nos proporcionar, se deve olhar com outros olhos a questão da segurança da cidade.

Sem mencionar os governos federais, estaduais ou municipais, a empresária moradora do município reafirma que a vinda do BMW Group é a grande oportunidade de desenvolvimento para a cidade e que desde já existe uma preocupação com a segurança dos moradores.

Com muito orgulho e pensando no futuro, Denize Sprote, vislumbra uma vida nova para os moradores, novos negócios tanto a âmbito nacional como internacional.

“Vai abrir um leque de oportunidades para todos que vivem aqui, tanto nacional como internacionalmente enviando o nome da cidade aos mais altos níveis [...]”.

Acredita que com a implantação do BMW *Group*, Araquari vai ser um município respeitado por todos. A fábrica alemã vai influenciar nos padrões culturais, a população vai sentir necessidade de mudança no comportamento e de buscar uma maior capacitação.

“[...] com isso a população se torna automaticamente mais amável, mais receptiva e mais educada”.

É enorme a esperança depositada pela Denize Sprotte na implantação do BMW *Group*, é como se realmente, sem esta fábrica, tudo continuasse como está para sempre.

Metalúrgico, 26 anos - mora 14 anos em Araquari**Pedro de Souza Mello Júnior**

O mais importante para o Pedro de Souza Mello Júnior é o número de empregos que a fábrica da BMW vai oferecer para a população. Deseja ver o retorno do investimento feito pelo município através das novas possibilidades de trabalho. Tem convicção que o retorno vai ser positivo.

“Novos empregos é o retorno do investimento da empresa para com a nossa cidade”.

Pedro valoriza a vinda do BMW Group porque além da criação de novas vagas de trabalho, os impostos pagos pela empresa vão possibilitar um rápido desenvolvimento do município.

“Com o pagamento dos impostos da empresa pode aumentar a renda da cidade [...]”.

Como morador do município há muitos anos, ele sabe que existem áreas carentes de infraestrutura. Segundo Pedro é necessário que estas áreas tenham uma atenção especial para poder suportar a nova demanda já que a população vai aumentar rapidamente. Falta saneamento básico, água, ruas asfaltadas, estradas e maior policiamento.

“[...] ser investido em áreas necessitadas [...] porém com a vinda de muita gente de fora e com o crescimento desordenado da cidade acaba afetando a segurança”.

Durante a entrevista, Pedro de Souza Mello Júnior, mencionou que a nova fábrica vai trazer novas oportunidades de trabalho. O fato de enfatizar a possibilidade de trabalho demonstra que a sua grande esperança é a geração de vagas de trabalho para os moradores da cidade. Ter trabalho na cidade que escolheu para morar, é o sem dúvida, o maior benefício que o BMW Group pode proporcionar para a população de Araquari.

“ [...] podem gerar novos empregos [...]”.

“Novas oportunidades de emprego [...]”.

As novas oportunidades de emprego mencionadas pelo entrevistado vão compulsoriamente mudar a mentalidade da população, que vai sentir-se obrigada a capacitar-se, não só para trabalhar na fábrica da BMW, mas também para conviver com todas as transformações oriundas da transformação do município de cidade agrícola para a cidade da BMW.

“[...] vai forçar os nossos moradores a investir em um estudo para que consiga se adaptar com a mudança gerada pela BMW”.

Administradora Escolar, 51 anos - mora 40 anos em Araquari

Carmem Maria de Moura Mira

Carmem, como os outros entrevistados, espera que a vinda do BMW Group represente o início de uma nova fase para o município, que se torne um município próspero.

“[...] eu pessoalmente espero que a BMW abra as portas do desenvolvimento de Araquari”.

A falta de infraestrutura do município é uma grande preocupação para a moradora entrevistada, a sua apreensão não é somente pela instalação da fábrica alemã, mas também por todo o desenvolvimento em cadeia que vai ocorrer resultante deste processo. Surgirão novas empresas, a população vai aumentar consideravelmente.

“Acho que a BMW veio para o município de Araquari sem que a cidade tenha a infraestrutura necessária para uma empresa de grande porte, haja vista o número de empresas e moradores que se instalarão em seu entorno [...]”.

A entrevistada acredita que, pela importância do BMW Group, os governos federal e estadual vão iniciar trabalhos em prol da melhora da infraestrutura do município de Araquari. A cidade vai se tornar conhecida em todo o mundo e precisa ter uma infraestrutura que suporte o seu rápido desenvolvimento.

“[...] pela grandiosidade da marca BMW eu espero que os governos federais e estaduais abram os olhos para o nosso município”.

Como administradora escolar, Carmem Maria acredita que, para haver desenvolvimento sustentável, é necessário educar e capacitar os moradores do município de Araquari. A entrevistada espera que a vinda de uma grande empresa propulsione todo este processo de crescimento não só financeiro, mas também intelectual.

“Se tudo correr bem, os moradores de Araquari vão se sentir impulsionados a se qualificarem para acompanhar o ritmo de uma das maiores empresas internacionais instaladas no Brasil”.

A valorização do BMW Group e do povo alemão, cuja inteligência enfatiza, fica clara quando expõe o seu desejo de que a vinda da fábrica signifique muito mais do que um grande negócio financeiro, mas seja exemplo de honestidade e prosperidade.

“Eu pessoalmente não gostaria de receber somente o financiamento da BMW, mas também a honestidade e a inteligência do povo alemão”.

A pesquisa continua com depoimentos extraídos de entrevistas e palestras vinculadas nos meios de comunicação nacional e local.

5.2.6 Entrevista do Prefeito do município de Araquari, SC – João Pedro Woitexem

Concedida ao editor de Economia do Jornal Anotícia, Vandrê Kramer em 22/10/2012⁸⁸.

“Vai ser mais fácil vender a imagem de Araquari”

ANotícia – Quais as vantagens que a BMW traz para a cidade?

Woitexem – *Vai ser muito mais fácil vender a imagem de Araquari. Antes era preciso viagens, muitos estudos. A BMW vai possibilitar a atração de novos investimentos.*

Vai ser uma boa carta de apresentação. A BMW diz muita coisa por si só.

ANotícia – O senhor vai levar algum pedido em especial para a presidente Dilma?

Woitexem – *Acho que não devo ter tempo para falar com a presidente. Mas em função do investimento da BMW, já tenho uma lista de pedidos a fazer para o governador Raimundo Colombo: a construção de uma unidade do Corpo de Bombeiros ao lado da unidade fabril, bem como uma creche e de um posto de saúde 24 horas.*

ANotícia – E as negociações com outras empresas?

Woitexem – *Estamos conversando com gente com café no bule. Há negociações avançadas para a instalação de um estaleiro na cidade. O licenciamento da usina de biodiesel está avançando. E apareceu um grupo interessado na construção do aeroporto na cidade: é o J.Malucelli, de Curitiba, que tem um banco e uma seguradora.*

Na entrevista do Prefeito João Pedro Woitexem, fica evidente a satisfação com a vida da fábrica do BMW Group. Apesar da alegria com a conquista, surge a preocupação com os problemas de infraestrutura que o município tem.

A implantação da fábrica do BMW Group está despertando interesse em outros grandes empreendimentos, segundo o prefeito. Pode-se afirmar que na entrevista o prefeito João Pedro Woitexem ressalta somente impactos positivos e acredita que vai haver um grande desenvolvimento socioeconômico na cidade e em toda a região.

⁸⁸ Disponível em: <http://www.clicrbs.com.br/pdf/14133687.pdf>. Acesso em: 24/06/2014.

5.2.7 Depoimento do Secretário de Desenvolvimento Econômico e Sustentável

Paulo Bornhausen

Palestra na Universidade de Joinville – UNIVILLE. 18/02/2013⁸⁹.

"A vinda da BMW mostra que Santa Catarina está em condições de enfrentar qualquer desafio".

A vinda da BMW é uma conquista de todo o Governo do Estado e, principalmente, do povo catarinense. Tive a honra de ser designado, pelo governador Raimundo Colombo, o coordenador do projeto. Montamos uma equipe pequena, mas altamente qualificada, com gente das secretarias de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável e da Fazenda, do Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul, da Procuradoria Geral do Estado e da Secretaria Executiva de Assuntos Internacionais. Aliás, o secretário Alexandre Fernandes (de Assuntos Internacionais) dividiu comigo a responsabilidade pelo projeto.

Aspectos positivos com a vinda do BMW Group para Araquari, Santa Catarina:

"Além de um selo internacional de qualidade, criação de um polo de ciência e tecnologia e empregos de qualidade, a vinda da BMW vai mostrar que Santa Catarina está em condições de enfrentar qualquer desafio".

"É importante compreender que a prioridade para estas empresas é contratar pessoas da região, que já conhecem os costumes locais. A qualidade técnica da região é indiscutível".

O polo industrial que a região Norte tem consolidado não deixa dúvidas à BMW de que nada faltará aqui. A BMW é a marca que mais tem valor no mundo, segundo os consumidores. Eles pesquisaram muito para escolher Santa Catarina. E fecharam a negociação porque têm certeza de que aqui é o lugar certo.

Ao mesmo tempo que afirma que a instalação do BMW Group vai ser muito importante para o Estado de Santa Catarina, deixa claro compreender que a região foi escolhida porque tem condições de atender amplamente as demandas da empresa.

⁸⁹Disponível em: <http://www.centraldediarios.com.br/entrevistas/entrevista-com-o-secretario-de-desenvolvimento-economico-e-sustentavel-paulo-bornhausen-/1637.html>. Acesso: 14/06/2014.

O secretário enfatiza a importância do conhecimento da língua inglesa, o que justifica o projeto *Welcome to Araquari* que oferece cursos de inglês gratuitos para a população ⁹⁰.

[...] há um detalhe bastante importante que está dificultando [...] colocação destes profissionais no mercado das grandes empresas: a fluência em inglês. Tudo o que podemos fazer para garantir um mercado de trabalho de excelência, com empresas renomadas no mundo todo, estamos fazendo. Querer fazer parte deste ambiente é algo que depende só do candidato. Hoje, é possível aprender inglês pela internet de graça.

5.2.8 Depoimentos da Diretora de Relações Governamentais do BMW Group no Brasil, Gleide de Souza em uma palestra para empresários na Associação Comercial e Industrial de Joinville em 7 de abril de 2014.

O momento para o BMW Group Brasil é muito positivo: acabamos de registrar recordes históricos de vendas no primeiro trimestre do ano e as obras de construção da fábrica em Araquari avançam a todo vapor para que iniciemos a produção ao final do ano. Estamos bastante confiantes de que estamos construindo bases fortes para o desenvolvimento do nosso negócio no País, contribuindo também para fortalecimento da economia Catarinense.

Com um público aproximado de 250 pessoas⁹¹, Gleide de Souza falou sobre a implantação da fábrica do BMW Group em Araquari, SC. Segundo a Diretora de Relações Governamentais a expectativa é contratar 800 trabalhadores até o final de 2014 e confiante no sucesso das operações da nova fábrica afirma que até o final de 2015 serão aproximadamente 1.300 os postos de trabalho.

[...] geração de mais de mil novos empregos até 2015 [...] a meta da unidade é ter 740 novos postos ocupados até o último trimestre deste ano, quando serão iniciadas as atividades produtivas, e fechar 2014 com 800 colaboradores [...] 2015 serão 1.300 contratados.

⁹⁰ Citado anteriormente, o projeto *Welcome to Araquari* é uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Araquari, a Associação de Micros e Pequenas Empresas de Araquari e Balneário Barra do Sul (AMPE) e a Associação Brasileira de Desenvolvimento e Competitividade (Abradecom).

⁹¹ Disponível em : https://www.press.bmwgroup.com/brazil/pressDetail.html?title=associa%C3%A7%C3%A3o-empresarial-de-joinville-recebe-diretora-de-rela%C3%A7%C3%B5es-governamentais-do-bmw-group-brasil&outputChannelId=43&id=T0177730PT&left_menu_item=node__803. Acesso em: 10/04/2014.

Mesmo antes do início das operações da nova fábrica a BMW tem um centro de treinamento na cidade de Joinville, SC onde trabalham 80 pessoas, supervisores de linha que estão sendo treinados por 15 técnicos alemães. “*Os carros cobaias não serão comercializados*”.

Com referência a contratação da mão de obra anunciou uma parceria com uma consultoria internacional e com intuito de esclarecer que as vagas não são somente para trabalhar na produção, destacou que existem oportunidades na área administrativa⁹².

⁹²Disponível em : <http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/noticia/2014/04/primeiro-carro-feito-pela-bmw-em-araquari-ficara-pronto-em-30-de-setembro-4468762.html>. Acesso em: 10/04/2014.

5.1.8 Discussão dos resultados

Ainda que sejam evidentes as diferentes posições assumidas pelos entrevistados, é unânime a afirmação que a instalação da fábrica do *BMW Group* é um marco no desenvolvimento do município.

O arquiteto urbanista, o engenheiro agrônomo e os moradores do município são favoráveis à instalação da fábrica da BMW, mas demonstram grande preocupação com a infraestrutura, que precisa de incrementos para uma efetiva melhora na qualidade de vida dos moradores da cidade de Araquari, SC.

O engenheiro agrônomo e auditor ambientalista apesar de exprimir uma expectativa positiva, faz um alerta incisivo com relação aos efeitos para o meio ambiente. Com referencia a população, salienta que durante as negociações o governo municipal poderia ter postulado apoio para projetos sociais que assegurassem benefícios, não só aos trabalhadores da fábrica, mas também à comunidade local.

O técnico inglês valoriza muito o empreendimento pela possibilidade de gerar muitos postos de trabalho para a população de toda a região.

O Senador da República, o prefeito do município de Araquari e o secretário de desenvolvimento e sustentabilidade do Estado de Santa Catarina valorizam muito a projeção nacional do estado e do município. Todos demonstram grande satisfação com a implantação da fábrica do *BMW Group* no estado pelo impulso ao desenvolvimento econômico, social e político da região, nada mencionando sobre a infraestrutura do município.

Os depoimentos do Secretário do Desenvolvimento Econômico e Sustentável do Estado de Santa Catarina e da Diretora de Relações Governamentais do *BMW Group* valorizam o crescimento da região e as novas oportunidades de trabalho que possibilitaram um aumento na renda e consequentemente melhora na qualidade de vida da população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mudanças sociais, econômicas, políticas, culturais e tecnológicas percebidas no final de século XX provocaram a ampliação dos padrões de desenvolvimento, alteraram as estruturas organizacionais e exigiram a compreensão das novas condições mundiais de vida (CASTELLS, 1999; CHESNAIS, 1996; HARVEY, 1992).

O poder econômico está concentrado nas grandes corporações, como o *BMW Group*, caso de estudo desta pesquisa, que investe no Brasil com objetivo de complementar a produção efetuada no país sede e facilitar a distribuição de seus produtos na América do Sul. O intercâmbio comercial resultante deste processo traz vantagens mútuas, a empresa internacionaliza a produção, diminuindo custos e aumentando o mercado de atuação ao mesmo tempo que possibilita o crescimento da região onde injeta capital produtivo (HIRSCHIMAN, 2008; POCHMANN, 2009 b; SAMUELSON, 1948, 1949).

A implantação do programa de industrialização do município de Araquari, SC, Brasil, deve estabelecer normas que propiciem o adensamento da cadeia produtiva, para diminuir a vulnerabilidade das relações transnacionais de industrialização e assegurar a interdependência entre as empresas e a região onde estão se instalando. Apesar de prevalecerem os fatores econômicos, é muito importante que a industrialização deste município promova, de forma eficiente, o crescimento humano e social da população e não somente reproduza o capital que foi empregado (HIRSCHIMAN, 2008).

Entende-se, por meio desta tese, que a contrapartida aos investimentos e incentivos governamentais oferecidos para o *BMW Group*, deve ser, impreterivelmente, o benefício econômico e social do cidadão habitante do município de Araquari, onde a indústria automobilística está implantando a sua fábrica. As perspectivas de crescimento humano e econômico precisam compulsoriamente resultar em melhora da qualidade de vida e aumento da renda per capita.

Com um grande potencial de desenvolvimento e por ser um atraente mercado consumidor, o Brasil desperta interesse em companhias transnacionais de diversos segmentos, com destaque nesta pesquisa para as montadoras automobilísticas, pelo baixo custo na implantação de uma fábrica, pelos benefícios e grandes incentivos fiscais oferecidos, pela abundância de mão de obra e baixos salários e por possuir um sistema logístico que, apesar de

pouco eficiente, tem custo menor que em muitos países e possibilidade de transformação a curto prazo (HIRSCHMAN, 2008; POCHMANN, 2009a).

A decisão da implantação da montadora de veículos do *BMW Group*, no município de Araquari, Santa Catarina, deu-se em decorrência de fatores diversos, destacando-se a localização estratégica às margens de duas importantes rodovias federais, BR 101 e SC 280, e de uma rodovia estadual SC 301, a proximidade com as cidades de Joinville em Santa Catarina e Curitiba no Paraná, dois importantes polos indústrias do sul do Brasil. Muito relevante para a escolha do município de Araquari foi também a privilegiada logística hidroviária com quatro portos próximos, o porto de São Francisco, o porto de Itajaí, o porto de Navegantes e o porto de Itapoá e o fácil acesso aos aeroportos de Joinville e Navegantes em Santa Catarina e ao aeroporto de Curitiba no Paraná.

Decisivos na escolha pelo Brasil e posteriormente pelo município de Araquari, no estado catarinense, foram os investimentos governamentais e os incentivos fiscais oferecidos pelos governos federal, estadual e municipal à montadora, destacando-se que muitos deles também favorecerão as empresas fornecedoras do *BMW Group* que se instalarem na mesma cidade.

Muito importante observar que, sob pena de serem contraproducentes, as normas que privilegiam os incentivos fiscais e os investimentos para atração de novas empresas devem resultar em crescimento econômico, através da geração de empregos, elevação do nível educacional e participação em programas sociais que tenham por objetivo a diminuição da desigualdade humana, possibilitando o exercício da cidadania. Os resultados desta pesquisa permitiram identificar que, diante da pouca habilidade para lidar com todo este processo de transformação do município onde moram, seja por falta de conhecimento da realidade do contexto ou dificuldade em compreender as possibilidades futuras, o cidadão que mora em Araquari, SC, apesar de sentir a valorização do seu município, não consegue visualizar o real benefício do movimento da industrialização a longo prazo.

A definição do município para sede da primeira fábrica de automóveis do *BMW Group* no Brasil é, sem dúvida, motivo de orgulho para a população, que mesmo sem ter conhecimento do processo que envolve a escolha, acredita que a vinda da montadora seja um marco determinante de uma nova era na cidade, sinalizando ao habitante nativo a

possibilidade de permanecer no município porque, em decorrência de toda a cadeia produtiva que aí vai se instalar, vai encontrar novas oportunidades de trabalho.

Observa-se que o tema BMW não é só destaque na mídia nacional e local, é, sim, de conhecimento de toda a população, até mesmo as crianças em idade escolar demonstraram muita familiaridade com o assunto como ficou evidenciado nos desenhos infantis, anexados a esta pesquisa, realizados espontaneamente pela Stela de 9 anos e pelo Artur de 7 anos enquanto acompanhavam o seu pai, o Arquiteto, professor de Urbanismo, Marcel Virmond Vieira que estava sendo entrevistado por esta pesquisadora. A entrega destes desenhos emocionou pela demonstração despretensiosa do conhecimento da marca alemã que, sem dúvida, deve ter sido assunto de destaque em casa e na escola. Anexos 10 e 11.

Apesar de preconizarem a preocupação com a deficiência na infraestrutura do município, com a qualificação dos trabalhadores locais e com o impacto ambiental, as análises das entrevistas realizadas pela autora e dos depoimentos e entrevistas divulgados nos meios de comunicação da região, assim como das notícias vinculadas na mídia, evidenciam um desejo grande da população e das autoridades governamentais de transformar o município de Araquari, SC, em um polo industrial.

Considerando que poucos benefícios oriundos da implantação da fábrica alemã serão perceptíveis em curto prazo, o grupo estudado foi unânime na valorização da implantação da fábrica do BMW *Group* como possibilidade de crescimento econômico e social, não obstante demonstrarem preocupação com a solução dos problemas decorrentes deste processo, que priorizou as obras para a construção da fábrica montadora de veículos e não o desenvolvimento de uma infraestrutura, que facilitasse todo o processo, beneficiando igualmente a comunidade.

A vinda de um grupo econômico de destaque internacional como o BMW *Group*, não obstante todo o movimento em prol da sua instalação proveniente dos governos é, sem dúvida, um fator determinante para o desenvolvimento social, político e econômico do município onde se instala, se estendendo, no caso estudado, a toda a região.

Os resultados desta tese possibilitam novas abordagens e discussões sobre a relação existente entre desenvolvimento industrial e desenvolvimento socioeconômico.

Como sugestão para estudos futuros, propõe-se aprofundar a pesquisa sobre a industrialização de pequenos municípios, com objetivo de analisar e compreender os impactos positivos e negativos na vida do cidadão local a longo prazo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, R. *Os sentidos do trabalho*. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

ANTUNES, R. L. C. Adeus ao Trabalho? : Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 7a. ed. ampl. – São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 2000.

ANTUNES, R.; ALVES, G. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. *Educação e Sociedade*, v. 25, n. 87, p. 335-351, 2004.

BARAN, P. *A economia política do desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Zahar, 1964.

BLANCH RIBAS, J. M. Trabajar en la modernidad industrial. In: _____. (Org.). *Teoría de las relaciones laborales* [p. 343-350]. Fundamentos. Barcelona: UOC, 2003.

BRAVERMAN, H. *Trabalho e capital monopolista*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

CARVALHO, R. Q.; SCHMITZ, H., 1990. *O fordismo está vivo no Brasil*. Novos Estudos CEBRAP, 27, p. [148-156].

CASTELAR, A.; SICSÚ, JOÃO. (Orgs.) *Sociedade e economia, estratégias de crescimento e desenvolvimento*. Brasília, IPEA, 2009.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura*. São Paulo: Paz e terra, 1999. (v. 1).

CASTELLS, M.; CARDOSO, G.; CARAÇA, J. (Orgs.). *A crise e seus efeitos: as culturas econômicas da mudança*. Tradução Alexandre Figueiredo, Liliana Pacheco e Túlia Marques. Prefácio de Fernando Henrique Cardoso. São Paulo: Paz e Terra, 2013. 1 ed.

CHESNAIS, F. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

COSTA, Ionara y QUEIROZ, Sérgio. "Autopeças no Brasil: mudanças e competitividade na década de noventa". em *Simpósio de Gestão da Inovação Tecnológica*, 20, São Paulo, nov. 1998. Anais... [Trabalho apresentado]. p.[1070-1083].

CIC (Competitiveness Policy Council) *Promoting Long Term Productivity. Third Report to the President and the Congress*. Government Printing Office, Washington, DC, 1985.

COUTINHO, L. G., BELLUZZO, L. G. M. Desenvolvimento e estabilização sob finanças globalizadas. *Economia e Sociedade*, Campinas, n. 7, p. 129-54, dez. 1996.

COUTINHO, L.; FERRAZ, J. *Estudo da Competitividade da Indústria Brasileira*. Rio de Janeiro: Papirus, 1995.

COUTINHO, M. C.; KRAWULSKI, E.; SOARES, D. H. P. Identidade e trabalho na contemporaneidade: repensando articulações possíveis. *Psicologia & Sociedade*, v. 19, spe, 29-37, 2007.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). *Handbook of qualitative research*. 2. ed. London: Sage, 2000.

FAGERBERG J. *The Dynamics of Technology*. Cheltenham: Edward Elgar, 1988.

FINE, M.; WEIS L. Writing the "wrongs" of fieldwork: confronting our own research/writing dilemmas in urban ethnographies. *Qualitative Inquiry*, vol. 2, n. 3, 251-274, 1996.

FLEURY, A. C. C. *Análise a nível de empresa dos impactos da microeletrônica sobre a organização da produção e do trabalho*. São Paulo, 1988. Tese (professor titular) Escola Politécnica, Universidade de São Paulo.

GASKEL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M. W.; GASKEL, G. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. [p. 64-89]. Petrópolis: Vozes, 2010.

GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GITAHY, Leda. Reestruturação Produtiva, Trabalho e Educação. In: GITAHY, Leda (org.) *Reestructuración Productiva, Trabajo y Educación en America Latina*, Red Latino Americana de Educación y Trabajo CIID/CENEP, Buenos Aires e IG/UNICAMP, Campinas, p. 9-29, 1994.

GOUNET. T. *Fordismo e Toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo. Boitempo, 1999.

HARVEY, D. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1992.

HELD, D.; McGrew, A.; GOLDBLATT, D.; PERRATON, J. *Global Transformations: Politics, Economics and Culture*. Cambridge: Polity Press, 1999.

HENNIGEN, I. A contemporaneidade e as novas perspectivas para a produção de conhecimentos. *Cadernos de Educação*, v. 29, p. 191-208, 2007.

HIRSCHMAN, A. O. Desenvolvimento por efeitos em cadeia: uma abordagem Generalizada. In: SORJ B.; CARDOSO, F. H.; FONT, M. *Economia e movimentos sociais na América Latina*. [p. 23-64]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

HOBSBAWM, E. J. *A era do capital (1848-1875)*. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

_____. *Globalização, democracia e terrorismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

KVALE, S. *Interviews: an introduction to qualitative research interviewing*. Thousand Oaks: Sage, 1996.

LATINI, Sidney A. *A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil*. São Paulo: Alaupe, 2007.

LAZZARESCHI, N. *Trabalho ou emprego*. São Paulo: Paulus, 2007.

_____. *Sociologia do trabalho*. São Paulo: IESDE Brasil, 2008.

MANZINI, E. J. *A entrevista na pesquisa social*. São Paulo: Didática, 1990. p. 149-158. (v. 26).

MARX, K. (1867). *O capital (crítica da economia política)*. São Paulo: Nova Cultura, 1988. v. 1, t. 1-2. (Os Economistas).

MAXIMIANO, A. C. A. *Teoria geral da Administração: da escola científica à competitividade na economia globalizada*. São Paulo: Atlas, 2000.

MORAES NETO, B. *Marx, Taylor Ford: as forças produtivas em discussão*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

MORAES, Orozinho José de. *O Investimento Estrangeiro Direto no Brasil*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

OFFE, C. *Capitalismo desorganizado*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

OLIVEIRA, M. A. pesquisa científica na ciência da informação: análise da pesquisa financiada pelo CNPq. *Perspectivas em Ciência da Informação*, v. 6, n. 2, p. 143-156, 2001.

OLIVEIRA, M. B. Neutralidade da ciência, desencantamento do mundo e controle da natureza. **Sci. stud.**, São Paulo , v. 6, n. 1, p. 97- 116, mar. 2008 .

PINTO, Geraldo A. *A máquina automotiva em suas partes: um estudo das estratégias do capital na indústria de autopeças*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

POCHMANN, M. *Qual o desenvolvimento? Oportunidades e dificuldades do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Publisher, 2009a.

POCHMANN, M. Crise internacional e oportunidades nacionais. In: BEOZZO, J. O.; CREMILDO, J. V. (Orgs.). *Alternativas a crise: por uma economia social e ecologicamente responsável*. [p. 103-123]. São Paulo: Cortes, 2009b.

POPE, C.; VAN ROYEN, P.; BAKER, R. Qualitative methods in research on healthcare quality. *Quality and Safety in Health Care*, v. 11, n. 2, p. 148-152, 2002.

POPE, C.; MAYS, N. Qualitative research: reaching the parts other methods cannot reach: an introduction to qualitative methods in health and health services research. *British Medical Journal*, v. 311, n. 6995, p. 42-45, 1995.

PREBISCH, R. El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas (1949).. In: GURRIERI, A. *La obra de Prebisch en la Cepal*. México: Fondo de Cultura Económica, 1982.

RIFKIN, J. *O Fim dos Empregos: o declínio da força global de trabalho*. São Paulo: Makron Books, 1995.

ROBERTSON, R. *Globalization Social Theory and Global Culture*. University of Aberdeen: SAGE Publications Ltda, 1992.

RUBIN, H. J.; RUBIN, I. S. *Qualitative interviewing: the art of hearing data*. Thousand Oaks: Sage, 1995.

SAMPAIO Jr. Capitalismo do século XXI: crise e barbárie. In: BEOZZO, J. O.; CREMILDO, J. V. (Orgs.). *Alternativas a crise: por uma economia social e ecologicamente responsável*. [p. 67- 102]. São Paulo: Cortes, 2009b.

SAMUELSON, P. International Trade and Equalization of Factor Prices, *Economic Journal*, v.58, junho, 1948, p. 163-84.

_____. International Factor-Price Equalization Once Again. *Economic Journal*, v.59, junho, 1949, p. 181-97.

SATOMI, Lilian y Rodrigues, Vivianne (1997): "A indústria de autopeças". en *Panorama Setorial da Gazeta Mercantil*, São Paulo, Gazeta Mercantil Informações Eletrônicas, abr. vol. 2.

SECCI, Leonardo. *Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos*. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SCHRAMM, W. Notes on case studies for instructional media projects. Working paper for Academy of Educational Development, Washington DC, 1971.

SCOTT B., LODGE G. (eds.) *US Competitiveness and the World Economy*. Harvard Business School Press, Boston, Mass, 1985.

SENNETT, R. *Corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record, 2007.

_____. *Corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo*. 14. ed. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SEVCENKO, N. *A Corrida para o Século XXI*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

SMITH, Adam. *A riqueza das nações*. São Paulo. Nova Cultural, 1996.

STRAUSS, A.; CORBIN, J. *Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing Grounded Theory*. 2. ed. Thousand Oaks: Sage, 1998.

TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios de Administração Científica*. 6ª ed. Trad. Arlindo Vieira Ramos. São Paulo, Atlas, 1966.

THOMPSON, J. B. A metamorfose de uma crise. In: CASTELLS, M.; CARDOSO, G.; CARAÇA, J. (Orgs.). *A crise e seus efeitos: as culturas econômicas da mudança*. Tradução Alexandre Figueiredo, Liliana Pacheco e Túlia Marques. [p. 101- 130]. São Paulo: Paz e Terra, 2003. 1 ed.

TRIVIÑOS, A. N. S. *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas, 1987.

VERGARA, S. C. *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. São Paulo: Atlas, 2007.

VIANNA, Sérgio Besserman. *A política econômica no segundo governo Vargas*. Rio de Janeiro: BNDES, 1987.

WIEVIORKA, M. Crise financeira ou mutação social? In: CASTELLS, M.; CARDOSO, G.; CARAÇA, J. (Orgs.). *A crise e seus efeitos: as culturas econômicas da mudança*. Tradução Alexandre Figueiredo, Liliana Pacheco e Túlia Marques. [p. 131- 158]. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

WILLIAMS, R. O apocalipse incessante da história contemporânea. In: CASTELLS, M.; CARDOSO, G.; CARAÇA, J. (Orgs.). *A crise e seus efeitos: as culturas econômicas da mudança*. Tradução Alexandre Figueiredo, Liliana Pacheco e Túlia Marques. [p. 46- 79]. São Paulo: Paz e Terra, 2013.

WOOD, Jr, Thomas Toyota – a ascensão da produção flexível- fordismo, toyotismo e volvosmos: os caminhos da indústria em busca do tempo perdido. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, 1992.

YIN, R. *Estudo de caso: planejamento e método*. 4. ed. Porto Alegre: Bookmann, 2010

ZANELLI, J. C. Pesquisa qualitativa em estudos da gestão de pessoas. *Estudos de Psicologia*, v. 7, spe, p. 79-88, 2002.

APÊNDICE 1 - ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

Senador da República Luiz Henrique da Silveira

- Qual a sua participação na vinda do *BMW Group* para Araquari, Santa Catarina, Brasil?
- Por que Araquari, Santa Catarina?
- Qual a sua expectativa com a vinda da montadora para o município de Araquari, Santa Catarina?
- O que representa politicamente a implantação do *BMW Group* para o Estado de Santa Catarina?
- De que maneira a implantação da montadora do *BMW Group* vai impactar a vida dos moradores de Araquari, Santa Catarina?

Arquiteto Urbanista Marcel Virmond Vieira

- Na sua opinião por que Araquari foi a cidade escolhida para a implantação da montadora do *BMW Group* ?
- Qual a sua expectativa como Urbanista com a vinda da montadora para o município de Araquari, Santa Catarina?
- De que maneira a implantação da montadora do *BMW Group* vai impactar a vida dos moradores de Araquari, Santa Catarina?
- Quais os pontos positivos para a comunidade Araquariense ?

Ambientalista Gert Fischer

- Na sua opinião por que Araquari foi a cidade escolhida para a implantação da montadora do *BMW Group* ?
 - Qual a sua expectativa **pessoal** com a vinda d *BMW Group*?
 - Qual a sua expectativa como **Ambientalista** com a vinda da montadora para o município de Araquari, Santa Catarina?
 - De que maneira a implantação da montadora do *BMW Group* vai impactar a vida dos moradores de Araquari, Santa Catarina?
 - Quais os pontos positivos para a comunidade Araquariense ?
-

Técnico Inglês trabalhador da obra do BMW *GROUP*

- Há quantos anos você trabalha construindo fábricas pelo mundo?
 - Na sua opinião por que Araquari foi a cidade escolhida para a implantação da montadora do BMW *Group* ?
 - Que expectativas os moradores de Araquari podem ter com a vinda do BMW *Group*?
 - Para você que acompanha a construção da montadora do BMW *Group* a quatro meses, de que maneira a obra impacta o meio ambiente?
 - Apesar do alto grau de automação levando em conta a sua experiência quantos empregos esta montadora pode gerar aproximadamente?
-

Moradores de Araquari, SC

- Que expectativas os moradores de Araquari podem ter com a vinda do BMW *Group*?
 - Para você que acompanha toda a transformação de Araquari, SC, de que maneira a obra impacta o município?
 - Levando em conta a sua experiência quais serão os benefícios para a população de Araquari?
-

APÊNDICE – 2

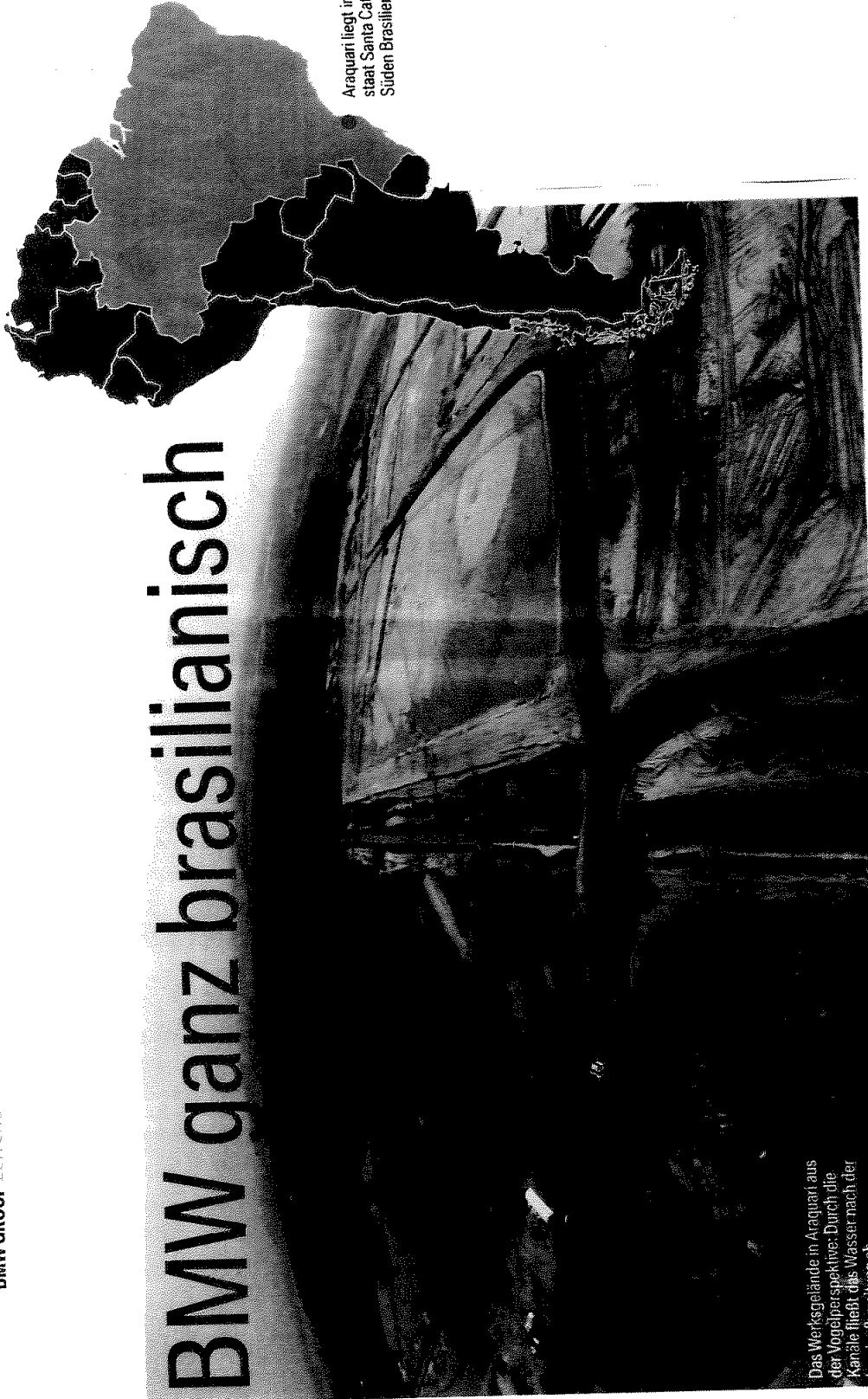
Termo de consentimento da participação e autorização para a publicação da entrevista

Eu _____ abaixo assinado concordo em participar da pesquisa: Indústria Automotiva: a implantação do *BMW Group* no município de Araquari, SC, Brasil, desenvolvida pela aluna Simone Maria Virmond Vieira Linzmeyer, para obtenção do título de doutor em Ciências Sociais, pela PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO e autorizo a publicação dos meus depoimentos para fins acadêmicos.

Assinatura _____.

Joinville, __, _____, 2014.

BMW ganz brasilianisch



Araquari liegt im Bundesstaat Santa Catarina, im Süden Brasiliens.

Das Werksgelände in Araquari aus der Vogelperspektive: Durch die Kanäle fließt das Wasser nach der Landaufbereitung ab.

WERKSAUFBAU Der Grundstein für das erste BMW Werk auf südamerikanischem Boden wird schon zum Jahresende gelegt: In Araquari, im Süden Brasiliens, investiert die Group gut 200 Millionen Euro. Besuch auf einer Baustelle knapp über dem Meeresspiegel.

ANEXO 2

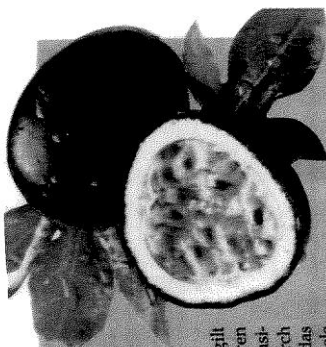
Araquari – die Maracuja-Stadt

Die Heimat des neuen BMW Werks in Brasilien nennt sich auch „Cidade do Maracujá“, die Maracuja-Stadt. Sie liegt im südbrasilianischen Bundesstaat Santa Catarina. 25.000 Einwohner zählt die Gemeinde derzeit, bei einer Größe von 380 Quadratkilometern – eine deutlich größere Fläche als die von München. Verkehrsgünstig liegt Araquari an der Autobahn BR 101, die den Südsten mit dem Südwesten Brasiliens verbindet. In direkter Nähe befinden sich die Containerhäfen São Francisco do Sul und Navegantes.

Das 20 Kilometer entfernte Joinville (sprich: Dschoinwilli), in dem gerade das BMW Trainingscenter aufgebaut wird, ist die größte Stadt des Bundesstaates. Wie an-

dere Orte in Santa Catarina gilt Joinville als eines der Zentren deutscher Kolonisation in Brasilien, die sich zum Beispiel durch übernommenes Kulturgut wie das Oktoberfest in Blumenau, viele deutschstämmige Namen oder Fachwerkarchitektur auszeichnen. Bis in die brasilianische Metropole São Paulo sind von Araquari gute 500 Kilometer zu bewältigen, das BMW Motorradwerk in Manaus am Amazonas ist rund 4.000 Kilometer entfernt im Norden des Landes.

Araquari heißt übersetzt „Zuflucht der Vögel“. Die Stadt liegt in einer Flussebene und direkt an der Baía da Babitonga, einer 30 Kilometer ins Land hineinreichenden Meeresbucht mit vielen Wasservögeln. Das Klima



Das Fruchtfleisch der Maracuja (deutsch: Passionsfrucht) gilt als Delikatesse.

ist subtropisch, mit häufigen Regenfällen und durchschnittlich 22 Grad Celsius. Über den Jahreswechsel wird es auch mal sehr heiß, und von Juni bis August sinken die Temperaturen bis unter zehn Grad. „Maracuja-Stadt“ wird Araquari deshalb genannt, weil die Bauern der Gemeinde bis zu 80 Tonnen Maracujas pro Jahr ernten. Das feiert die Stadt alle zwei Jahre mit einem großen Maracuja-Fest rund um den Karneval.

ANEXO 3

BMW ‘invade’ cidade do maracujá no sul do País Chegada da montadora alemã transforma a pequena Araquari, em Santa Catarina

10 de agosto de 2013 | 17h 34

<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,localizacao-definiu-escolha-de-araquari,1062823,0.htm>

11 de agosto de 2013

João Villaverde, de O Estado de S. Paulo

ARAQUARI - Hektik. A palavra que traduz para o alemão o termo "agitação" tem representado o dia a dia do tradicionalmente pacato município de Araquari, ao norte de Santa Catarina. Lar de pouco mais de 24 mil catarinenses tranquilos, Araquari é hoje conhecida como "a cidade do maracujá". A partir deste segundo semestre, porém, mudará de patamar e passará a ser "a sede da BMW".

Uma das maiores montadoras do mundo, a BMW escolheu Araquari para levantar sua primeira unidade de produção de veículos na América Latina. A multinacional e a cidade estão pulando etapas para que, a partir de setembro de 2014, os carros da marca sejam vendidos no País com o selo "made in Brazil".

O terreno de 500 mil metros quadrados que receberá a fábrica tem hoje mais de 200 operários de construção civil trabalhando 24 horas por dia para colocar de pé a fábrica. Mesmo sem ainda produzir um único veículo no País, a BMW já acertou até a sua primeira concessionária, que deverá ser inaugurada em Joinville ainda este ano.

Não é apenas a indústria automobilística que se agita. Araquari sequer tem metalúrgicos, uma vez que os trabalhadores do município ainda serão qualificados para a função, mas a cidade já conta, desde a semana passada, com um sindicato de metalúrgicos filiado à Força Sindical.

Até o início de julho, Araquari não tinha hotel, mas o casal Claudete e Rudgiero Zanella Jasper resolveu apostar e levantou o primeiro da cidade. Mesmo sem ter sido oficialmente inaugurado, o que só deve ocorrer no mês que vem, o novo hotel já causou alvoroço: com cinco andares, o edifício é o mais alto de Araquari.

Investimento. A agitação não é sem razão. O investimento de R\$ 500 milhões da montadora alemã na cidade representa, de uma vez só, uma injeção de recursos que supera em 40% o total de riquezas produzidas em Araquari - o Produto Interno Bruto (PIB) da cidade é de R\$ 297,3 milhões, segundo dados do IBGE.

Na cidade, o assunto único é a BMW. "Estamos ansiosos, né? A cidade não tinha nada, e agora terá uma empresa dessas. Araquari vai mudar muito", disse Adejanilson Alves, comerciante que deseja emplacar os dois filhos, de 22 e 18 anos, como funcionários da fábrica.

Este também é o desejo de Samuel, conhecido como "Samuca", que espera fazer do sobrinho um metalúrgico. Samuca é o único taxista de Araquari. A prefeitura iniciou há duas semanas um curso gratuito de inglês para preparar os moradores para o contato com os novos vizinhos. Todas as 400 vagas iniciais foram preenchidas. "Outros municípios têm montadoras, nós ganhamos mais do que isso", disse o vice-prefeito Clenílton Carlos Pereira. "Ganhamos uma grife."

Invasão. Mas a perspectiva de mudança assusta. Durante os dias em que o Estado esteve em Araquari, os moradores apontaram para o fato de que o município pode ser "por moradores de cidades maiores, como Joinville (17 km), Curitiba (115 km), Florianópolis (150 km) e até São Paulo (520 km). O prefeito João Woitexem disse que a "ocupação" será bem-vinda.

"O crescimento econômico é importante, mas ele não pode ignorar a realidade da cidade. Nós somos tranquilos, todo mundo se conhece e reconhecemos o legado sócio-cultural que herdamos de nossos pais. Isso não pode se perder com a chegada de uma multinacional", afirmou Sueli Hreisenmnou, diretora da Fundação Cultural do município. Seu pai, Laércio Hreisenmnou, foi o único araquariense a integrar as Forças Expedicionárias Brasileiras (FEB), tendo lutado na Segunda Guerra Mundial.

Já para o prefeito Woitexem, a chegada de novos moradores deve melhorar o padrão de vida da "cidade do maracujá". "Nós sempre seguramos o crescimento populacional, não liberamos loteamentos. Agora vamos fazer o contrário. Já estamos liberando as construções, e vamos inverter essa lógica de Araquari como cidade dormitório", disse. A estimativa da prefeitura é que a população aumente cinco vezes nos próximos dez anos, chegando a 130 mil habitantes.

Preços. A agitação em Araquari começou no mercado imobiliário. Segundo a prefeitura, o metro quadrado de um terreno às margens das duas rodovias federais que cortam o município, as BRs 101 e 280, custava cerca de R\$ 8, em média, em 2010 - hoje, o valor foi multiplicado por dez. "Os corretores de imóveis de Joinville fazem mais negócio aqui em Araquari do que lá", disse o prefeito. Como resultado, o caixa da administração municipal saltou enormemente no período. A arrecadação saiu de R\$ 18 milhões, em 2009, para estimados R\$ 76 milhões, este ano.

Mesmo com esse dinheiro, a cidade que vai produzir BMWs ainda tem diversas ruas sem asfalto. A cidade do maracujá também não conta com hospitais e maternidades - as crianças nascem nas cidades vizinhas. De acordo com o vice-prefeito Clenílton Pereira, esses problemas serão resolvidos com a entrada de recursos fiscais após o início da operação da BMW, no ano que vem. Até lá, a montadora está livre de taxas municipais.

Mas nem todo mundo está contente com a chegada da BMW. De bom humor, o mecânico Fernando Braga Olivera diz que seus tempos de sucesso na cidade acabaram. Conhecido como "Fernando da BMW" por praticamente todos os araquarienses, ele é o único morador que conseguiu juntar suas

economias e realizar o sonho de ter um veículo da montadora alemã - um modelo usado, fabricado em 1994 na Alemanha.

ANEXO 4

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 638



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 638, DE 17 DE JANEIRO DE 2014.

Exposição de Motivos

Convertida na Lei nº 12.996, de 2014)

Altera a Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 40.

.....

§ 5º-A. Para a realização das atividades previstas nos incisos II e III do § 5º, serão considerados realizados no País os dispêndios com a importação, para utilização em laboratórios, de:

I - **softwares** sem similares nacionais; e

II - equipamentos e suas peças de reposição, sem similares nacionais.

§ 5º-B. As peças de reposição referidas no § 5º -A são aquelas adquiridas juntamente com o equipamento, cujo valor seja igual ou inferior a dez por cento do valor do equipamento.

§ 5º-C. A verificação da similaridade de que trata o § 5º-A será realizada nos termos estabelecidos em ato do Poder Executivo.

.....” (NR)

“Art. 41-A. Com vistas à promoção do desenvolvimento sustentável da indústria, os fornecedores de insumos estratégicos e de ferramentaria para as empresas habilitadas ao Inovar-Auto e seus fornecedores diretos ficam obrigados a informar aos adquirentes, nas operações de venda, os valores e as demais características dos produtos fornecidos, nos termos, limites e condições definidos pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

§ 1º O desenvolvimento sustentável da indústria referido no **caput** refere-se ao aumento do padrão tecnológico dos veículos, especialmente, quanto à segurança veicular e a emissões veiculares.

§ 2º A omissão na prestação das informações de que trata o **caput** ensejará a aplicação de multa no valor de dois por cento sobre o valor das operações de venda referidas no **caput**.

§ 3º A prestação de informações incorretas no cumprimento da obrigação a que se refere o **caput** ensejará a aplicação de multa de um por cento sobre a diferença entre o valor informado e o valor devido.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre os procedimentos para correção das informações incorretas de que trata o § 3º.

§ 5º O disposto nos §§ 2º e 3º será aplicado nas operações de venda realizadas a partir do sétimo mês subsequente à definição dos termos, limites e condições referidos no **caput**.” (NR)

“Art. 42.

I - o descumprimento dos requisitos estabelecidos por esta Lei ou pelos atos complementares do Poder Executivo, exceto quanto:

a) ao compromisso de que trata o inciso II do § 4º do art. 40; e

b) à utilização de valor a maior de crédito presumido por empresa habilitada ao Inovar-Auto em razão de incorreções nas informações de que trata o art. 41-A;

.....

§ 4º Na hipótese da alínea “b” do inciso I do **caput**, a empresa habilitada deverá:

I - promover o estorno da parcela do crédito presumido aproveitado a maior, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo; ou

II - no caso de insuficiência do saldo credor de crédito presumido, recolher o valor aproveitado a maior, acrescido de juros equivalentes à taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês da apuração do crédito presumido até o mês anterior ao do pagamento e adicionados de um por cento relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo feito.

§ 5º A omissão na prestação das informações de que trata o art. 41-A impede a apuração e a utilização do crédito presumido pela empresa habilitada, relativamente à operação de venda a que se referir a omissão.

§ 6º A inobservância do disposto no § 4º, decorridos sessenta dias após a notificação, acarretará o cancelamento da habilitação ao Inovar-Auto, deixando-se de aplicar a exceção prevista na alínea “b” do inciso I do **caput**.” (NR)

“Art. 43.

.....

§ 3º Os valores de que tratam os incisos II, III, IV e V do **caput** deverão ser depositados no Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, em conta específica.” (NR)

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

Brasília, 17 de janeiro de 2014; 193º da Independência e 126º da República.

DILMA ROUSSEFF
Dyogo Henrique de Oliveir
Fernando Damata Pimentel

Este texto não substitui o publicado no DOU de 20.1.2014

ANEXO 5



Notícias Exibição: 10/05/2013 às 09:59 <http://www.brde.com.br/index.php/noticia/mostrar/id/590>

Financiamento à BMW é o maior da história do BRDE

Os diretores de Operações, Neuto de Conto, de Planejamento, Renato Vianna, o superintendente da AGFLO, Nelson Ronnie, e a advogada do Banco Fabiane de Assis levaram ao governador Raimundo Colombo o contrato de R\$ 240 milhões assinado entre o BRDE e a BMW.



O governador Raimundo Colombo foi informado, na quinta-feira (9), dos detalhes da assinatura do contrato de financiamento de R\$ 240 milhões assinado entre o BRDE e a BMW para investimento na infraestrutura das instalações da montadora de automóveis no município de Araquari, no norte de Santa Catarina. É o maior financiamento dos 52 anos da história do Banco.

A produção de 40 mil veículos ao ano irá gerar 1.100 empregos diretos altamente qualificados e 5 mil empregos indiretos. O faturamento previsto é de R\$ 2 bilhões por ano, com R\$ 75 milhões de geração de ICMS ao ano. Os dados foram apresentados ao governador Raimundo Colombo pelos diretores de Operações, Neuto de Conto, de Planejamento, Renato Vianna e pelo superintendente da agência do BRDE em Florianópolis, Nelson Ronnie, no Centro Administrativo do Estado.

O contrato do BRDE com a BMW inclui a aquisição de imóvel beneficiado com infraestrutura para a construção da unidade industrial de fabricação, distribuição, venda, importação, revenda e exportação de veículos, partes e peças. A área de 1,5 milhão de metros quadrados deverá estar com sua infraestrutura concluída em setembro deste ano, prevendo até uma estação de desanilização da água que exige o rigoroso controle de qualidade da BMW para utilização no seu processo de montagem de veículos. Depois, a fábrica deverá ser concluída, com mais R\$ 625 milhões de investimentos, em setembro de 2014. Até lá, os veículos importados da BMW chegarão exclusivamente pelos portos catarinenses, em sistema “roll on/roll off”, gerando desde já o recolhimento de ICMS para Santa Catarina. O financiamento contempla a locação de galpão com 9.250 metros quadrados para a implantação de centro de treinamento e suporte à fábrica da BMW, por 24 meses.

No entorno da montadora, mais 12 empresas se instalarão como parte da cadeia de fornecimento de peças (sistemistas) que irão gerar investimentos de montante até superior ao R\$ 1 bilhão do investimento final previsto pela BMW. As necessidades de crédito destes novos empreendimentos poderão ser atendidas pelo BRDE que elaborou um programa de acordo com a lei estadual 0294/12, no âmbito do Programa Pró-Emprego, para o financiamento de setores estratégicos da economia de Santa Catarina, o setor automotivo, o aeronáutico, o aeroespacial e o de defesa.

ANEXO 6

10/05/2013 | 06h03

<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/05/bmw-faz-o-maior-financiamento-da-historia-do-brde-4133053.html>

BMW faz o maior financiamento da história do BRDE

Companhia receberá R\$ 240 milhões para obras de infraestrutura

Instalação da montadora exigem obras de infraestrutura em Araquari

Claudio Loetz
claudio.loetz@an.com.br

O Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE) assinou contrato de financiamento com a BMW no valor de R\$ 240 milhões. Os recursos serão aplicados em todas as obras de infraestrutura necessárias para a implantação da fábrica de automóveis de luxo no município de Araquari, na região Norte de Santa Catarina. Com o valor, serão feitos serviços como o de terraplenagem da área de 492 mil m², fornecimento de energia, água e abertura de ruas.

Já na construção da unidade, a montadora alemã vai desembolsar outros R\$ 625 milhões, somando R\$ 865 milhões em investimentos. — Este valor vai vir de outra fonte de recursos, e não mais pelo BRDE —, explica o diretor de operações do BRDE, Neuto de Conto.

— Esta é a maior operação financeira do banco em seus 52 anos de história —, festeja o executivo do banco.

A multinacional alemã terá de pagar o empréstimo ao BRDE em 48 meses, a juros facilitados. O contrato prevê pagamento pela taxa Selic mais 0,5% ao ano. Significa, em valores atuais, taxa de 8% ao ano — a inflação anualizada está em 6,7%, com perspectivas de não descer.

A BMW vai faturar R\$ 2 bilhões por ano e prevê, ainda, recolher R\$ 75 milhões em ICMS por ano. A expectativa é de que a montadora gere 1,1 mil empregos diretos em um prazo de cinco anos. A unidade de Araquari terá capacidade de produzir até 40 mil veículos por ano — a expectativa é de que a produção gire em torno de 32 mil.

O fim das obras de infraestrutura — a terraplenagem começou na segunda-feira — está previsto para acontecer no dia 19 de setembro deste ano. Segundo Conto, a unidade fica pronta um ano depois.

Mais R\$ 1 bilhão com novas empresas

A instalação da montadora da BMW em Araquari é apenas um pontapé para os investimentos na região. Mais riqueza já está confirmada para a cidade. A companhia alemã confirma ao governo estadual que vai atrair, pelo menos, mais 12 empresas fornecedoras para o entorno da fábrica. Segundo o diretor de operações do BRDE, Neuto De Conto, estas outras empresas "vão gerar investimentos semelhantes aos da própria BMW", que gira em torno de R\$ 1 bilhão.

— Estamos focando na finalização das questões burocráticas ligadas à vinda da BMW. Acredito que até o fim desta semana já esteja tudo resolvido. Aí vamos começar as negociações com estas novas empresas e outros possíveis investimentos—, afirma o vice-prefeito e secretário de Desenvolvimento Econômico de Araquari, Clenilton Carlos Pereira.

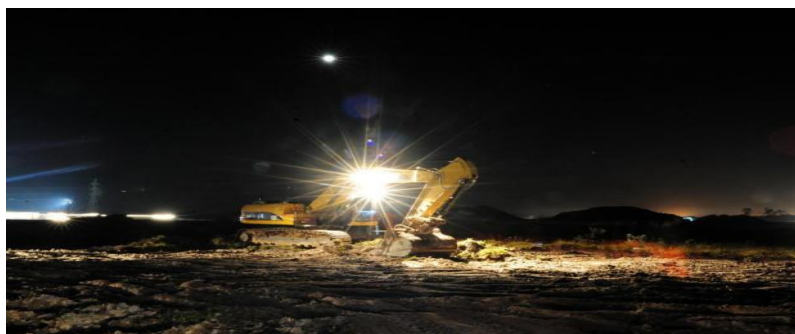
ANEXO 7

Referência mundial15/07/2013 | 08h43

<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/ano-da-alemanha-no-brasil/noticia/2013/07/confira-quais-sao-as-garantias-da-cidade-de-araquari-a-bmw-4200760.html>

Confira quais são as garantias da cidade de Araquari à BMW

Documento garante à montadora mesmos benefícios que venham a ser concedidos a concorrentes que se instalem na cidade no futuro



Máquina e homens trabalham 24 horas na construção da nova fábrica da BMW em Araquari

Foto: DIORGENES PANDINI / Agencia RBS

Claudio Loetz claudio.loetz@an.com.br

O protocolo de intenções assinado pela BMW com a Prefeitura de Araquari, no Norte de SC, tem 36 páginas. O escritório de advocacia Tozzini Freire, de São Paulo, assessorou a elaboração do documento finalizado em dezembro de 2012.

O texto revela que ficam garantidas à BMW as mesmas condições e benefícios concedidos a qualquer outro concorrente no mesmo mercado que venha a se instalar em Araquari, caso tais benefícios excedam os benefícios dados à montadora alemã, para criar ambiente de negócios em idênticas condições de concorrência.

Entre os termos, o município se compromete a dar todos os incentivos previstos no protocolo para novos investimentos ou ampliações que sejam feitos pela BMW. Também aceita conceder os mesmos benefícios a empresas fornecedoras da companhia que se instalem na cidade.

POLUIDORAS PROIBIDAS

Fica proibida a construção de indústrias poluidoras (químicas, refinarias de petróleo, fábricas de cimento, de papel, atividade mineradora e indústrias movidas a carvão com mais de 50 megawatts) nas imediações da futura unidade da BMW. Pelo protocolo, também não podem se instalar indústrias que processem alimentos e farmacêuticas de tecnologia médica num raio de 500 metros. A polícia patrulhará regularmente a região da fábrica e o bairro dos expatriados.

ENERGIAS RENOVÁVEIS

Os limites da zona industrial automotiva, a ser criada mediante alteração do Plano Diretor, deverão se localizar a no mínimo 1,5 km do local da fábrica. O município também deverá auxiliar na utilização futura de energias renováveis para a fábrica e em relação à rede de distribuição para micro ou minigerador.

RESCISÃO

No caso de suspensão ou eliminação de incentivos econômicos dados à BMW, o município deverá se esforçar para conceder incentivo com valor econômico equivalente àquele reduzido ou eliminado. Se a BMW decidir rescindir o protocolo antes de começar a produção, deverá indenizar o município pelos investimentos feitos depois da assinatura do documento, e dos quais a empresa tenha efetivamente se beneficiado.

INVESTIMENTOS

A BMW se compromete a investir, em cinco anos, 170 milhões de euros na fábrica de automóveis em Araquari. E quer criar 1,1 mil empregos quando a unidade, de 1,48 milhões de m², estiver em plena operação. Os incentivos fiscais concedidos pelo governo do Estado não terão nenhum custo para a montadora. A empresa terá desembolso máximo de R\$ 5 por m² como contrapartida à subvenção econômica do Estado.

ISENÇÕES DE TRIBUTOS

A BMW está isenta de recolhimento de ISS sobre todos os serviços contratados, direta ou indiretamente relacionados à construção da fábrica e de sua expansão, instalação de linhas de produção e montagem, e todos os serviços prestados por quaisquer

contratados ou subcontratados.

15 ANOS

O município vai cobrar alíquota máxima de 2% por um período de 15 anos, a partir da data em que a BMW iniciar suas operações. Isso inclui serviços de TI, administrativo, consultoria, limpeza, segurança, armazenagem, logística, terceirização, transporte municipal. Está assegurada a isenção de IPTU por 15 anos. Também está livre de pagar, por 15 anos, taxas municipais de qualquer tipo.

RECEITA BRUTA

A BMW quer atingir, ao final de cinco anos, receita bruta total acumulada de aproximadamente R\$ 15 bilhões com a venda de automóveis produzidos no local. Este valor inclui também a venda de carros importados por meio de portos e aeroportos catarinenses.

ANEXO 8

PRODEC - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DA EMPRESA CATARINENSE



DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

O Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (Prodec) busca conceder incentivo à implantação ou expansão de empreendimentos industriais e comerciais, que vierem produzir e gerar emprego e renda no Estado de Santa Catarina.

Trata-se de incentivo equivalente a um percentual pré-determinado sobre o valor do ICMS a ser gerado pelo novo projeto.

O incentivo do Prodec nada mais é do que financiamento de capital de giro, a longo prazo e de baixíssimo custo.

Podem participar empreendimentos que atendam, no todo ou em parte, os seguintes requisitos:

1. Gerem emprego e renda à sociedade catarinense;
2. Incrementem os níveis de tecnologia e competitividade da economia de Santa Catarina;
3. Contribuam para o desenvolvimento sustentado do meio ambiente, para a desconcentração econômica e espacial das atividades produtivas e para o desenvolvimento dos municípios e da região;
4. Aqueles direcionados à obras de infra-estrutura, especialmente rodovias, ferrovias, portos e aeroportos de Santa Catarina.

<http://www.sc.gov.br/index.php/desenvolvimento-economico/prodec-programa-de-desenvolvimento-da-empresa-catarinense>

O que é o PRODEC ?

O Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense - PRODEC, tem como finalidade conceder incentivo à implantação ou expansão de empreendimentos industriais, que vierem produzir e gerar emprego e renda no Estado de Santa Catarina.

Trata-se de incentivo, a título de financiamento, equivalente a um percentual pré-determinado sobre o valor do ICMS a ser gerado pelo novo projeto.

O incentivo do PRODEC nada mais é do que financiamento de capital de giro, a longo prazo e de baixíssimo custo.

Quais são os requisitos para o empreendimento se enquadrar no PRODEC?

Empreendimentos que atendam, no todo ou em parte, os seguintes requisitos:

1. gerem emprego e renda à sociedade catarinense;
 2. incrementem os níveis de tecnologia e competitividade da economia de Santa Catarina;
 3. contribuam para o desenvolvimento sustentado do meio ambiente, para a desconcentração econômica e espacial das atividades produtivas e para o desenvolvimento dos municípios; e
 4. aqueles direcionados à obras de infra-estrutura, especialmente rodovias, ferrovias, portos e aeroportos de Santa Catarina.
-

Como solicitar o enquadramento de projeto no Programa?

Poderão ser enquadrados projetos de investimentos iniciados há, no máximo, 6 (seis) meses.

Para pleitear o incentivo do PRODEC, a empresa deverá apresentar consulta prévia ao Conselho Deliberativo do PRODEC, cujo modelo é muito simples e poderá ser obtido junto a Secretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável.

Os percentuais, os prazos e os juros serão estabelecidos pelo Conselho Deliberativo do PRODEC, de acordo com a análise elaborada pelo agente financeiro e as características de cada projeto, por meio da aplicação de uma matriz de pontuação que avalia, entre outros itens, a geração de empregos, a agregação de tecnologia, o tipo do empreendimento, a localização (municípios de menor índice de desenvolvimento econômico terão benefícios maiores) e a atenção ao meio ambiente.

Os projetos serão analisados pelos agentes financeiros credenciados pelo PRODEC, com os mesmos critérios de análise de projeto de financiamento de longo prazo.

Quais são os parâmetros do incentivo do PRODEC ?

1. Montante do incentivo (Valor total da operação)

É o valor total do incentivo a ser contratado. Poderá chegar até 100% dos investimentos fixos do projeto, incluindo custos relacionados ao desenvolvimento de projetos.

2. Percentual do incentivo

Máximo de 75% do incremento do ICMS gerado exclusivamente pelo novo investimento.

A empresa poderá utilizar-se, mensalmente, do percentual atribuído pelo Conselho Deliberativo do PRODEC sobre o valor equivalente ao ICMS gerado ou de seu incremento no caso de expansão ou ampliação de empresa instalada e em operação no Estado de Santa Catarina, até atingir o montante do incentivo.

3. Prazo de Fruição

É o prazo total de utilização do benefício do PRODEC.

Atividades Industriais Têxteis · Agro-industriais · Vidros Planos · Siderúrgicas · Automotivas · Microeletrônica - Semicondutores - Biomassa e energia alternativa - Biotecnologia - Biodiesel e outros óleos vegetais combustíveis - extração de substâncias bioativas, óleos essenciais, aromas, essências naturais e princípios ativos - Máquinas e equipamentos a laser, de média e alta potência - Reciclagem - Metalurgia - Alimentícia: máximo de 200 meses
Demais atividades industriais: máximo de 120 meses

O incentivo encerra-se no último mês de fruição, contado a partir da data da obtenção do Regime Especial, ou quando o somatório das parcelas do ICMS, utilizadas como incentivo, atingir o montante do incentivo (isto é, o valor contratado).

4. Carência- (prazo máximo) - 48 meses

5. Amortização

O valor de cada parcela do incentivo deve ser paga integralmente ao final do período de carência.

Exemplo: (I) A parcela utilizada no mês de julho de 2013, cujo contrato prevê prazo de carência de 48 meses, deverá ser paga no mês de julho de 2017; (II) a de agosto de 2013 será paga em agosto de 2017; (III) e assim, sucessivamente.

5.1. Possibilidade de descontos na amortização:

Nos pagamentos efetuados até o vencimento, em percentual previamente aprovado e contratado, sem incidência de juros, nos seguintes casos:

I - localizados em municípios com IDH igual ou inferior a noventa e cinco por cento do índice do Estado; (NR)

II - que venham a produzir mercadorias inexistentes na cadeia produtiva catarinense; ou (NR)

III - do setor agroindustrial, cujo arranjo produtivo envolva município com IDH igual ou inferior a noventa e cinco por cento do índice do Estado.

IV – das indústrias náutica e naval.

6. Juros

Atividades Industriais Juros máximos

Têxteis · Agro-industriais · Vidros planos · Siderúrgicas · Automotivas · Microeletrônica - Semicondutores – Biomassa e energia alternativa – Biotecnologia – Biodiesel e outros óleos vegetais combustíveis – extração de substâncias bioativas, óleos essenciais, aromas, essências naturais e princípios ativos – Máquinas e equipamentos a laser, de média e alta potência – Reciclagem – Metalurgia – Alimentícia: 6% a.a.

Demais atividades industriais 12% a.a.

(*) Cabe ao Conselho Deliberativo do PRODEC estabelecer a taxa adequada a cada projeto, com base na avaliação que este vier a obter na matriz de pontuação. Os juros dos projetos aprovados nos anos de 1999 a 2013 ficaram na média de 3% a.a.

7. Correção Monetária

Igual a aplicável aos tributos estaduais. A legislação em vigor não prevê a utilização de qualquer índice de atualização.

Observação: O índice de atualização monetária oficial - UFIR - foi extinto em setembro de 2000 e nenhum outro foi criado para substituí-lo.

8. Encargo do Agente Financeiro

É a taxa de comissão de análise a ser paga diretamente ao Agente Financeiro credenciado pelo PRODEC, pela elaboração da análise econômico-financeira e acompanhamento da execução do projeto, no valor correspondente a 0,4% do montante do incentivo, limitado a, no máximo, R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

São dois os agentes financeiros do PRODEC, de livre escolha da empresa:

§ BADESC - Agência de Fomento do Estado de Santa Catarina S/A (www.badesc.gov.br)

§ BRDE - Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (www.brde.com.br)

Consulta Prévia - Formulário (disponível no site www.sds.sc.gov.br) Maiores Informações: Telefone: (48) 3665-4259 ou pelo e-mail: prodec@sds.sc.gov.br

<http://legislacao.sef.sc.gov.br/html/prodec.htm>

ANEXO 9

MPF/SC

<http://www2.prsc.mpf.mp.br/conteudo/servicos/noticias-ascom/ultimas-noticias-anteriores/2013/junho/mpf-assina-tac-para-disciplinar-ocupacao-urbana-em-araquari>

MPF assina TAC para disciplinar ocupação urbana em Araquari

10/06/2013 - Acordo garante que Terras Indígenas sejam respeitadas

O Ministério Público Federal em Santa Catarina promoveu a assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que disciplina como o Município de Araquari, com a interveniência Secretaria do Desenvolvimento Econômico Sustentável do Estado de Santa Catarina, deverá proceder em relação ao plano diretor da cidade. O Termo foi necessário por causa de modificações no atual plano do Município, feitas após a realização de apenas uma audiência pública e que criou novas zonas de "Produção Industrial", "Produção Industrial Automobilística" e "Aterramento Sanitário", sobrepondo-as às Terras Indígenas. As mudanças visam, entre outros investimentos, a instalação da fábrica da BMW do Brasil, em terreno situado às margens da BR 101.

O documento foi assinado pelo procurador da República em Joinville, Tiago Alzuguir Gutierrez, pelo prefeito de Araquari, João Pedro Woitexem, e pelo secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável, Paulo Bornhausen. O TAC previu uma série de exigências, entre as quais destaca-se:

- a) a suspensão de expedição de alvarás de construção previstos na Lei Complementar nº 142/2012, com exceção das obras da empresa BMW do Brasil LTDA, mas sem prejuízo da exigência das licenças ambientais;
- b) as Terras Indígenas Pirai, Tarumã e Pindoty não sofrerão alteração em seu zoneamento, ressalva feita à sua eventual transformação em "Zona de Interesse Ambiental", "Zona de Uso Sustentável" ou, ainda, outra classificação que se mostre compatível com o regime do indigenato, previsto no art. 231 da Constituição Federal;
- c) O Município fará um levantamento, a partir de imagens aéreas e eventual verificação "in loco", dos remanescentes de vegetação, a ser submetido ao setor pericial do Ministério Público Federal e aos órgãos ambientais, adaptando o zoneamento às classificações como "Zona de Preservação Permanente", "Zona de Interesse Ambiental", "Zona de Uso Sustentável", ou, ainda, outra classificação compatível com o disposto no art. 21 da Lei nº 11.428/2006 (supressão proibida).
- d) O projeto resultante será encaminhado ao Ministério Público Federal, ao Ministério Público Estadual, ao Ibama, à Fatma e à Funai, fixando-se prazo de trinta dias para manifestação desses órgãos, com posterior análise das considerações encaminhadas ao Município. Além disso, esses órgãos serão convidados a participar das audiências públicas a serem realizadas para apresentação e discussão do projeto.

e) O projeto será apresentado à comunidade Guarani da região, em linguagem e meios adequados, com especial enfoque sobre as localidades do entorno das terras indígenas, buscando-se seu consentimento em relação às medidas propostas. O projeto também será apresentado à população em ao menos duas audiências públicas, em datas e locais diferentes, com ampla divulgação, inclusive por meio de jornais, rádios e afixação de cartazes.

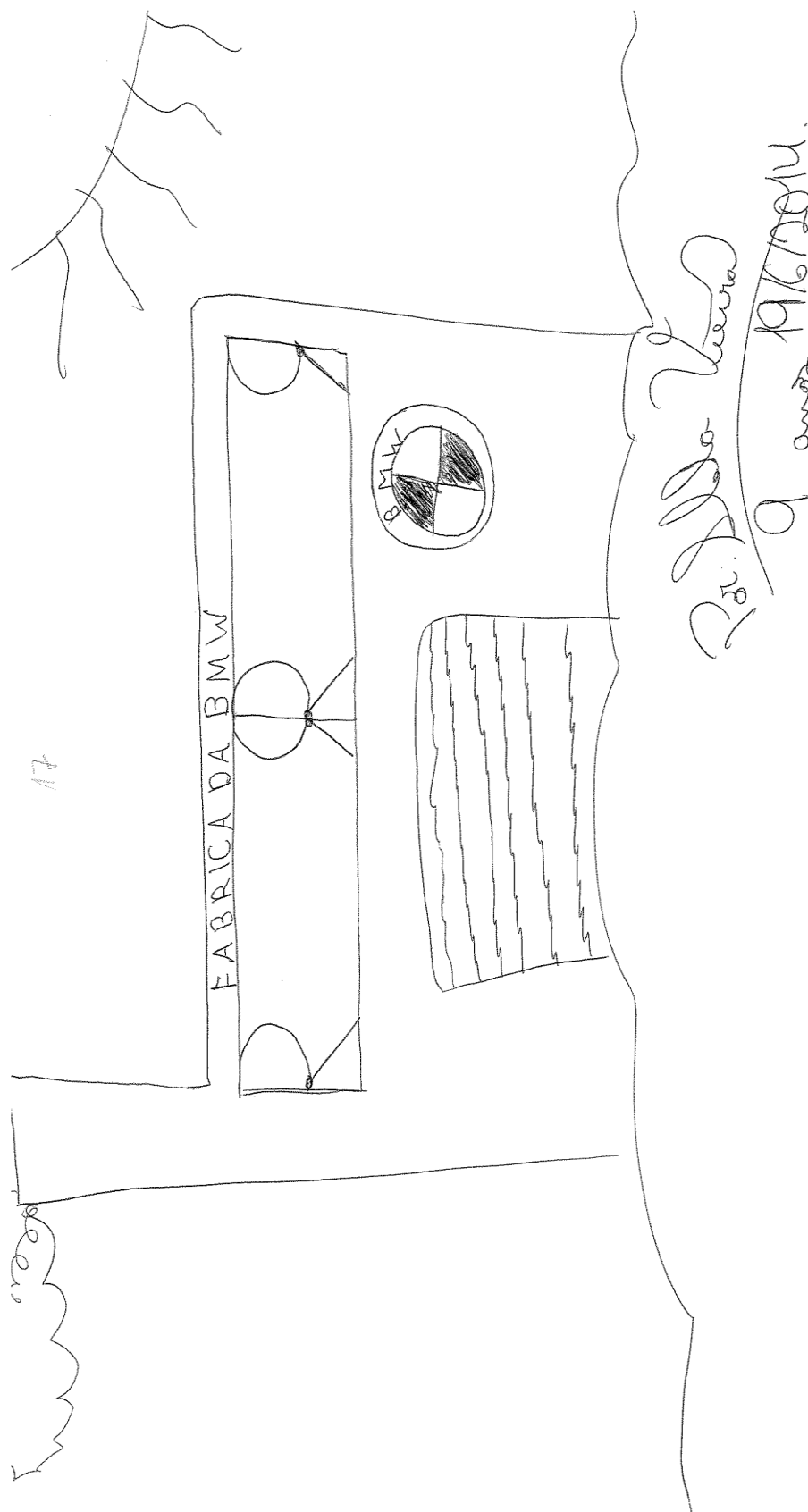
ICP nº 1.33.005.000583/2012-74

Rua Paschoal Apóstolo Pitsica, 4876, Torre 1 (Gabinetes) e Torre 3 (Administração) - Edifício Luiz Elias
Daux - Bairro Agrônômica

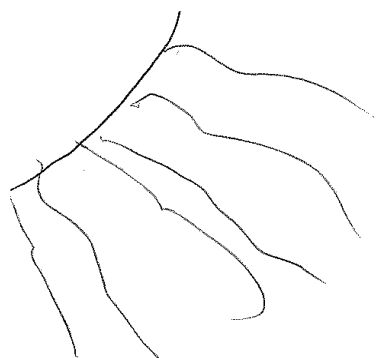
Florianópolis - SC - CEP: 88025-255

Fones: (48) 2107-6100/(48) 2107-2410

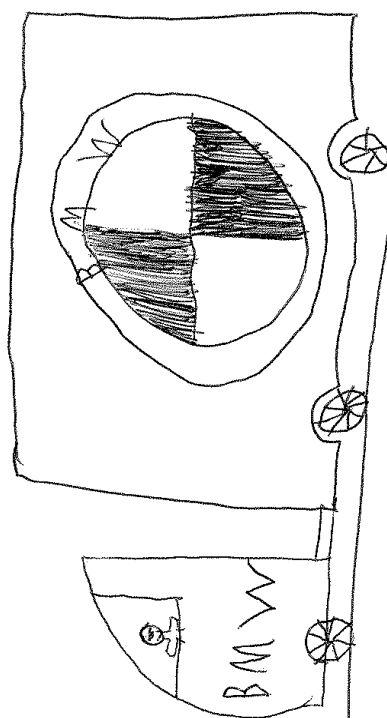
ANEXO 10



ANEXO 11



18



19
WTA FAND

10/11/11

ANEXO 12

MATERIAS DIVULGADAS NOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO BMW GROUP

<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia-geral,bmw-invade-cidade-do-maracuja-no-sul-do-pais,161606,o.htm> 10 de agosto de 2013 | 17h 34

Quando o investimento de R\$ 500 milhões para levantar a primeira fábrica da BMW na América Latina foi anunciado no ano passado, em audiência com a presidente Dilma Rousseff no Palácio do Planalto, imediatamente uma questão foi levantada: por que a montadora alemã escolheu Araquari (SC) como local?

A pacata cidade ao norte de Santa Catarina tem posicionamento estratégico, disse ao Estado o vice-presidente de produção da BMW e responsável pela planta brasileira, Gerald Degen. "Araquari está encravada entre duas rodovias federais em ótimo estado, as BRs 101 e 280, e está a uma distância pequena de cinco portos e um aeroporto", disse Degen, que nasceu em Munique (Alemanha), e mudou com a família para Joinville (SC) há dois meses.

Uma das principais fabricantes de veículos de luxo do mundo, a BMW garante que a fábrica em Araquari estará pronta para produzir carros em setembro do ano que vem. Serão contratados 3,2 mil funcionários, entre metalúrgicos para o chão de fábrica e cargos administrativos.

Vendas. Na primeira fase, que a companhia alemã estima durar até o fim de 2015, a planta vai produzir 32 mil veículos por ano - o dobro da quantidade de carros da marca vendidos atualmente no Brasil. Neste ano, os brasileiros devem adquirir pouco mais de 15 mil veículos BMW, todos importados. Os modelos vendidos no País vão do 116i, que é vendido a cerca de R\$ 89,9 mil, ao X6 M4.4, que sai a R\$ 499,9 mil.

"Os veículos ficarão mais baratos, porque serão produzidos no Brasil, mas ainda não definimos os modelos que serão produzidos em Araquari", disse Gleide Souza, a diretora de relações governamentais da BMW. A linha de Araquari terá todas as fases de produção, como pintura e carroceria.

A partir de 2016, a fábrica deve ocupar todo o terreno adquirido no município, e assim ampliar a produção para 100 mil veículos, o que exigiria dobrar o quadro de trabalhadores. "Vamos seguir o mercado", disse Degen. A planta terá, então, 80 hectares (equivalente a 80 campos de futebol), o dobro de extensão da original, em Munique, e pouco mais do que a linha em Dadong (China). A maior fica em Leipzig (Alemanha) com 207,5 hectares.

A empresa espera que o governo federal anuncie um pacote de estímulos para os fabricantes de autopeças.

Quando o investimento de R\$ 500 milhões para levantar a primeira fábrica da BMW na América Latina foi anunciado no ano passado, em audiência com a presidente Dilma Rousseff no Palácio do Planalto, imediatamente uma questão foi levantada: por que a montadora alemã escolheu Araquari (SC) como local?

A pacata cidade ao norte de Santa Catarina tem posicionamento estratégico, disse ao Estado o vice-presidente de produção da BMW e responsável pela planta brasileira, Gerald Degen. "Araquari está encravada entre duas rodovias federais em ótimo estado, as BRs 101 e 280, e está a uma distância pequena de cinco portos e um aeroporto", disse Degen, que nasceu em Munique (Alemanha), e mudou com a família para Joinville (SC) há dois meses.

Uma das principais fabricantes de veículos de luxo do mundo, a BMW garante que a fábrica em Araquari estará pronta para produzir carros em setembro do ano que vem. Serão contratados 3,2 mil funcionários, entre metalúrgicos para o chão de fábrica e cargos administrativos.

Vendas. Na primeira fase, que a companhia alemã estima durar até o fim de 2015, a planta vai produzir 32 mil veículos por ano - o dobro da quantidade de carros da marca vendidos atualmente no Brasil. Neste ano, os brasileiros devem adquirir pouco mais de 15 mil veículos BMW, todos importados. Os modelos vendidos no País vão do 116i, que é vendido a cerca de R\$ 89,9 mil, ao X6 M4.4, que sai a R\$ 499,9 mil.

"Os veículos ficarão mais baratos, porque serão produzidos no Brasil, mas ainda não definimos os modelos que serão produzidos em Araquari", disse Gleide Souza, a diretora de relações governamentais da BMW. A linha de Araquari terá todas as fases de produção, como pintura e carroceria.

A partir de 2016, a fábrica deve ocupar todo o terreno adquirido no município, e assim ampliar a produção para 100 mil veículos, o que exigiria dobrar o quadro de trabalhadores. "Vamos seguir o mercado", disse Degen. A planta terá, então, 80 hectares (equivalente a 80 campos de futebol), o dobro de extensão da original, em Munique, e pouco mais do que a linha em Dadong (China). A maior fica em Leipzig (Alemanha) com 207,5 hectares.

A empresa espera que o governo federal anuncie um pacote de estímulos para os fabricantes de autopeças.

Jornal A Notícia

<http://wp.clicrbs.com.br/saavedra/?topo=84,2,18,,,84>

Detentos vão trabalhar nas obras da BMW

25 de março de 2014

Por meio de empresa terceirizada, detentos da Penitenciária Industrial de Joinville começam nesta quarta a trabalhar na construção da fábrica da BMW em Araquari. O modelo foi montado pelo diretor Richard Harrison dos Santos e o juiz João Marcos Buch. Foram contratados 18 homens do regime semiaberto.

— A contratação teve autorização da direção da montadora na Alemanha —, diz Richard, diretor da penitenciária. Hoje, o pessoal contratado faz a integração na terceirizada.

Reportagem especial 13/12/2013 | 17h28

<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/negocios/noticia/2013/12/araquari-entra-na-rota-dos-investimentos-e-se-destaca-como-novo-destino-de-grandes-empresas-4363988.html>

Araquari entra na rota dos investimentos e se destaca como novo destino de grandes empresas

Diferenciais logísticos e vinda da BMW consolidam o pequeno município vizinho de Joinville como chamariz de negócios



Foto: Fabrizio Motta / Agência RBS

Pedro Machado

pedro.machado@an.com.br

O sol ameaçava romper um nublado fim de manhã de quarta-feira quando o vice-prefeito de Araquari, Clenilton Carlos Pereira, abriu a porta da sala do seu gabinete, localizado no modesto prédio de dois andares que abriga a Prefeitura do município, para receber a reportagem de “Negócios & Cia.”. De imediato, um detalhe chamou a atenção de nossa equipe: ele vestia uma camiseta polo que tinha bordada a logomarca da BMW.

— É marketing — justificou.

Não poderia haver exemplo melhor para ilustrar o “efeito BMW” que atinge o pequeno município vizinho de Joinville, hoje beirando os 30 mil habitantes. Clenilton se empolga, mas não chega a exagerar ao falar das transformações pelas quais Araquari vem passando. Praticamente desconhecida até pouco tempo, a cidade entrou de vez na mira de investidores nacionais e internacionais depois que a multinacional alemã anunciou que lá ergueria sua primeira fábrica de automóveis de luxo na América Latina — e cuja pedra fundamental será lançada nesta segunda-feira.

— O dia 8 de abril (de 2013) é o mais importante da história da cidade — diz o vice-prefeito, que também acumula o cargo de secretário de Desenvolvimento Econômico de Araquari, ao se referir à data em que a montadora assinou o contrato que oficializou a construção da unidade no Norte catarinense.

A confirmação da vinda da BMW, porém, apenas consolidou um cenário que já vinha se desenhando nos últimos anos. Não é de agora que Araquari tem despertado a cobiça de grandes indústrias.

O município é cortado por duas rodovias federais (BR-101 e BR-280, esta em vias de ser duplicada) e por uma ferrovia, fica próximo a quatro portos (São Francisco do Sul, Itapoá, Itajaí e Navegantes) e três aeroportos (Joinville, Curitiba e Navegantes) e integra um dos maiores polos do setor metal-mecânico do País, que dispõe de uma qualificada mão de obra.

Com este conjunto de fatores, aliado a incentivos fiscais, Araquari conquistou a BMW e por pouco não fagocitou outra grande montadora. O prefeito João Pedro Woitexem chegou a oferecer um terreno para a Mercedes-Benz, que estava à procura de um local para a sua nova fábrica no Brasil. A isca não funcionou — a empresa anunciou no início de outubro que a cidade escolhida foi Iracemápolis (SP) —, mas foi uma mostra de que o município passou a disputar grandes investimentos em pé de igualdade com qualquer um.

Araquari também se vale da agilidade na hora de abrir empresas. Todo o processo costuma levar, em média, um mês para ser concluído, mas em algumas situações a papelada é liberada em apenas 15 dias. Em Joinville, a espera pode ser até quatro vezes maior.

Geografia seduz indústrias

A geografia privilegiada é um dos principais trunfos que a Prefeitura de Araquari tem usado a seu favor nas negociações para atrair investimentos industriais, que vêm se multiplicando nos últimos anos. A Franklin Electric, uma das principais fabricantes de motobombas do País, já mantém uma unidade de fundição na cidade.

Outras empresas tradicionais, como a Durín, do setor de plásticos, e a Global Housing, do ramo da construção civil, também têm unidades na cidade. A Fort Lev, uma das líderes na fabricação de reservatórios de água no Brasil, já emprega cerca de 500 funcionários no município — e tem planos de ampliar sua atuação.

Em 2011, a multinacional sul-coreana Hyosung iniciou as operações de uma fábrica de fios de elastano que demandou investimentos de R\$ 176 milhões e abriu 200 postos de trabalho. Quem também está de malas prontas para Araquari é a Ciser, gigante do setor de porcas e parafusos.

A empresa está transferindo as linhas de produção espalhadas em Joinville para o município vizinho. Para isso, vai desembolsar R\$ 160 milhões em um novo parque fabril, que vai dobrar a capacidade diária de produção — de 250 para 500 toneladas. A maioria dos funcionários será realocada para a nova planta.

A decisão é estratégica. A Ciser iniciou suas atividades no atual endereço, no Centro de Joinville, há 50 anos. Hoje, a operação no espaço está comprometida por causa de dificuldades logísticas.

— A cidade cresceu e “abraçou” a fábrica, impedindo sua expansão, que já atingiu o limite — explica Vinicius Marcos Allage, diretor de internacionalização da companhia, revelando um entrave comum ao crescimento de negócios instalados em Joinville — e do qual Araquari tem tirado proveito.

Indicadores refletem evolução

Não são apenas os terrenos transformados em canteiros de obras e os galpões instalados às margens das BRs 101 e 280 que evidenciam o crescimento de Araquari nos últimos anos. Os números também revelam a expansão do município. E ela não se restringe à economia.

Hoje, de acordo com estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Araquari tem 29,5 mil habitantes, um crescimento de 19% em relação a 2010. O produto interno bruto (PIB) saltou 77% em dois anos: passou de R\$ 297,1 milhões, em 2008, para R\$ 526,2 milhões em 2010.

A economia do município registrou a terceira maior expansão de todas as cidades do Estado entre 2009 e 2010, de 59,86%. Já o PIB *per capita* subiu de R\$ 13.250,76, em 2008, para R\$ 21.206,37 em 2010, uma variação de 60%.

Atualmente, o município conta com cerca de 1,5 mil empresas, de acordo com dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged). Só de janeiro a novembro deste ano, considerando a diferença entre contratações e demissões, foram abertos 960 novos postos de trabalho com carteira assinada. Já são em torno de 8,2 mil no total, com a expectativa de mais 5 mil até 2016.

Graças aos investimentos dos últimos anos, Araquari, pelo segundo ano seguido, está na lista das cidades que tiveram o maior crescimento no índice de participação dos municípios (IPM) no repasse constitucional de ICMS. O incremento é de 16,6%, o que representa quase R\$ 2 milhões a mais para 2014, ano em que a Prefeitura espera arrecadar R\$ 9 milhões.

Reportagem especial 13/12/2013 | 17h45

<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/economia/negocios/noticia/2013/12/araquari-um-achado-no-mapa-catarinense-4363961.html>

Araquari: um achado no mapa catarinense

Diferenciais logísticos e geográficos fizeram com que o município da região Norte virasse a bola da vez em investimentos privados

Alvo de grandes indústrias, Araquari ainda tem ares de cidade pequena



Foto: Maiara Bersch / Agência RBS

Pedro Machado
pedro.machado@an.com.br

Sempre que é questionado sobre os efeitos da vinda da BMW para Santa Catarina, o governador Raimundo Colombo repete o discurso: a imagem do Estado no exterior atingiu um patamar de qualidade até então não alcançado desde que a multinacional alemã anunciou que construiria sua primeira fábrica da América Latina em Araquari.

Agora, todos querem saber o que a montadora de veículos, sinônimo de charme e de luxo, enxergou na região — e mais especificamente no pequeno município, antes um mero coadjuvante diante de cidades como Joinville e Jaraguá do Sul.

É verdade que as origens germânicas e os incentivos fiscais oferecidos pelo governo do Estado pesaram na decisão da BMW de aportar por aqui depois de longos 18 meses de negociações. Mas esses não foram os fatores predominantes.

O que torna Araquari uma grande vitrine são os seus diferenciais logísticos e geográficos. A cidade é um verdadeiro corredor industrial, localizada em uma área que abrange, em um raio de 150 km, duas rodovias federais, três aeroportos e quatro portos. Por esta região passa uma significativa parcela do que é produzido em Santa Catarina.

A Prefeitura da cidade sabe deste potencial — e tem tirado bastante vantagem dele. Este é um dos principais argumentos utilizados na prospecção de novos negócios, revela o vice-prefeito e secretário de Desenvolvimento Econômico, Clenilton Carlos Pereira.

— Araquari deixou de ser só a cidade vizinha de Joinville. Ela é uma extensão, com tudo o que Joinville pode oferecer. Só que menos burocrática — afirma.

Nos últimos anos, os investimentos industriais na cidade têm crescido gradativamente. Apesar disso, quem visita Araquari custa a acreditar que ali esteja acontecendo uma revolução econômica, tamanhos são seus ares de município interiorano.

ANEXO 13

PLANO DIRETOR

LEIS COMPLEMENTARES ⁹³ DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE ARAQUARI ESTADO DE SANTA CATARINA, BRASIL ATÉ A DATA DE 5 DE JULHO DE 2013, ESTADO DE SANTA CATARINA, BRASIL

Art. 29 Constituem-se ações do Saneamento Ambiental:

VI - Propriedade com edificações com área de ocupações de solo igual ou superior a 400,00 m² deverá ter sistema de armazenamento de mínimo de 5 (cinco) litros/m² da área construída ocupada, com vazão de descarga não superior a 500(quinhetos) litros/hora.(Redação acrescida pela Lei Complementar n° 142/2012)

VII - Não serão consideradas como áreas construídas as de piscinas, floreiras e play-grounds e serão considerados como área de ocupação de solo os pátios descobertos de pisos cimentados, as quadras esportivas descobertas de piso rígido, mesmo que não sejam consideradas como área construída para fins do cálculo da taxa de ocupação. (Redação acrescida pela Lei Complementar n° 142/2012)

§ 4º Em relação as águas pluviais:

I - As águas pluviais provenientes dos telhados, sacadas, terraços e outros espaços abertos existentes em edificações residenciais, comerciais, serviços, instituições e indústrias e que tenham construção acima de 250.00 m² (duzentos e cinquenta metros quadrados), deverão ser armazenadas em reservatório específico, no mínimo de 10 (dez) litros/m² da área construída ocupada, devendo apresentar projeto de águas pluviais juntamente com os projetos arquitetônicos e hidrossanitários e estar inserido neste projeto:

- a) planta de situação, onde conste a captação de águas de chuva (telhados, calhas, etc) e o local destinado para o sistema de armazenamento;
- b) sistema detalhado de armazenamento;
- c) quadro estatístico da obra;
- d) elevações;
- e) planta de localização.

II - O sistema de captação deverá atender as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), fiscalização sanitária do Município de Araquari e fiscalização da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão. (Redação acrescida pela Lei Complementar n° 156/2013)

§ 5º As edificações referidas no parágrafo 4º deste artigo, constituídas até a vigência desta Lei Complementar, terão prazo de 05 (cinco) anos para adaptação do sistema. (Redação acrescida pela Lei Complementar n° 156/2013)

IX - Define-se como área de utilidade pública as áreas não edificáveis situadas sob as redes de alta tensão, a serem utilizadas como via coletora do sistema viário municipal, compreendendo um primeiro trecho que

⁹³ <https://www.leismunicipais.com.br/plano-diretor-araquari-sc.html>. Acesso 21/06/2014.

inicia na rodovia SC 495 (Balneário de Barra do Sul) até a Estrada Geral da Corveta e o segundo trecho compreendido entre a rodovia BR 280 até a rodovia SC 301 no bairro Itinga, conforme anexo XXII. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

X - Cria-se uma via paralela como eixo de ligação descrita no inciso IX até a Estrada do Rio do Morro, de forma a integrar o Bairro Itinga com as demais vias públicas municipais, de forma independente da rodovia BR 280, conforme anexo XXII. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

CAPÍTULO II DO ZONEAMENTO

Art. 79 O zoneamento institui as regras gerais de uso e ocupação do solo para cada uma das Zonas em que se subdividem as Macrozonas.

Art. 80 A Macrozona de Ocupação Intensiva configura áreas de diferentes graus de consolidação urbana.

~~Art. 81 A Macrozona de Ocupação Intensiva se subdivide em nove zonas, delimitadas no Mapa de Zoneamento, Anexo VI desta Lei;~~

Art. 81 A Macrozona de Ocupação Intensiva se subdivide em 13 zonas delimitadas no Mapa de Zoneamento, acrescidas de mais 4 zonas, conforme anexo VI desta Lei. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

XIII - Corredor Industrial Automobilístico (CIA), conforme anexo XXIII; (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

XIV - Zona de Produção Industrial Automobilística (ZPIA), conforme anexo XIV; (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

XV - Zona para Aterro Sanitário (ZAS), conforme anexo XXV; (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

XVI - Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu (ZTCBI), conforme anexo XVII; (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

SUBSEÇÃO III ZONA DIVERSIDADE URBANA II - ITINGA/PORTO GRANDE/COLEGIO AGRÍCOLA

~~Art. 88 A Zona de Diversidade Urbana II – Itinga/ Porto Grande/ Colégio Agrícola (ZDU2) caracteriza-se pelas áreas urbanas, predominantemente residenciais dos bairros Itinga, Porto Grande e Colégio Agrícola.~~

~~Art. 88 A zona de diversidade urbana II – Itinga/Porto Grande/Colégio Agrícola (ZDU 2), caracteriza-se por áreas urbanas, conciliando residências e demais atividades econômicas com controle ambiental quanto ao porte e atividade. (Redação dada pela Lei Complementar nº 85/2009)~~

Art. 88 - Pertencerá a Zona de Diversidade Urbana II os seguintes bairros:

- a) Itinga
- b) Porto Grande
- c) Colégio Agrícola
- d) Barra do Itapocú, conforme anexo XII.
- e) Rainha, conforme anexo XIII.
- f) Corveta, conforme anexo XIV.
- g) Centro, conforme anexo XV. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

~~Art. 89 É objetivo da Zona de Diversidade Urbana II – Itinga/ Porto Grande/ Colégio Agrícola:
I – Estimular a vida de bairro com uso predominante residencial de média densidade, complementado por~~

~~atividades não residenciais, como comércio, serviço e indústrias, controladas quanto ao porte e ao impacto ambiental.~~

~~Art. 89 É objetivo da Zona de diversidade urbana II – Itinga/Porto Grande/Colégio Agrícola:~~

~~I – Conciliar o desenvolvimento social entre residências, comércio e indústria de modo que haja harmonia entre as diversas atividades supracitadas. (Redação dada pela Lei Complementar nº 85/2009)~~

Art. 89 - É objetivo da Zona de Diversidade Urbana II - Itinga, Porto Grande, Colégio Agrícola, Barra do Itapocu, Rainha, Corveta e Centro:

I - Estimular a vida de bairro predominante residencial de média densidade, complementado por atividades não residenciais, como comércio, serviços e indústrias, controlados quanto ao porte e impacto ambiental. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

SUBSEÇÃO IV

ZONA DIVERSIDADE URBANA III - RAINHA E ITAPOCU

~~Art. 90 A Zona de Diversidade Urbana III – Rainha e Itapocu (ZDU3) caracteriza-se pela área urbana predominantemente residencial de baixa densidade, localizada nas margens da BR-101 nos bairros Rainha e Itapocu.~~

Art. 90 Pertencerá a Zona de Diversidade Urbana III os seguintes bairros:

a) Rainha, Itapocu, Barra do Itapocu que se caracterizam por se localizarem em área urbana predominantemente residencial de baixa densidade, conforme Anexo XVI.

I - o Numero máximo de pavimentos para ZDU3 é de 4(quatro)pavimentos, complementados pelos pavimentos permitidos nos itens II, IV e V do Art. 151 desta Lei. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

SUBSEÇÃO VII

ZONA TURÍSTICA CULTURAL DA BARRA DO ITAPOCU

~~Art. 97 A Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu (ZTCBI) caracteriza-se pela área de colônia de pescadores na Barra do Itapocu e pela existência de recursos naturais de interesse paisagístico e ambiental.~~

Art. 97 - A Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu caracteriza-se por priorizar a implantação de equipamentos para o turismo conforme os itens I, II e III do Artigo 102, numa faixa de 60,00 metros medidos a partir do eixo da rua, uma linha imaginária paralela nas duas laterais da Estrada geral da Barra do Itapocu, iniciando na divisa com o município de Barra do Sul, sentido Sul até a Boca da Barra do Itapocu, conforme Anexo XVII. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

SUBSEÇÃO X

ZONA DE PRODUÇÃO INDUSTRIAL

Art. 103 A Zona de Produção Industrial (ZPIND) caracteriza-se pelas áreas urbanas que apresentam potencialidade para a instalação de indústrias e atividades correlatas, localizadas:

~~I – A sudeste de BR 280, na área que abrange os bairros Colégio Agrícola, Centro e Areia Pequena, devido à facilidade de acesso ao porto, à BR 101, a ferrovia e ao gasoduto;~~

I - A sudoeste da Rodovia BR 280 que abrange parcialmente o Bairro Areias Pequenas, conforme anexo XVIII, devido a facilidade de acesso ao porto, à rodovia BR 101, ferrovia e ao gasoduto. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

~~II – Nas margens da Estrada da Corveta numa faixa de 500 metros para cada lado a partir do eixo da via,~~

~~pela facilidade de interligação entre as áreas de Diversidade Urbana de Araquari, a BR 101 e pela presença do gasoduto;~~

II - Nas margens da estrada da Corveta, numa faixa de 1000(mil) metros para cada lado a partir do eixo da via, pela facilidade de interligação entre as áreas de diversidade urbana de Araquari, a rodovia Br 101 e pela presença do gasoduto, preservando as áreas de preservação permanentes, matas ciliares e nascentes, conforme legislação específica, conforme anexo XIX. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

SEÇÃO II

DA MACROZONA DE OCUPAÇÃO RAREFEITA

SUBSEÇÃO I

CORREDOR AGRO-INDUSTRIAL

~~Art. 109 O Corredor Agro-Industrial (CAIND) compreende as áreas localizadas ao longo da Rua João Luis Filho, caracterizadas pelo uso predominantemente agrícola.~~

~~Art. 109 O Corredor Agro-Industrial (CAIND) compreende as áreas localizadas ao longo da Rua João Luis Filho, Rua dos Barrancos e o caminho denominado Porto do Belo. (Redação dada pela Lei Complementar nº 130/2012)~~

Art. 109 - O corredor Agro-industrial (CAIND), compreende as áreas localizadas ao longo da Rua João Luis Filho, Rua dos Barrancos, Caminho denominado Porto do Belo e da Estrada denominada Rio do Morro, permitindo o desenvolvimento industrial e agrícola, conforme anexo XXI. (Redação dada pela Lei Complementar nº 142/2012)

~~Art. 110 São objetivos do Corredor Agro-Industrial:~~

~~I - Promover o desenvolvimento econômico sustentável, estimulando a implantação de indústrias não-poluíntes de produtos vinculados à produção primária e a matérias-primas, complementadas por atividades primárias, e pelo comércio e serviços de apoio;~~

~~II - Garantir o uso racional dos recursos do solo e dos recursos hídricos;~~

~~III - Garantir a preservação ambiental e o uso cuidadoso dos recursos naturais.~~

Art. 110 São objetivos do Corredor Agro-Industrial:

I - Promover o desenvolvimento econômico sustentável, estimulando a implantação de indústrias não-poluíntes de produtos vinculados à produção primária e a matérias-primas, complementadas por atividades primárias, e pelo comércio e serviços de apoio;

II - Garantir o uso racional dos recursos do solo e dos recursos hídricos;

III - Garantir a preservação ambiental e o uso cuidadoso dos recursos naturais. (Redação dada pela Lei Complementar nº 130/2012)

SUBSEÇÃO IV

DO LIMITE DE ALTURA DAS EDIFICAÇÕES

Art. 151 O limite da altura das edificações é definido pelo número máximo de pavimentos das edificações, não sendo considerado para esse cálculo:

I - o reservatório superior e as casa de máquinas;

II - as áreas de subsolo;

III - Poderá ocupar até 50% da cobertura; (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

IV - Pilotis no pavimento térreo será considerado como pavimento; (Redação acrescida pela Lei

Complementar nº 142/2012)

V - Subsolos e pisos de cobertura utilizados, serão considerados no cálculo dos elevadores. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

VI - Ficam alterados os gabaritos da ZDU1 e ZDU2 conforme anexo XI e XI-A, que institui Tabela dos índices urbanísticos de acordo com Zoneamento. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 142/2012)

SEÇÃO II

DOS REQUISITOS URBANÍSTICOS PARA PARCELAMENTO DO SOLO

Art. 158 No parcelamento do solo serão destinadas áreas à malha viária e à implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários, obedecendo ao traçado e ao regime urbanístico estabelecidos por este Plano Diretor.

~~Art. 159 As áreas destinadas à malha viária e à implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários, serão consideradas áreas públicas, e não poderão ser inferiores a 35% (trinta e cinco por cento) da gleba a ser loteada, na seguinte proporção mínima:~~

~~I— 8% (oito por cento) para a implantação de equipamentos urbanos e comunitários;~~

~~II— 20% (vinte por cento) para áreas verdes;~~

Art. 159 As áreas destinadas ao sistema de circulação, à implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como os espaços livres de uso público, serão consideradas áreas públicas e não poderão ser inferiores a 35% (trinta e cinco por cento) da gleba a ser loteada, observando os seguintes valores:

I - 10% (dez por cento), destinada a implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

II - 5% (cinco por cento), destinadas às áreas verdes e espaços livres de uso público.

Parágrafo Único - As terras destinadas à implantação de equipamentos urbanos e espaços livres de uso público, deverão estar situadas em locais cujas características técnicas permitam a sua plena utilização, preferencialmente num ponto mais central da gleba a parcelar. (Redação dada pela Lei Complementar nº 143/2012)

PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE ARAQUARI ESTADO DE SANTA CATARINA, BRASIL⁹⁴

LEI COMPLEMENTAR Nº 50/2006.

DISPOE SOBRE O PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DE ARAQUARI

Alberto Natalino Miquelute Prefeito Municipal de Araquari, no uso de suas atribuições, faço saber que a Câmara Municipal aprova e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:
Art. 1º Em atendimento às disposições do Artigo 182 da Constituição Federal, do Capítulo III da Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade – e da Lei Orgânica Municipal, fica aprovado, nos termos desta Lei, o Plano Diretor do Município de Araquari.

TÍTULO I

CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS E OBJETIVOS GERAIS DA
POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL E TERRITORIAL MUNICIPAL

CAPÍTULO I

DA CONCEITUAÇÃO

Art. 2º Este Plano Diretor, denominado Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Territorial de Araquari, é parte integrante do processo de planejamento municipal e instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana do Município de Araquari, Estado de Santa Catarina.

Parágrafo Único – O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias, o orçamento anual, os planos, programas e projetos urbanísticos, assim como os demais instrumentos municipais de desenvolvimento, deverão incorporar os princípios, objetivos e prioridades contidos nesta Lei.

Art. 3º Este Plano Diretor abrange a totalidade do território do Município de Araquari, adequando sua política de desenvolvimento urbano e ambiental à Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade, e define:

- I – A política e as estratégias de desenvolvimento físico-territorial do município;
- II – Os critérios para garantir que a cidade cumpra com sua função social;
- III – Os critérios para garantir que a propriedade cumpra com sua função social;
- IV – As regras orientadoras do uso, da ocupação e do parcelamento do solo;
- V – O planejamento e a gestão democráticos do desenvolvimento territorial.

§ 1º – A interpretação da presente Lei e seus anexos será realizada de forma a articular sistemática e integradamente todos os dispositivos nela contidos.

§ 2º – Visando a consecução da interpretação a que se refere o parágrafo anterior, deverá ser rigorosamente observado o significado dos conceitos, termos técnicos e expressões utilizados na presente Lei, que se encontram formalizados no Glossário, no Anexo I desta Lei.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 4º A política urbana deve se pautar pelos seguintes princípios:

- I – Funções sociais da cidade;
- II – Função social da propriedade;
- III – Sustentabilidade;
- IV – Igualdade e justiça social;
- V – Gestão democrática e participativa.

Art. 5º As funções sociais da cidade no município de Araquari correspondem ao direito à cidade para todos e todas, o que compreende os direitos à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura e serviços públicos, ao transporte coletivo, à mobilidade urbana e acessibilidade, ao trabalho, à cultura e ao lazer.

⁹⁴ <https://www.leismunicipais.com.br/plano-diretor-araquari-sc-2013-06-05.html> Acesso 21/06/2014.

Art. 6º A propriedade imobiliária cumpre sua função social quando, respeitadas as funções sociais da cidade e for utilizada para garantir:

- I – Habitação, especialmente Habitação de Interesse Social;
- II – Atividades econômicas geradoras de emprego e renda;
- III – Proteção do meio ambiente;
- IV – Preservação do patrimônio cultural.

Art. 7º Sustentabilidade é o desenvolvimento local socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando garantir qualidade de vida para as presentes e futuras gerações.

Art. 8º O Município contribuirá com a promoção da igualdade e justiça social em seu território para:

- I – Garantir a redução da segregação sócio-espacial;
- II – Garantir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização e valorização do território;
- III – Garantir a recuperação dos investimentos públicos municipais que resultaram na valorização de imóveis urbanos;
- IV – Garantir igualdade de acesso aos equipamentos e serviços públicos;
- V – Garantir o acesso à assistência técnica e jurídica gratuita para os cidadãos, comunidades e grupos sociais menos favorecidos.

Art. 9 A gestão da política urbana se fará de forma democrática, incorporando a participação dos diferentes segmentos da sociedade em sua formulação, execução e acompanhamento.

CAPÍTULO III

DOS OBJETIVOS GERAIS

Art. 10 São objetivos desta Lei:

- I – Elevar a qualidade de vida da população, particularmente no que se refere à saúde, à educação, à cultura, às condições habitacionais, à infra-estrutura e aos serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, reduzindo as desigualdades no território municipal;
- II – Elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico, utilizando-os como meio de desenvolvimento sustentável;
- III – Enriquecer culturalmente a cidade pela diversificação, atratividade e competitividade;
- IV – Articular as estratégias de desenvolvimento da cidade no contexto regional e metropolitano;
- V – Aumentar a eficácia da ação governamental, promovendo a integração e a cooperação com os governos federal, estadual e com os municípios da região metropolitana, no processo de planejamento e gestão das questões de interesse comum;
- VI – Orientar as ações dos diversos atores, públicos ou privados, que intervêm sobre o território do Município;
- VII – Fortalecer a regulação pública sobre o solo urbano, mediante controle e fiscalização sobre o uso e ocupação do espaço do Município;
- VIII – Fortalecer o setor público, recuperando e valorizando as funções de planejamento, articulação e controle;
- IX – Prevenir distorções e abusos no desfrute econômico da propriedade urbana e coibir o uso especulativo da terra como reserva de valor, de modo a assegurar o cumprimento da função social da propriedade;
- X – Promover o desenvolvimento econômico local, de forma social e ambientalmente sustentável;
- XI – Integrar as ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação;
- XII – Promover e tornar mais eficientes, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, os investimentos dos setores público e privado;
- XIII – Estimular parcerias com institutos de ensino e pesquisa visando a produção de conhecimento científico e a formulação de soluções tecnológica e ambientalmente adequadas às políticas públicas;
- XIV – Garantir a participação da população nos processos de decisão, planejamento e gestão;
- XV – Garantir a acessibilidade universal, entendida como o acesso de todos e todas a qualquer ponto do território, por intermédio da rede viária e do sistema de transporte

público, com atenção aos cidadãos com necessidades especiais;

XVI – Garantir o direito universal à moradia digna, democratizando o acesso à terra e aos serviços públicos de qualidade;

TÍTULO II

DAS ESTRATÉGIAS

CAPÍTULO I

DA ESTRATÉGIA DE QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL

Art. 11 A Estratégia de Qualificação Ambiental tem como objetivo geral qualificar o território municipal, através da valorização de seu patrimônio ambiental, promovendo suas potencialidades e garantindo sua perpetuação.

Parágrafo Único – A Estratégia de Qualificação Ambiental deverá ser desenvolvida pelos órgãos municipais competentes em parceria com a comunidade.

Art. 12 O Patrimônio Ambiental abrange os Patrimônios Cultural e Natural.

§ 1º – Integram o Patrimônio Cultural:

I – O patrimônio cultural material, entendido como as expressões e transformações de cunho histórico, artístico, arquitetônico, paisagístico e urbanístico;

II – O patrimônio cultural imaterial, entendido como os conhecimentos e modos de fazer identificados como elementos pertencentes à cultura comunitária, os rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, a religiosidade, o entretenimento e outras práticas da vida social, bem como as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas, as manifestações culturais – tradições, práticas e referências que conferem identidade ao Município.

§ 2º – Integram o Patrimônio Natural:

I – Os elementos naturais, ar, água, solo e subsolo, fauna, flora;

II – As amostras significativas dos ecossistemas indispensáveis à manutenção da biodiversidade ou à proteção das espécies ameaçadas de extinção;

III – Os elementos naturais que representam marcos referenciais da paisagem.

Art. 13 Os espaços representativos do Patrimônio Ambiental devem ter sua ocupação e utilização disciplinadas de forma a garantir a sua perpetuação, observado o disposto nos termos das seções I, II, III, IV, V, VI e VII deste Capítulo.

Art. 14 A Estratégia de Qualificação Ambiental apresenta-se espacializada no Mapa da Estratégia de Qualificação Ambiental, Anexo II desta Lei.

SEÇÃO I

DA GESTÃO AMBIENTAL

Art. 15 São objetivos da Gestão Ambiental:

I – Promover ações integradas visando ordenar as atividades humanas para que estas originem o menor impacto possível sobre o ambiente;

II – Incentivar a adoção de hábitos, costumes, posturas, práticas sociais e econômicas que visem à qualificação ambiental.

Art. 16 Constitui-se diretriz da Gestão Ambiental:

I – Definição de políticas de educação ambiental, planejamento energético, controle da poluição, licenciamento ambiental, e avaliação econômica dos impactos ambientais.

Art. 17 Constituem-se ações da Gestão Ambiental:

I – Criação do órgão ambiental municipal para o planejamento, controle, fiscalização das atividades que afetam o meio ambiente e aplicação de normas a ele pertinentes;

II – Integração das atividades do órgão ambiental municipal com aquelas desenvolvidas por organizações não governamentais e entidades de pesquisa e fundações responsáveis pela pesquisa em recursos naturais, proteção e melhoria da qualidade ambiental;

III – Definição das políticas de educação ambiental em todos os segmentos da população.

SEÇÃO II

DA PRESERVAÇÃO DAS ÁREAS NATURAIS

Art. 18 São objetivos da Preservação das Áreas Naturais:

I – Promover a preservação das Áreas de Preservação Permanente e dos espaços representativos de valor natural, para preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico da fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem estar das populações humanas;

II – Promover a preservação dos recursos hídricos, da paisagem, da estabilidade geológica, da biodiversidade, do fluxo gênico da fauna e flora, proteger o solo e os espaços com valor natural, assegurando o bem estar das futuras gerações.

Art. 19 Constituem-se diretrizes da Preservação das Áreas Naturais:

- I – Identificação e mapeamento das áreas naturais de conservação ambiental;
- II – Criação e aplicação de instrumentos para a efetiva preservação das Áreas Naturais;
- III – Integração das áreas naturais de preservação ambiental ao desenvolvimento do turismo ecológico.

Art. 20 Constituem-se ações da Preservação das Áreas Naturais:

- I – Identificação e conservação as Áreas de Preservação Permanente;
- II – Aplicação dos instrumentos urbanísticos e tributários com vistas ao estímulo à proteção do patrimônio natural nas áreas identificadas;
- III – Efetivação da fiscalização quanto à preservação dos recursos naturais para impedir a degradação ambiental;
- IV – Implantação progressiva de parques lineares contínuos nas áreas de preservação permanente ao longo dos principais cursos d'água, nas áreas de mangue, nas ilhas e nos topos de morro (Parque Linear do Rio Parati, Parque Linear do Rio Pirai e Parque Linear da Barra do Rio Itapocu);
- V – Integração das áreas de vegetação significativa de interesse paisagístico e ambiental com os parques lineares;
- VI – Integração das atividades de prestação de serviços e equipamentos de recreação aos parques lineares previstos;
- VII – Construção de vias de circulação de pedestres e ciclovias ao longo dos parques lineares;
- VIII – Estímulo da educação ambiental visando à conservação dos recursos naturais.

SEÇÃO III

DA RECUPERAÇÃO DAS ÁREAS NATURAIS

Art. 21 São objetivos da Recuperação das Áreas Naturais:

- I – Recuperar as Áreas de Preservação Permanente que tenham sido ocupadas e os elementos naturais que tenham sido degradados para a melhoria da qualificação ambiental para as futuras gerações.

Art. 22 Constituem-se diretrizes da Recuperação das Áreas Naturais:

- I – Identificação e mapeamento das áreas naturais potenciais para a recuperação ambiental;
 - II – Criação e aplicação de instrumentos para a efetiva recuperação das Áreas Naturais;
 - III – Integração das áreas naturais de recuperação ambiental ao desenvolvimento das atividades recreativas e ao turismo ecológico.
- Art. 23 Constituem-se ações da Recuperação das Áreas Naturais:
- I – Identificação das Áreas de Preservação Permanente que tenham sido ocupadas e os elementos naturais que tenham sido degradados;
 - II – Aplicação dos instrumentos urbanísticos e tributários com vistas ao estímulo à recuperação e qualificação do patrimônio natural nas propriedades identificadas;
 - III – Efetivação da fiscalização quanto à preservação dos recursos naturais para impedir a ocorrência de novas degradações ambientais;
 - IV – Criação de condições para que os responsáveis pela degradação ambiental forneçam os recursos necessários à sua recuperação, sem ônus para a municipalidade, mediante projeto de recuperação aprovado pelos órgãos federais, estaduais e municipais, conforme a sua responsabilidade;
 - V – Criação de um Horto Municipal para o desenvolvimento de mudas de espécies vegetais nativas que possam ser utilizadas na recuperação de áreas degradadas e na manutenção das áreas verdes urbanas;
 - VI – Incorporação das áreas naturais de recuperação aos parques lineares contínuos nas áreas de preservação permanente ao longo dos principais cursos d'água, nas áreas de mangue, nas ilhas e nos topos de morro;
 - VII – Criação de parques urbanos com atividades recreativas, nas áreas degradadas pela extração de areia;
 - VIII – Criação de projetos de educação ambiental, voltados à recuperação ambiental.

SEÇÃO IV

DA PRESERVAÇÃO DAS ÁREAS VERDES

Art. 24 São objetivos da Preservação das Áreas Verdes:

- I – Compatibilizar as atividades urbanas e rurais à manutenção de áreas verdes visando à melhoria da relação área verde por habitante no Município;

Art. 25 Constituem-se diretrizes da Preservação das Áreas Verdes:

I – Implantação de um sistema de áreas verdes em áreas de vegetação significativa buscando estabelecer interligações de importância ambiental regional;

II – Manutenção e implantação de praças e parques;

III – Manutenção e ampliação da arborização de ruas, de maneira planejada, criando faixas verdes que conectem praças, parques ou áreas verdes.

Art. 26 Constituem-se ações da Preservação das Áreas Verdes:

I – Elaboração de mapas de áreas verdes do Município;

II – Definição de reserva legal de 20% nas áreas de Uso Sustentável e de 80% nas áreas de Interesse Ambiental para preservação ambiental;

III – Monitoração por parte do executivo municipal da definição das áreas de reserva legal de preservação ambiental, visando à formação de corredores ecológicos;

IV – Exigência da averbação da reserva legal de preservação ambiental;

V – Criação de incentivos fiscais e tributários destinados a estabelecer parceria entre os setores público e privado, para implantação e manutenção de áreas verdes, atendendo a critérios técnicos de uso e preservação das áreas, estabelecidos pelo Executivo Municipal;

VI – Utilização das áreas remanescentes de desapropriações para a implantação de parques e praças.

SEÇÃO V

DO SANEAMENTO AMBIENTAL

Art. 27 São objetivos do Saneamento Ambiental:

I – Gerenciar os serviços de abastecimento de água potável, da coleta e tratamento do esgoto sanitário, da drenagem das águas pluviais, do manejo dos resíduos sólidos e do reúso das águas, promovendo a sustentabilidade ambiental do uso e da ocupação do solo.

Art. 28 Constituem-se diretrizes do Saneamento Ambiental:

I – Garantia dos serviços de saneamento ambiental a todo o território municipal;

II – Garantia da oferta domiciliar de água para consumo residencial e outros usos, em quantidade suficiente para atender as necessidades básicas e de qualidade compatível com os padrões de potabilidade;

III – Estabelecimento de metas progressivas de ampliação da rede de coleta e tratamento de esgotos para toda a Macrozona de Ocupação Intensiva;

IV – Estimulo à implantação de sistemas alternativos de tratamento de esgotos na Macrozona de Ocupação Rarefeita, principalmente nas áreas de proteção dos mananciais;

V – Complementação da rede coletora de águas pluviais e do sistema de drenagem nas áreas urbanizadas do território, de modo a minimizar a ocorrência de alagamentos;

VI – Garantia do sistema de drenagem pluvial, por meio de sistemas físicos naturais e construídos, do escoamento das águas pluviais em toda a área ocupada do Município, de modo a propiciar a recarga dos aquíferos, a segurança e o conforto aos seus habitantes;

VII – Elaboração e implantação do sistema de gestão de resíduos sólidos, garantindo a ampliação da coleta seletiva de lixo e da reciclagem, bem como a redução da geração de resíduos.

Art. 29 Constituem-se ações do Saneamento Ambiental:

§ 1º – Em relação ao abastecimento de água e coleta e tratamento de esgoto:

I – Elaboração e aplicação dos instrumentos de desestímulo ao consumo inadequado e de restrição ao uso da água potável a grandes consumidores que não requeiram padrões de potabilidade na água a ser consumida;

II – Elaboração e implantação do sistema de coleta e tratamento de esgoto, com estabelecimento de metas a serem cumpridas em cada plano plurianual, visando a efetiva implantação do sistema.

§ 2º – Em relação à drenagem urbana:

I – Preservação e recuperação das áreas com interesse para drenagem, principalmente as várzeas, faixas sanitárias e fundos de vale;

II – Definição de mecanismos de fomento para usos do solo compatíveis com áreas de interesse para drenagem, tais como parques lineares, área de recreação e lazer, hortas comunitárias e manutenção da vegetação nativa;

III – Implantação de medidas não-estruturais de prevenção de inundações, tais como controle de erosão, especialmente em movimentos de terra, controle de transporte e deposição de entulho e lixo, combate ao desmatamento, assentamentos clandestinos e a

outros tipos de invasões nas áreas com interesse para drenagem, desassoreamento, limpeza e manutenção dos cursos d'água, canais e galerias do sistema de drenagem;
V – Definição de incentivos à pavimentação dos espaços abertos com pisos drenantes;
§ 3º – Em relação aos resíduos sólidos:

- I – Articulação da cooperação entre os municípios da região metropolitana para o tratamento e a destinação dos resíduos sólidos;
- II – Recuperação ambientalmente e paisagisticamente das áreas públicas degradadas ou contaminadas por resíduos sólidos e criar mecanismos, para que o mesmo ocorra em áreas particulares;
- III – Estimulo à população, por meio da educação, conscientização e informação, para a participação na minimização dos resíduos, gestão e controle dos serviços;
- IV – Criação de projetos de estímulo à segregação integral de resíduos sólidos na fonte geradora;
- V – Ampliação do programa de coleta seletiva e reciclagem já existente no município;
- VI – Implantação de Pontos de Entrega Voluntária de lixo reciclável;
- VII – Criação de mecanismos de estímulo ao uso, reuso e reciclagem de resíduos da construção civil;
- VIII – Criação de mecanismos de estímulo a implantação de unidades de tratamento e destinação final de resíduos industriais;
- IX – Introdução da gestão diferenciada para resíduos domiciliares, industriais e hospitalares;
- X – Criação de incentivos ao desenvolvimento de alternativas para o tratamento de resíduos que possibilitem a geração de energia.

SEÇÃO VI

DO GERENCIAMENTO DAS ATIVIDADES DE IMPACTO E DE PREVENÇÃO E CONTROLE DA POLUIÇÃO

Art. 30 São objetivos do Gerenciamento das Atividades de Impacto e de Prevenção e Controle da Poluição:

- I – Controlar e reduzir os níveis de poluição e de degradação do ambiente.

Art. 31 Constitui-se diretriz do Gerenciamento das Atividades de Impacto, de Prevenção e Controle da Poluição:

- I – Instituição de um processo de identificação, classificação, regulamentação e fiscalização das atividades potencialmente poluidoras, considerando as condições, atmosférica, hídrica, do solo, sonora e visual e a degradação do meio ambiente.

Art. 32 Constituem-se ações do Gerenciamento das Atividades de Impacto e de Prevenção e Controle da Poluição:

- I – Definição de normas para a implantação e funcionamento de atividades com potencial poluidor;
- II – Criação de mecanismos fiscalizadores de ações de poluição ambiental;
- III – Incentivo à geração de energia através da biomassa;
- IV – Estudo da viabilidade técnica para viabilização dos créditos de carbono.

SEÇÃO VII

DA VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

Art. 33 São objetivos da Valorização do Patrimônio Cultural:

- I – Preservar e valorizar o patrimônio cultural protegendo suas expressões material e imaterial para fortalecer a identidade do Município.

Art. 34 Constituem-se diretrizes da Valorização do Patrimônio Cultural:

- I – Preservação e valorização do patrimônio cultural do município;
 - II – Incentivo ao desenvolvimento de atividades culturais;
 - III – Definição de formas de incentivos para promover a restauração e a qualificação do patrimônio histórico-arquitetônico;
 - IV – Valorização das potencialidades turísticas, do patrimônio cultural do Município;
 - V – Reconhecimento e apropriação do valor cultural do patrimônio municipal pelos cidadãos;
 - VI – Estabelecimento e consolidação da gestão participativa do patrimônio cultural.
- Art. 35 Constituem-se ações da Valorização do Patrimônio Cultural:
- I – Ativação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural;
 - II – Identificação dos elementos materiais e imateriais de valor cultural;
 - III – Elaboração de normas para preservação do patrimônio cultural;
 - IV – Aplicação do processo de tombamento da legislação municipal de preservação do

patrimônio natural, cultural e arquitetônico;

V – Criação de mecanismos e instrumentos para preservação do patrimônio arqueológico (sambaquis);

VI – Criação de mecanismos e instrumentos para preservação do patrimônio histórico (ferrovia, ponte pênsil e ruínas);

VII – Preservação do patrimônio histórico-arquitetônico por meio de mecanismos de transferência de potencial construtivo e de políticas de financiamentos de obras e de redução de impostos;

VIII – Criação de mecanismos de captação de recursos para investimento em preservação cultural;

IX – Controle da interferência visual no entorno dos imóveis preservados;

XI – Incentivo à participação e a gestão pela comunidade na pesquisa, identificação, preservação e promoção do patrimônio cultural;

XII – Organização de um sistema de informações e de divulgação da vida cultural e da história do Município;

XIII – Instalação do Centro de Interesse Cultural na área central, favorecendo a preservação do patrimônio material e imaterial;

XIV – Preservação do patrimônio imaterial de Araquari, favorecendo a preservação de sua identidade, história e cultura;

XV – Identificação das potencialidades do patrimônio cultural e criar rotas turísticas;

XVI – Apoio às ações e projetos de incentivo ao desenvolvimento de atividades culturais que preservem a identidade local, valorizando as características de sua história, sociedade e cultura e que contribuam para a pluralidade cultural do município, a integração social e a qualidade da vida dos cidadãos.

XVII – Inclusão do componente patrimônio cultural no sistema de ensino municipal.

CAPÍTULO II

DA ESTRATÉGIA DE ESTRUTURAÇÃO URBANA

Art. 36 A Estratégia de Estruturação Urbana tem como objetivo geral promover a estruturação do espaço urbano, sua articulação com a área rural e a integração com a Região Metropolitana Norte/Nordeste de Santa Catarina.

SEÇÃO I

DA ESTRUTURAÇÃO URBANA

Art. 37 São objetivos da Estruturação Urbana:

I – Estruturar e qualificar os bairros, periferias e agrupamentos urbanos que se encontram com infra-estrutura inadequada ou carentes de atividades econômicas e serviços públicos;

II – Ordenar e controlar o uso e a ocupação do solo privado, através dos instrumentos de regulação que definem a distribuição espacial das atividades, a densificação e a configuração da paisagem urbana, de forma a combater e a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade ou conflitos entre usos e atividades incompatíveis ou inconvenientes;

c) o uso ou aproveitamento excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;

d) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

e) o uso inadequado dos espaços públicos;

f) a poluição e a degradação ambiental;

III – Promover a diversidade e a mescla de usos compatíveis, de modo a estimular a vitalidade urbana, reduzir os deslocamentos da população e equilibrar a distribuição da oferta de emprego e trabalho na Cidade;

IV – Estimular o adensamento na Macrozona de Ocupação Intensiva, principalmente nas áreas próximas ao Centro, respeitando a capacidade de suporte da infra-estrutura, serviços e equipamentos disponíveis;

V – Estruturar e qualificar áreas que exercem o papel de centralidade urbana, com o objetivo de reforçar o papel das centralidades locais (Itinga, Rainha e Itapocu), dinamizando suas potencialidades de acordo com seu perfil socioeconômico e cultural;

VI – Estimular a reestruturação e a qualificação das áreas urbanas, através da justa distribuição da infra-estrutura, dos investimentos públicos e privados, dos serviços de promoção do direito à cidade e das oportunidades decorrentes do processo de urbanização e transformação territorial, bem como a sua qualificação ambiental.

Art. 38 Constituem-se diretrizes da Estruturação Urbana:

- I – Incentivo à diversidade e a mescla de usos;
- II – Promoção ao adensamento construtivo e populacional na Macrozona de Ocupação Intensiva principalmente naquelas áreas onde já existe infra-estrutura;
- III – Descentralização do desenvolvimento e fortalecimento das centralidades existentes através da implantação dos Corredores de Centralidades;
- IV – Distribuição de forma equânime dos equipamentos públicos urbanos e comunitários e das atividades que promovam o acesso aos benefícios da cidade.

Art. 39 Constituem-se ações da Estruturação Urbana:

- I – Definição e aplicação dos instrumentos de regulação do uso, da ocupação e do parcelamento do solo;
- II – Implementação dos Elementos Referenciais de Estruturação do Território definidos no artigo 40 desta lei;
- III – Priorização a aquisição de terrenos para implantação de equipamentos comunitários em áreas próximas aos corredores de centralidade;
- IV – Implantação da infra-estrutura e equipamentos públicos urbanos e comunitários em áreas com carência desses equipamentos;
- V – Definição de mecanismos para implantação de infra-estrutura na Macrozona de Ocupação Intensiva;
- VI – Aprovação dos loteamentos urbanos somente após a implantação total de infraestrutura.
- VII – Implantação do mercado público e marina no centro de interesse cultural;
- VIII – Viabilização da utilização da propriedade do Governo Federal, situada na área central, para a implantação de parque de lazer e eventos.

Art. 40 Os Elementos Referenciais de Estruturação do Território são os elementos de organização do território, definidos por:

- I – Área de Diversidade Urbana;
- II – Corredor de Centralidade;
- III – Corredor de Urbanidade;
- IV – Parque Linear;
- V – Parque Urbano;
- VI – Parque de Lazer e Eventos;
- VII – Eixo de Integração com o Mercosul;
- VIII – Eixo de Integração Portuária;
- IX – Eixo de Integração Metropolitana;
- X – Eixo de Integração da Barra do Itapocu;
- XI – Eixo de Integração Municipal;

Parágrafo único – Os Elementos Referenciais de Estruturação do Território estão delimitados no Mapa da Estratégia de Estruturação Urbana, Anexo III desta lei:

Art. 41 As Áreas de Diversidade Urbana são aquelas áreas urbanas onde se pretende desenvolver a diversidade e a mescla de usos e a concentração urbana.

Art. 42 Constituem-se Área de Diversidade Urbana:

- I – Zona de Interesse Cultural,
- II – Zona Diversidade Urbana I – Centro,
- III – Zona de Diversidade Urbana II – Itinga, Porto Grande e Colégio Agrícola,
- IV – Zona de Diversidade Urbana III – Rainha e Itapocu,
- V – Zona de Especial Interesse Turístico.

Art. 43 O Corredor de Centralidade é um espaço definido por uma via principal do bairro que visa tornar mais eficientes o sistema de transporte coletivo urbano, estimular a diversidade de usos e estruturar prioritariamente um Sistema de Equipamentos Comunitários de importância para toda a cidade.

Art. 44 Constituem-se Corredores de Centralidade:

- I – Corredor de Centralidade Itinga 1;
- II – Corredor de Centralidade Itinga 2;
- III – Corredor de Centralidade Porto Grande e Colégio Agrícola;
- IV – Corredor de Centralidade Rainha;
- V – Corredor de Centralidade do Itapocu.

Art. 45 O Corredor de Urbanidade caracteriza-se pela via de interligação entre as margens esquerda e direita do Rio Parati, que tem como objetivo integrar a Zona de Interesse Cultural e a Zona de Diversidade Urbana I – Centro à Zona de Especial Interesse Turístico e estruturar os principais equipamentos comunitários municipais.

Art. 46 O Parque Linear é uma área definida nas margens dos Rios Parati, Pirai e Itapocu com vistas à conservação e recuperação dos recursos naturais, a valorização paisagística e a realização de atividades recreativas.

Art. 47 O Parque Urbano é uma área definida pelas áreas degradadas pela extração de areia, definido com o objetivo de recuperar e qualificar o patrimônio natural, valorizar a paisagem e a possibilitar a realização de atividades recreativas.

Art. 48 O Parque de Lazer e Eventos constitui-se em um equipamento localizado na área central da cidade, com estrutura para a realização de eventos e desenvolvimento de atividades recreativas.

Art. 49 O Eixo de Integração com o Mercosul é formado pela BR 101, considerada como o eixo de integração econômica com os demais estados brasileiros e com os países do Mercosul.

Art. 50 O Eixo de Integração Portuária é formado pela BR 280, considerado como o eixo de integração econômica com o Porto de São Francisco do Sul.

Art. 51 O Eixo de Integração Metropolitana é formado pela SC 301, considerado como o eixo de integração econômica e social com o Município de Joinville;

Art. 52 O Eixo de Integração da Barra do Itapocu é formado pela Estrada Geral da Barra do Itapocu, considerado como o eixo de integração com os Municípios de Balneário Barra do Sul e Barra Velha;

Art. 53 O Eixo de Integração Municipal é formado pelas vias que integram o território municipal, interligando os bairros às localidades rurais.

SEÇÃO II

DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E DA HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

Art. 54 São objetivos da Regularização Fundiária e da Habitação de Interesse Social:

I – Garantir o acesso à terra urbanizada e à moradia, através da regularização fundiária em áreas de ocupação irregular e da ampliação da oferta e melhoria das condições de habitabilidade da população de baixa renda;

II – Coibir o surgimento de assentamentos irregulares;

III – Coibir a prática de construção e uso irregular das edificações.

Art. 55 Constituem-se diretrizes da Regularização Fundiária e da Habitação de Interesse Social:

I – Promoção da requalificação urbanística e regularização fundiária dos assentamentos habitacionais precários e irregulares;

II – Promoção do acesso a terra, através de instrumentos que assegurem a utilização adequada das áreas vazias e subutilizadas;

IV – Impedimento de novas ocupações irregulares;

V – Garantia do acesso à moradia digna.

Art. 56 Constituem-se ações da Regularização Fundiária e da Habitação de Interesse Social:

I – Realização de diagnóstico das condições de moradia no Município identificando seus diferentes aspectos, de forma a quantificar e qualificar no mínimo os problemas relativos às moradias em situação de risco, loteamentos irregulares, favelas, sem-teto, cortiços, co-habitações, áreas que apresentam ocorrências de epidemias, áreas com solo contaminado, áreas de interesse para preservação ambiental ocupadas por moradia em bairros com carência de infra-estrutura, serviços e equipamentos;

II – Realização de regularização fundiária e urbanização específica dos assentamentos irregulares das populações de baixa renda, garantindo a permanência de seus moradores preferencialmente no local do assentamento, excetuando-se os locais que configurem situação de risco;

III – Garantia de assessoria jurídica gratuita às comunidades carentes com vistas ao auxílio na regularização fundiária;

IV – Definição de normas especiais para urbanização, compatíveis com a situação real dos assentamentos;

V – Transferência das famílias moradoras em áreas inadequadas ou consideradas de risco para lotes urbanizados, localizados preferencialmente próximo ao local do assentamento;

VI – Busca da integração entre os três níveis de governo para a formulação de um plano de ação conjunta para a promoção de Habitação de Interesse Social no Município;

VII – Investimento no sistema de fiscalização integrado nas áreas de preservação e

proteção ambiental constantes deste plano, de forma a impedir o surgimento de ocupações irregulares;

VIII – Elaboração de um Plano Municipal de Habitação;

IX – Inscrição do município no Sistema Nacional de Habitação.

SEÇÃO III

DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA

Art. 57 São objetivos da Integração Metropolitana:

I – Reduzir as diferenças sociais entre os municípios da região metropolitana;

II – Articular a política urbana do Município de Araquari com as ações e políticas que envolvam os municípios da Região Metropolitana Nordeste Catarinense, com especial ênfase aos municípios que fazem limite a Araquari, prioritariamente no que se refere ao desenvolvimento econômico, uso do solo, habitação, saneamento, sistema viário e transporte.

Art. 58 Constituem-se diretrizes da Integração Metropolitana:

I – Monitoramento do desenvolvimento regional através de indicadores que demonstrem a realidade atual e as tendências do crescimento;

II – Estimulo a articulação entre órgãos governamentais, não-governamentais e sociedade civil, com o objetivo de proporcionar o debate sobre temas e questões regionais;

III – Criação de políticas integradas entre os Municípios, para a promoção da preservação, da conservação do ambiente natural e do desenvolvimento econômico e social.

Art. 59 Constituem-se ações da Integração Metropolitana:

I – Articular com a Associação dos Municípios do Nordeste de Santa Catarina – AMUNESC e com a Região Metropolitana Norte/Nordeste Catarinense para estimular organizações não governamentais e entidades de pesquisa a desenvolver estudos sobre o desenvolvimento regional e suas conseqüências benéficas ou nocivas à região e ao ambiente natural;

II – Considerar a dinâmica do Porto de São Francisco do Sul e do Distrito Industrial de Joinville como potencialidades para o desenvolvimento econômico do município;

III – Inserir a região na dinâmica do Mercosul, principalmente através da BR 101;

IV – Buscar ações integradas entre os municípios atingidos pela duplicação da BR 280, visando a sua implantação;

V – Buscar ações integradas entre os municípios pelos quais passam a estrada férrea, visando o melhor aproveitamento de sua estrutura para o escoamento da produção e para o turismo assim como a redução dos impactos da ferrovia sobre as áreas urbanas e rurais dos municípios;

VI – Buscar ações integradas entre os municípios que fazem parte da Associação dos Municípios do Nordeste de Santa Catarina – AMUNESC e da Associação dos Municípios do Vale do Itapocu – AMVALI e da Região Metropolitana Norte/Nordeste Catarinense para criação de áreas de conservação, recuperação e preservação ambiental regionais;

VII – Buscar ações integradas entre os municípios de Araquari e Joinville, visando promover o desenvolvimento sustentável da área conurbada entre os dois municípios;

VIII – Incentivar o desenvolvimento econômico, bem como a implantação de infraestrutura e de equipamentos públicos urbanos e coletivos no Itinga, visando descaracteriza-lo como bairro dormitório e reforçar sua identidade com Araquari;

IX – Incentivar o transporte coletivo regional integrado através de diversas modalidades.

CAPÍTULO III

DA ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 60 A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral garantir a acessibilidade para todos, considerando as diferentes necessidades de deslocamento, através de políticas de transporte, sistema viário e de trânsito.

SEÇÃO I

DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 61 O Sistema de Transporte Coletivo abrange as questões físicas, operacionais e tecnológicas ligadas ao transporte coletivo.

Art. 62 São objetivos do Sistema de Transporte Coletivo:

I – Priorizar o transporte coletivo sobre o individual;

- II – Reduzir as distâncias a percorrer e os tempos de viagens;
- III – Propiciar a ampliação e integração dos modos de transporte;
- IV – Articular o Sistema de Transporte Coletivo com o transporte metropolitano e estadual, existente e planejado;
- V – Reduzir os custos operacionais, o consumo energético e o impacto ambiental do Sistema de Transporte Coletivo;

Art. 63 Constituem-se diretrizes do Sistema de Transporte Coletivo:

- I – Implantação de um sistema de transporte integrado municipal e metropolitano;
- II – Incentivo ao desenvolvimento de novas alternativas de transporte como o ferroviário e o hidroviário;
- III – Qualificação do sistema de atendimento às pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

Art. 64 Constituem-se ações do Sistema de Transporte Coletivo:

- I – Desenvolvimento de um plano de transporte coletivo, interligando as diversas localidades do município e possibilitando a integração com os municípios limítrofes;
- II – Implantação de um Terminal Integrado de Transporte Coletivo em conjunto com o Terminal Rodoviário;
- III – Busca de subsídios financeiros para reduzir os custos do transporte coletivo ao usuário;
- IV – Busca de parcerias para o desenvolvimento de novas alternativas de transporte.

SEÇÃO II

DO SISTEMA VIÁRIO E DE TRÂNSITO

Art. 65 O Sistema Viário e de Trânsito abrange, os projetos e as obras de implantação da malha viária, inclusive das ciclovias e calçadas, com vistas à fluidez e segurança no trânsito.

Art. 66 São objetivos do Sistema Viário e de Trânsito:

- I – Priorizar a acessibilidade de pedestres, ciclistas e de pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, sobre o transporte motorizado;
- II – Implantar novos projetos de estruturação viária integrados com o tecido urbano preexistente;
- III – Garantir a fluidez do trânsito, mantendo-se os níveis de segurança adequados;
- IV – Garantir a fluidez no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico;
- V – Implementar o sistema de sinalização viária.

Art. 67 Constituem-se diretrizes do Sistema Viário e de Trânsito:

- I – Redução do conflito entre o trânsito local e o de passagem nas rodovias federais e estaduais;
- II – Integração das diferentes áreas do município separadas por barreiras naturais e construídas;
- III – Hierarquização do sistema viário municipal segundo critério funcional;
- IV – Implantação de um sistema cicloviário;
- V – Ampliação e melhoria da rede de circulação de pedestres;
- VI – Qualificação do sistema de atendimento às pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

Art. 68 Constituem-se ações do Sistema Viário e de Trânsito:

- I – Criação de novos eixos de estruturação dos bairros que irão se constituir em Corredores de Centralidade;
- II – Implantação de novos eixos viários interligados com os existentes para integrar as diferentes áreas do município;
- III – Implantação de pontes, túneis e passarelas para pedestres, para suprimir as barreiras naturais e construídas;
- IV – Manutenção, recuperação ou pavimentação de todas as vias arteriais e coletoras, principalmente aquelas de circulação do transporte coletivo;
- V – Implantação de ciclovias interligando as diferentes áreas do município, conforme Mapa da Estratégia de Mobilidade Urbana, Anexo IV desta Lei;
- VI – Implantação de vias de pedestres em áreas de diversidade urbana;
- VII – Criação de legislação e política de padronização e qualificação do passeio público;
- VIII – Inclusão da acessibilidade universal na legislação referente obras e edificações.

SUBSEÇÃO I

DA HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 60 As vias que integram o Sistema Viário de Araquari ficam classificadas funcionalmente de acordo com o seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infra-estrutura, do uso e ocupação do solo, das modalidades de transporte e do tráfego de veículos em:

- I – Vias Estruturais, que são as vias intermunicipais que estruturam o sistema viário;
- II – Vias Arteriais que permitem ligações intra-urbanas, com média ou alta fluidez de tráfego, baixa acessibilidade, apresentando restrita integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para a operação de sistemas de transporte de alta capacidade de transporte coletivo, segregado do tráfego geral e de cargas;
- III – Vias Coletoras que recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e arteriais, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade, possibilitando sua integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo, compartilhado com o tráfego geral;
- IV – Vias Locais que promovem a distribuição do tráfego local, apresentando baixa fluidez de tráfego, caracterizando-se pela intensa integração com o uso e ocupação do solo;
- V – Ciclovias, que são vias com características geométricas e infra-estruturais próprias ao uso de bicicletas;

VI – Vias para Pedestres, que são logradouros públicos com características infraestruturais e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos aos pedestres.

Art. 70 As vias estruturais, arteriais e coletoras compõem o Sistema Viário Básico do Município de Araquari por serem os principais corredores de transporte, recebendo tratamento diferenciado das vias locais.

Art. 71 Ao longo das vias expressas BR 101 e BR 280 serão implantadas marginais para separar o trânsito local do trânsito de passagem.

Art. 72 O Sistema Viário Básico do Município de Araquari apresenta-se espacializado no Mapa da Estratégia de Mobilidade Urbana, Anexo IV desta Lei.

Art. 73 A hierarquização viária assim como as características geométricas das vias integrantes do Sistema Viário do Município de Araquari observam os padrões urbanísticos estabelecidos no Anexo VII desta Lei.

CAPÍTULO IV

DA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Art. 74 A Estratégia de Desenvolvimento Econômico e Social do Município deve estar articulada ao desenvolvimento social e à proteção do meio ambiente, visando à redução das desigualdades sociais e a melhoria da qualidade de vida da população.

Art. 75 Constituem-se diretrizes do Desenvolvimento Econômico e Social:

- I – Promoção e estímulo ao desenvolvimento econômico local endógeno, associando-o aos interesses do desenvolvimento da Região Metropolitana Norte/Nordeste Catarinense;
 - II – Estímulo ao fortalecimento das cadeias produtivas do Município e da Região;
 - III – Atração de novos setores produtivos para o Município;
 - IV – Fortalecimento da produção agrícola e industrial;
 - V – Fortalecimento das atividades comerciais, de qualquer porte e segmento, e dos serviços de apoio à produção em geral;
 - VI – Fortalecimento do segmento do turismo, explorando economicamente o potencial do território para esse fim, especialmente da Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu e da Zona Cultural do Rio do Morro e da ferrovia.
- Art. 76 Constituem-se ações do Desenvolvimento Econômico e Social:
- I – Incentivo a articulação da economia local à regional, à nacional e à internacional;
 - II – Estímulo ao associativismo e ao empreendedorismo como alternativas para a geração de trabalho e renda;
 - III – Incentivo a implantação de cooperativas agrícolas;
 - IV – Incentivo a implantação de indústria para o processo de hortifrutigranjeiros;
 - V – Promoção das condições favoráveis para produzir um melhor valor agregado à atividade rural;
 - VI – Atração da atividade industrial, com ênfase nas micro, pequenas e médias empresas;

VII – Incentivo a manutenção e ampliação das atividades industriais e de serviços que se insiram na cadeia produtiva do Porto de São Francisco do Sul;

- VIII – Incentivo a formação de redes de cooperação empresarial, de micro e pequenas empresas, apoiando a organização institucional voltada às ações produtivas;
- IX – Criação de um sistema de acompanhamento e avaliação das atividades produtivas;
- X – Realização de cursos profissionalizantes;
- XI – Estimulo ao desenvolvimento e o adensamento das atividades econômicas no Centro e nas Centralidades do Itinga, Rainha e Itapocu;
- XII – Qualificação dos espaços públicos, dos serviços municipais e da paisagem urbana das áreas comerciais do Centro e dos Corredores de Centralidade do Itinga, Rainha e Itapocu;
- XIII – Incentivo ao desenvolvimento de espaços para comercialização de produtos locais e de artesanato nas BRs 101 e 280;
- XIV – Implantação de infra-estrutura necessária para incentivar a realização das atividades turísticas, especialmente na Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu e na Zona Turística do Rio do Morro;
- XV – Viabilização da implantação do turismo ferroviário;
- XVI – Incentivo a ampliação e melhoria da infra-estrutura necessária para o desenvolvimento das atividades turísticas;
- XVII – Estabelecimento de parcerias entre os setores público e privado, visando o desenvolvimento do turismo no Município;
- XVIII – Implantação de sinalização turística conforme padrões e especificações técnicas pertinentes;
- XIX – Valorização paisagística das áreas de acesso ao Município de Araquari;
- XX – Estudo de viabilidade de implantação de um aeroporto no Município de Araquari.

TÍTULO III

DO ORDENAMENTO TERRITORIAL

CAPÍTULO I

DO MACROZONEAMENTO

Art. 77 O Macrozoneamento fixa as regras fundamentais de ordenamento do território.

Art. 78 O território do Município fica dividido em duas Macrozonas complementares, delimitadas no Mapa de Macrozoneamento, Anexo V, integrante desta Lei:

I – Macrozona de Ocupação Intensiva – corresponde à área que conciliada com a proteção do patrimônio ambiental, se caracteriza como prioritária para fins de urbanização;

II – Macrozona de Ocupação Rarefeita – corresponde à área com características de baixa densificação, onde será dada predominância à proteção da flora, da fauna e demais elementos naturais, admitindo-se, para a sua perpetuação e sustentabilidade, usos científicos, habitacionais, turísticos, de lazer e atividades compatíveis com o desenvolvimento da produção primária.

CAPÍTULO II

DO ZONEAMENTO

Art. 79 O zoneamento institui as regras gerais de uso e ocupação do solo para cada uma das Zonas em que se subdividem as Macrozonas.

Art. 80 A Macrozona de Ocupação Intensiva configura áreas de diferentes graus de consolidação urbana.

Art. 81 A Macrozona de Ocupação Intensiva se subdivide em nove zonas, delimitadas no Mapa de Zoneamento, Anexo VI desta Lei:

I – Zona de Interesse Cultural (ZIC);

II – Zona de Diversidade Urbana I – Centro (ZDU1);

III – Zona de Diversidade Urbana II – Itinga/ Porto Grande/ Colégio Agrícola (ZDU2);

IV – Zona de Diversidade Urbana III – Rainha e Itapocu (ZDU3);

V – Corredor de Centralidade (CCEN);

VI – Corredor de Urbanidade (CURB);

VII – Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu (ZTCBI);

VIII – Zona Turística do Rio do Morro (ZTRM);

IX – Zona de Especial Interesse Turístico (ZEIT);

X – Zona de Produção Industrial (ZPIND);

XI – Corredor Industrial (CIND).

XII – Corredor de Serviços (CSER)

Art. 82 A Macrozona de Ocupação Rarefeita configura áreas de preservação ambiental e áreas com restrição de ocupação, destinando-se à preservação e recuperação ambiental

bem como ao desenvolvimento econômico sustentável e compatível.

Art. 83 A Macrozona de Ocupação Rarefeita se subdivide em cinco zonas, delimitadas no Mapa de Zoneamento, Anexo VI desta Lei:

- I – Corredor Agro-Industrial (CAIND);
- II – Zona de Produção Primária (ZPPRI);
- III – Zona de Uso Sustentável (ZUS);
- IV – Zona de Interesse Ambiental (ZIA);
- V – Zona de Preservação Permanente (ZPP).

SEÇÃO I

DA MACROZONA DE OCUPAÇÃO INTENSIVA

SUBSEÇÃO I

ZONA DE INTERESSE CULTURAL

Art. 84 A Zona de Interesse Cultural (ZIC) caracteriza-se pela área mais antiga de urbanização do território municipal, onde se concentra a maior parte do patrimônio cultural representativo da cidade, aprecia-se a paisagem natural do Rio Parati, desenvolve-se a maior diversidade comercial, e estão localizados os mais importantes equipamentos públicos e instituições financeiras de Araquari.

Art. 85 São objetivos da Zona de Interesse Cultural:

- I – Valorizar e proteger o patrimônio histórico, paisagístico, ambiental e cultural;
- II – Respeitar a paisagem existente nas novas ocupações;
- III – Incentivar a diversidade urbana onde se estimule principalmente o comércio varejista, a prestação de serviços e demais atividades compatíveis ao uso residencial e que fortaleça a centralidade principal do município;
- IV – Ampliar a disponibilidade de equipamentos públicos, de áreas verdes e de lazer;
- V – Incentivar o uso artístico-cultural;
- VI – Disponibilizar infra-estrutura para a atividade turística.

SUBSEÇÃO II

ZONA DE DIVERSIDADE URBANA I – CENTRO

Art. 86 A Zona de Diversidade Urbana I – Centro (ZDU1) caracteriza-se pelas áreas urbanas no Centro de Araquari e no entorno da Zona de Interesse Cultural.

Art. 87 É objetivo da Zona de Diversidade Urbana I – Centro:

- I – Desenvolver a maior diversidade e concentração urbana onde se estimule principalmente o comércio varejista, a prestação de serviços e demais atividades compatíveis ao uso residencial e que fortaleça a centralidade principal do município.

SUBSEÇÃO III

ZONA DIVERSIDADE URBANA II – ITINGA/PORTO GRANDE/COLEGIO AGRÍCOLA

Art. 88 A Zona de Diversidade Urbana II – Itinga/ Porto Grande/ Colégio Agrícola (ZDU2) caracteriza-se pelas áreas urbanas, predominantemente residenciais dos bairros Itinga, Porto Grande e Colégio Agrícola.

Art. 89 É objetivo da Zona de Diversidade Urbana II – Itinga/ Porto Grande/ Colégio Agrícola:

- I – Estimular a vida de bairro com uso predominante residencial de média densidade, complementado por atividades não residenciais, como comércio, serviço e indústrias, controladas quanto ao porte e ao impacto ambiental.

SUBSEÇÃO IV

ZONA DIVERSIDADE URBANA III – RAINHA E ITAPOCU

Art. 90 A Zona de Diversidade Urbana III – Rainha e Itapocu (ZDU3) caracteriza-se pela área urbana predominantemente residencial de baixa densidade, localizada nas margens da BR 101 nos bairros Rainha e Itapocu.

Art. 91 É objetivo da Zona de Diversidade Urbana III – Rainha e Itapocu:

- I – Estimular a vida de bairro com uso predominante residencial de média densidade, complementado por atividades não residenciais, como comércio, serviço e indústrias, controladas quanto ao porte e ao impacto ambiental.

SUBSEÇÃO V

CORREDORES DE CENTRALIDADE

Art. 92 O Corredor de Centralidade (CCEN) é um espaço definido por uma via estruturadora principal do bairro. Em Araquari constituem-se corredores de centralidade:

- I – Corredor de Centralidade Itinga 1;

- II – Corredor de Centralidade Itinga 2;
- III – Corredor de Centralidade Porto Grande e Colégio Agrícola;
- IV – Corredor de Centralidade Rainha;
- V – Corredor de Centralidade Itapocu.

Art. 93 São objetivos dos Corredores de Centralidade:

- I – Definir novos eixos de estruturação de centralidade dos bairros desviando das BR's 101 e 280 e da SC 301;
- II – Tornar mais eficiente o sistema de transporte coletivo urbano com a criação de novas alternativas de circulação;
- III – Caracterizar um espaço onde se estimule a diversidade de usos, a fim de propiciar às áreas residenciais vizinhas o atendimento de suas necessidades;
- IV – Estruturar prioritariamente um Sistema de Equipamentos Comunitários de importância para toda a cidade;
- V – Estimular prioritariamente a densificação visando a orientar estrategicamente a ocupação do solo;
- VI – Estruturar uma rede de pólos comerciais multifuncionais, formando centros de bairro que visem a atender à população em suas necessidades de bens, serviços e empregos.

Art. 94 Serão considerados imóveis pertencentes ao Corredor de Centralidade, aqueles que possuem ligação direta com a via que define o Corredor de Centralidade.

SUBSEÇÃO VI

CORREDOR DE URBANIDADE

Art. 95 O Corredor de Urbanidade (CURB) é um espaço definido por uma via estruturadora da área central.

Art. 96 São objetivos do Corredor de Urbanidade:

- I – Definir um eixo de integração entre as zonas de Interesse Cultural e de Diversidade Urbana I – Centro situadas à margem direita do Rio Parati e a Zona de Especial Interesse Turístico situada à margem direita deste rio;
- II – Estruturar os principais equipamentos comunitários municipais;
- III – Tornar mais eficiente o sistema de transporte coletivo urbano com a criação de um novo eixo de circulação na área central.

SUBSEÇÃO VII

ZONA TURÍSTICA CULTURAL DA BARRA DO ITAPOCU

Art. 97 A Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu (ZTCBI) caracteriza-se pela área de colônia de pescadores na Barra do Itapocu e pela existência de recursos naturais de interesse paisagístico e ambiental.

Art. 98 São objetivos da Zona Turística Cultural da Barra do Itapocu:

- I – Promover o desenvolvimento sustentável da Barra do Itapocu, por meio da valorização e preservação do seu patrimônio paisagístico, ambiental e cultural;
- II – Estimular a diversidade urbana com uso predominante residencial de baixa densidade, complementado por atividades não residenciais, como comércio, serviço e aquelas vinculadas ao ecoturismo e ao turismo rural;
- III – Propiciar a geração de trabalho e renda por meio de atividades turísticas e culturais;
- IV – Incentivar a implantação de equipamentos para o turismo e de obras de infraestrutura e saneamento básico.

SUBSEÇÃO VIII

ZONA TURÍSTICA DO RIO DO MORRO

Art. 99 A Zona Turística do Rio do Morro (ZTRM) caracteriza-se pela área localizada a noroeste do Rio Parati onde predominam atividades de agricultura e silvicultura.

Art. 100 São objetivos da Zona Turística do Rio do Morro:

- I – Promover o desenvolvimento sustentável do Rio do Morro, por meio da valorização e preservação do seu patrimônio paisagístico e ambiental;
- II – Estimular a diversidade urbana com uso predominante residencial de baixa densidade, complementado por atividades não residenciais, como comércio, serviço e aquelas vinculadas ao turismo;
- III – Propiciar a geração de trabalho e renda por meio de atividades turísticas;
- IV – Incentivar a implantação de equipamentos para o turismo e de obras de infraestrutura e saneamento básico.

SUBSEÇÃO IX

ZONA DE ESPECIAL INTERESSE TURÍSTICO

Art. 101 A Zona de Especial Interesse Turístico (ZEIT) caracteriza-se pela área localizada a noroeste do Rio Parati na porção mais próxima ao Centro de Araquari.

Art. 102 São objetivos da Zona de Especial de Interesse Turístico:

- I – Promover maior autonomia ao poder público municipal na gestão desta área;
- II – Criar uma centralidade para a Zona Turística do Rio do Morro, concentrando atividades residenciais, comerciais e de prestação de serviços, principalmente aquelas voltadas ao turismo;
- III – Priorizar a implantação de equipamentos para o turismo e de obras de infraestrutura e saneamento básico nesta área.

SUBSEÇÃO X

ZONA DE PRODUÇÃO INDUSTRIAL

Art. 103 A Zona de Produção Industrial (ZPIND) caracteriza-se pelas áreas urbanas que apresentam potencialidade para a instalação de indústrias e atividades correlatas, localizadas:

- I – A sudeste de BR 280, na área que abrange os bairros Colégio Agrícola, Centro e Areia Pequena, devido à facilidade de acesso ao porto, à BR 101, a ferrovia e ao gasoduto;
- II – Nas margens da Estrada da Corveta numa faixa de 500 metros para cada lado a partir do eixo da via, pela facilidade de interligação entre as áreas de Diversidade Urbana de Araquari, a BR 101 e pela presença do gasoduto;
- III – No Bairro Rainha entre a Br 101 e a Estrada Geral Rainha por apresentar forte acessibilidade por estar as margens de uma das mais importantes rodovias do país.

Art. 104 São objetivos da Zona de Produção Industrial:

- I – Incentivar a atividade industrial sem controle de porte;
- II – Restringir o uso habitacional, que somente será admitido para a atividade de zeladoria ou para as situações existentes até a aprovação desta lei;
- III – Garantir a preservação ambiental e o uso cuidadoso dos recursos naturais.

SUBSEÇÃO XI

CORREDOR INDUSTRIAL

Art. 105 O Corredor Industrial (CIND) compreende as áreas localizadas nas margens da BR 101, caracterizadas pela forte acessibilidade e integração com o norte e sul do país.

Art. 106 São objetivos do Corredor Industrial:

- I – Incentivar a atividade industrial sem controle de porte;
- II – Restringir o uso habitacional, que somente será admitido para a atividade de zeladoria ou para as situações existentes até a aprovação desta lei;
- III – Garantir a preservação ambiental e o uso cuidadoso dos recursos naturais.

SUBSEÇÃO XII

CORREDOR DE SERVIÇOS

Art. 107 O Corredor de Serviços (CSER) compreende as áreas localizadas nas margens da BR 280 e da SC 301.

Art. 108 São objetivos do Corredor de Serviços:

- I – Incentivar atividades comerciais e de prestação de serviços de médio e grande porte e de apoio ao transporte rodoviário;
- II – Incentivar a atividade industrial de pequeno e médio porte;
- III – Restringir o uso habitacional, que somente será admitido para a atividade de zeladoria ou para as situações existentes até a aprovação desta lei.

SEÇÃO II

DA MACROZONA DE OCUPAÇÃO RAREFEITA

SUBSEÇÃO I

CORREDOR AGRO-INDUSTRIAL

Art. 109 O Corredor Agro-Industrial (CAIND) compreende as áreas localizadas ao longo da Rua João Luis Filho, caracterizadas pelo uso predominantemente agrícola.

Art. 110 São objetivos do Corredor Agro-Industrial:

- I – Promover o desenvolvimento econômico sustentável, estimulando a implantação de indústrias não-poluentes de produtos vinculados à produção primária e a matérias-primas, complementadas por atividades primárias, e pelo comércio e serviços de apoio;
- II – Garantir o uso racional dos recursos do solo e dos recursos hídricos;
- III – Garantir a preservação ambiental e o uso cuidadoso dos recursos naturais.

SUBSEÇÃO II

ZONA DE PRODUÇÃO PRIMÁRIA

Art. 111 A Zona de Produção Primária (ZPRI) compreende áreas localizadas fora do perímetro urbano, caracterizadas pela baixa densidade populacional e ocupação dispersa, destinadas aos usos agrícola, pecuário e demais usos compatíveis.

Art. 112 São Objetivos da Zona de Produção Primária:

- I – Promover o desenvolvimento econômico sustentável, compatibilizando atividades primárias, extrativas, comércio e serviços de apoio, bem como indústrias não-poluentes de produtos vinculados à produção primária e a matérias-primas;
- II – Incentivar o desenvolvimento de silvicultura, ecoturismo e turismo rural;
- III – Garantir o uso racional dos recursos do solo e dos recursos hídricos;
- IV – Garantir a preservação ambiental e o uso cuidadoso dos recursos naturais.

SUBSEÇÃO III

ZONA DE USO SUSTENTÁVEL

Art. 113 A Zona de Uso Sustentável (ZUS) caracteriza-se pela baixa densidade populacional e pela presença de mananciais e vegetação significativa.

Art. 114 São objetivos da Zona de Uso Sustentável:

- I – Compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos recursos naturais existentes;
- II – Preservar os mananciais;
- III – Preservar as áreas de significativa flora e fauna.

SUBSEÇÃO IV

ZONA DE INTERESSE AMBIENTAL

Art. 115 A Zona de Interesse Ambiental (ZIA) caracteriza-se pelas áreas de predominância da fauna e da flora vizinhas às Áreas de Preservação Permanente ao longo dos rios Itapocu, Piraí, Parati, Paranaguá-Mirim e seus afluentes, em áreas de mangue, nas ilhas e nos topos de morro.

Art. 116 São objetivos da Zona de Interesse Ambiental:

- I – Promover a manutenção da qualidade ambiental;
- II – Conservar os recursos naturais.

SUBSEÇÃO V

ZONA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

Art. 117 A Zona de Preservação Permanente (ZPP) caracteriza-se pelas Áreas de Preservação Permanente ao longo dos rios Itapocu, Piraí, Parati, Paranaguá-Mirim e seus afluentes, em áreas de mangue, nas ilhas e nos topos de morro.

Art. 118 São objetivos da Zona de Preservação Permanente:

- I – Promover a manutenção da qualidade ambiental;
- II – Conservar os recursos naturais.
- III – Recuperar as características naturais das áreas degradadas;
- IV – Evitar novas ocupações;
- V – Remover de forma gradativa as ocupações ali ocorridas.

Art. 119 Áreas de Reserva Legal da Zona de Interesse Ambiental e da Zona de Uso Sustentável, deverão integrar-se com a Zona de Preservação Permanente, visando à formação de corredores ecológicos.

TÍTULO IV

DOS PARÂMETROS PARA USO, OCUPAÇÃO E PARCELAMENTO DO SOLO

Art. 120 Os instrumentos de regulação são definidos em função das normas relativas à densificação, às atividades, aos dispositivos de controle das edificações e parcelamento do solo.

CAPÍTULO I

DAS NORMAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

SEÇÃO I

DO REGIME DAS ATIVIDADES

Art. 121 O uso do solo no Município de Araquari será regulamentado pelos dispositivos constantes nesta Lei e eventualmente nas demais legislações pertinentes.

Art. 122 Para efeito desta lei, consideram-se as seguintes tipologias de uso do solo:

- I – residencial, aquele destinado à moradia unifamiliar e multifamiliar;
- II – não residencial, aquele destinado ao exercício das atividades comerciais, de prestação de serviços, institucional e industrial;
- III – misto, aquele destinado à moradia e também a um outro tipo de uso, conforme descrito no inciso II.

Art. 123 Para a implantação de qualquer atividade no território do Município de Araquari, será efetuada a sua classificação, mediante análise e enquadramento da mesma nos dispositivos de classificação deste PDPDTA, tendo como diretrizes:

- I – Preservação dos potenciais naturais e culturais do município;
- II – Indução do crescimento em toda a Macrozona de Uso Intensivo, sem que haja o comprometimento da preservação ambiental e da qualificação do uso da moradia;
- III – Organização e flexibilização das diversas atividades de produção econômica com sua qualificação nas zonas, desde que compatíveis ao uso residencial;
- IV – Organização das atividades de produção econômica de grande porte preferencialmente na Zona de Produção Industrial (ZPI), no Corredor Industrial (CI) e no Corredor Agro-Industrial (CAI).

Art. 124 As atividades constantes do Anexo VIII da presente Lei são organizadas a partir da seguinte classificação:

- I – Quanto ao porte;
- II – Quanto ao potencial de degradação ambiental;
- III – Quanto às atividades sujeitas a Estudos de Impacto de Vizinhança para sua implantação;

Art. 125 Quanto ao porte, as atividades serão classificadas em pequeno, médio e grande porte, observando a área construída;

I – Para os usos comerciais, de prestação de serviço e institucionais, considera-se:

- a) Pequeno Porte, edificações de até 300,00 m²;
- b) Médio Porte, edificações de 300,00 m² a 1.000,00 m²;
- c) Grande Porte, edificações acima de 1.000,00 m²;

II – Para os usos industriais, considera-se:

- a) Pequeno Porte, edificações de até 800,00 m²;
- b) Médio Porte, edificações de 800,00 m² a 2.000,00 m²;
- c) Grande Porte, edificações acima de 2.000,00 m².

Art. 126 Quanto ao potencial de degradação ambiental, as atividades são classificadas no Anexo IX conforme a interferência no meio ambiente, nas categorias a seguir:

- I – Baixo potencial de degradação ambiental;
- II – Médio potencial de degradação ambiental;
- III – Alto potencial de degradação ambiental.

Art. 127 As atividades sujeitas a Estudos de Impacto de Vizinhança para sua implantação, conforme Anexo X desta Lei, são aquelas assim classificadas em decorrência de características especiais de funcionamento e implantação.

§ 1º – Os usos e atividades quando se enquadram na classificação emitida pelo órgão estadual de meio ambiente, para serem permitidos deverão ainda atender a exigência da legislação Estadual.

§ 2º – A exigência do EIV não dispensa a apresentação do EIA/RIMA para os casos em que a legislação estadual/federal assim o exigir.

§ 3º – As atividades sujeitas ao Estudo de Impacto de Vizinhança poderão ter suas atividades permitidas, desde que efetuados os ajustes e as medidas necessárias para a eliminação do conflito potencial eminente, ou forem adaptadas aos parâmetros estabelecidos na legislação, com vistas a conservação ambiental e à manutenção da qualidade de vida da população do entorno.

Art. 128 Para que a atividade possa ser implantada nas zonas de que trata este PDPDTA, é necessário a análise e o enquadramento da mesma nos dispositivos definidos nesta seção e na tabela do Anexo VIII da presente Lei, resultando no seguinte enquadramento:

- I – Permitido, quando a instalação da atividade for permitida para a referida Zona;
- II – Proibido, quando a instalação da atividade não for condizente com os princípios de organização espacial definidos para a referida Zona;
- III – Sujeito a análise, quando a instalação da atividade necessitar maiores estudos técnicos e análise do setor competente da Prefeitura Municipal, referendados nas diretrizes do Artigo 127 podendo ainda haver a exigência de termos de compromisso e de ajustamentos de conduta, com o objetivo de garantir a adequada coexistência da atividade com o meio ambiente e as áreas de entorno.

Art. 129 As unidades territoriais predominantes nas áreas urbanizadas, assim definidas como Zona de Interesse Cultural (ZIC), Zonas de Diversidade Urbana (ZDU1, ZDU2 e ZDU3), Corredores de Centralidade (CC), Corredor de Urbanidade (CURB), Zona

Turístico-Cultural da Barra do Itapocú (ZTCBI), Zona Turística do Rio do Morro (ZTRM) e Zona de Especial Interesse Turístico (ZEIT), são organizadas obedecendo os seguintes critérios:

II – São direcionadas preferencialmente à implantação de atividades de produção econômica de pequeno e médio porte que atendam as necessidades básicas de vizinhança e gerem a diversidade urbana;

I – Apresentam proibições para atividades consideradas de alto potencial de degradação ambiental e restrições para as atividades de médio potencial de degradação ambiental, assim classificadas no Anexo IX desta Lei e detalhadas por este PDPDTA;

III – A Zona Turístico-Cultural da Barra do Itapocú (ZTCBI), a Zona Turística do Rio do Morro (ZTRM) e a Zona de Especial Interesse Turístico (ZEIT) devem ser organizadas com a preferência do uso residencial e turístico qualificado integrado ao ambiente natural e cultural local, permitindo ainda a instalação de atividades econômicas complementares, sem que haja o comprometimento da qualificação ambiental e da qualidade de vida dos moradores.

Art. 130 Na Zona de Uso Sustentável (ZUS) e na Zona de Interesse Ambiental (ZIA) serão permitidos usos econômicos como a agricultura, o turismo e o lazer e mesmo parcelamentos destinados a chácaras, desde que compatíveis com a proteção dos ecossistemas locais.

Art. 131 Não serão permitidos na Zona de Uso Sustentável (ZUS) e na Zona de Interesse Ambiental (ZIA):

I – O parcelamento para fins urbanos;

II – As atividades de terraplanagem, mineração, drenagem, escavação, desmatamento e outros que venham a causar danos ou degradação do ambiente natural;

III – O exercício de atividades capazes de provocar uma acelerada erosão das terras, acentuado assoreamento das coleções hídricas, ou ambos;

IV – Instalação de indústrias ou outras atividades potencialmente poluidoras.

Art. 132 Na Zona de Uso Sustentável (ZUS) e na Zona de Interesse Ambiental (ZIA), as florestas e outras formas de vegetação nativa, ressalvadas as situadas em área de preservação permanente, assim como aquelas não sujeitas ao regime de utilização limitada ou objeto de legislação específica, são suscetíveis de supressão, desde que sejam mantidas, a título de reserva legal, no mínimo:

I – Vinte por cento da propriedade urbana ou rural na Zona de Uso Sustentável (ZUS);

II – Oitenta por cento da propriedade urbana ou rural na Zona de Interesse Ambiental (ZIA);

Art. 133 A intervenção ou supressão de vegetação na Zona de Uso Sustentável (ZUS) e na Zona de Interesse Ambiental (ZIA) somente poderá ser autorizada quando o requerente, entre outras exigências, comprovar a averbação da Área de Reserva Legal;

Art. 134 A vegetação da reserva legal da Zona de Uso Sustentável (ZUS) e da Zona de Interesse Ambiental (ZIA) não poderá ser suprimida, podendo apenas ser utilizada sob regime de manejo florestal sustentável, de acordo com projeto de manejo sustentável aprovado pelo órgão municipal competente e princípios e critérios técnicos e científicos estabelecidos pelo executivo municipal.

Art. 135 As Áreas de Reserva Legal da Zona de Uso Sustentável (ZUS) e da Zona de Interesse Ambiental (ZIA) e a Zona de Preservação Permanente (ZPP) deverão integrar-se, visando à formação de corredores ecológicos.

Art. 136 Na Zona Turístico-Cultural da Barra do Itapocú (ZTCBI), na Zona Turística do Rio do Morro (ZTRM), na Zona de Produção Industrial (ZPI), no Corredor Industrial (CI), no Corredor Agro-Industrial (CAI) e na Zona de Produção Primária (ZPPRI), deverão ser garantidos, no mínimo, vinte por cento da área do lote para cobertura vegetal de espécies arbóreas nativas.

Parágrafo único – Qualquer intervenção significativa na cobertura vegetal existente nas áreas definidas no “caput”, deverá estar em acordo com a legislação federal, estadual e municipal, com anuência do Setor competente da Prefeitura Municipal.

Art. 137 A Lei de Uso e Ocupação do Solo poderá criar novos parâmetros de ocupação, ressalvados os já definidos pelo artigo anterior.

SEÇÃO II

DOS ÍNDICES URBANÍSTICOS

Art. 138 O limite de ocupação do solo, no território do Município, é definido pelos índices urbanísticos de que tratam os dispositivos deste PDPDTA e a tabela do Anexo

XI da presente Lei, compreendendo:

I – Coeficiente de aproveitamento;

II – Taxa de ocupação;

III – Recuos e afastamentos;

IV – Limite de altura das edificações.

Art. 139 No Corredores de Centralidade (CC) e no Corredor de Urbanidade (CURB), os índices urbanísticos serão definidos obedecendo o máximo permitido para as zonas contíguas às mesmas, observando a forma de parcelamento do solo e a continuidade da organização espacial existente.

SUBSEÇÃO I

DO COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO

Art. 140 O coeficiente de aproveitamento (CA) é o índice urbanístico que define o potencial construtivo do lote na unidade territorial em questão, através do produto entre este e a área do lote, podendo ser:

I – Básico, que resulta do potencial construtivo gratuito inerente aos lote e glebas urbanos;

II – Máximo, que não pode ser ultrapassado;

III – Mínimo, abaixo do qual o imóvel poderá ser considerado subutilizado.

SUBSEÇÃO II

DA TAXA DE OCUPAÇÃO

Art. 141 A taxa de ocupação (TO) corresponde ao índice urbanístico que limita a máxima projeção ortogonal possível da área construída sobre o lote em questão.

Art. 142 Não serão computados no cálculo da taxa de ocupação, as projeções dos seguintes elementos da construção:

I – Piscinas, parque infantil, jardins e outros espaços de lazer ao ar livre, implantados ao nível natural do terreno;

II – Pérgolas;

III – Marquises;

IV – Beirais de até 0,80 metros;

V – Sacadas e balcões com até 1,20 metros de profundidade, engastados em até 2 (dois) lados da edificação e com área inferior a 5% (cinco por cento) da área do pavimento onde estiverem situados;

VI – Estacionamentos descobertos;

VII – Projeções de cobertura e alpendres, ambos em balanço, com no máximo 6,00m de balanço e 60,00m² de área, limitados em seu fechamento em apenas uma lateral, independentemente de seu uso ou de sua base pavimentada.

SUBSEÇÃO III

DOS RECUOS E AFASTAMENTOS

Art. 143 Considera-se afastamentos e ou recuo o índice urbanístico necessário para a qualificação dos espaços abertos frontais do lote e para a estruturação do sistema viário, obtido a partir da projeção ortogonal da construção ao alinhamento predial, podendo ser dividido em:

I – Afastamento e ou recuo do sistema viário;

II – Afastamento e ou recuo frontal de ajardinamento.

Art. 144 O Afastamento e ou recuo do sistema viário é a faixa de domínio de utilização pública, obtida a partir do eixo da pista em direção a cada uma de suas laterais, definidas pelos órgãos competentes, nas vias Federais, Estaduais e rodovias Municipais.

Art. 145 O Afastamento e ou recuo frontal de ajardinamento assegura uma área necessária à valorização da paisagem da cidade, podendo ser utilizados para a implantação de jardins, em locais de moradia, ou para a ampliação da calçada e desenvolvimento de atividades ao ar livre, em áreas comerciais e de serviços.

Art. 146 Para efeito da obtenção do recuo frontal de ajardinamento, não serão computadas as marquises frontais em acordo com o código de obras do Município.

Art. 147 Na Zona de Interesse Cultural, na Zona de Diversidade Urbana I – Centro, nos Corredores de Centralidade e no Corredor de Urbanidade, o recuo frontal de ajardinamento será exigido apenas para as edificações de uso residencial.

Art. 148 Entende-se por afastamentos laterais e fundos os índices urbanísticos necessários à qualificação ambiental das áreas construídas, em especial a garantia de parâmetros mínimos à ventilação e iluminação natural, obtidos pela projeção ortogonal das laterais e do fundo da edificação às divisas do lote.

§ 1º – Para efeito da obtenção do afastamento, não serão computados as saliências de até 0,30 metros e beirais de até 0,80 metros.

§ 2º – Os afastamentos laterais e fundos serão progressivos conforme a altura da edificação, sendo utilizados os parâmetros definidos na Tabela do Anexo XI desta Lei Art. 149 As paredes sem abertura (paredes cegas) ficarão desobrigadas de recuo lateral e posterior:

I – Somente nas edificações, situadas na Zona de Interesse Cultural (ZIC), nas Zonas de Diversidade Urbana I, II e III (ZDU1, ZDU2 e ZDU3) e nos Corredores de Centralidade e de Urbanidade (CCEN e CURB),

II – Somente para o uso residencial, comercial e de prestação de serviços, não sendo permitidos para o uso industrial ou qualquer uso gerador de ruídos;

III – Em apenas uma das divisas laterais;

IV – Em toda a extensão da divisa lateral com altura máxima de 3,5m (três metros e cinquenta centímetros), para terrenos com profundidade igual ou menor a 30m (trinta metros);

V – Em 50% da extensão da divisa lateral para terrenos com profundidade maior que 30m (trinta metros);

VI – Em 50% da extensão da divisa lateral com altura máxima de 7,00 m (sete metros);

VII – Desde que respeitado o recuo frontal de ajardinamento.

Art. 150 É permitida a ocupação do afastamento frontal e dos afastamentos laterais e de fundos para as seguintes funções:

I – circulação;

II – ajardinamento, recreação e piscina descoberta;

III – guaritas, lixeiras, central de gás, subestação de energia;

IV – estacionamento descoberto;

V – abrigo ou cobertura sem vedação lateral para embarque e desembarque de passageiros;

VI – garagem, desde que o desnível do terreno (aclive ou declive), apresente uma cota superior a 2,00 m (dois metros), numa distância máxima de 5,00 m (cinco metros) do alinhamento predial.

SUBSEÇÃO IV

DO LIMITE DE ALTURA DAS EDIFICAÇÕES

Art. 151 O limite da altura das edificações é definido pelo número máximo de pavimentos das edificações, não sendo considerado para esse cálculo:

I – o reservatório superior e as casa de máquinas;

II – as áreas de subsolo.

CAPÍTULO II

DO PARCELAMENTO DO SOLO

SEÇÃO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 152 As ações de parcelamento do solo no território do Município deverão estar adequadas aos elementos estruturadores do território, detalhados neste PDPDTA, em especial aos Corredores de Centralidade e de Urbanidade.

Art. 153 As normas de parcelamento do solo previstas nesta Seção, são de cumprimento obrigatório pelos proprietários privados e estão sujeitas a regulamentação própria para os casos de regularização de parcelamentos clandestinos ou irregulares implantados no Município, e para os empreendimentos de habitação de interesse social com intervenção do Poder Público Municipal.

Art. 154 Parcelamento do solo urbano é a divisão da terra em unidades juridicamente independentes, com vistas à edificação, podendo ser realizado na forma de loteamento, desmembramento, unificação e fracionamento, sempre mediante aprovação municipal.

Art. 155 O parcelamento do solo observará os padrões urbanísticos definidos nos dispositivos deste PDPDTA e na tabela do Anexo XI da presente Lei.

Art. 156 Somente será admitido o parcelamento do solo para fins urbanos em áreas urbanas ou de expansão urbana do Município, assim definidas por Lei.

Art. 157 Fica vedado o parcelamento do solo, para fins urbanos:

I – Em terrenos onde as condições geológicas não são adequadas à edificação;

II – Em terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providências para assegurar o escoamento das águas ou a proteção contra as cheias e inundações;

III – Em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo à saúde, sem que

sejam previamente saneados;

IV – Em áreas onde a poluição ambiental impeça condições sanitárias, salvo se houver correções de acordo com as normas oficiais;

V – Em terrenos com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento);

VI – Em imóveis dos quais resultem terrenos encravados ou lotes em desacordo com os padrões estabelecidos em lei;

VII – Em áreas de preservação natural, cultural ou paisagística;

VIII – Em terrenos situados fora do alcance dos equipamentos urbanos, notadamente das redes públicas de abastecimento de água potável e de energia elétrica, salvo se atendidas exigências específicas dos órgãos competentes.

SEÇÃO II

DOS REQUISITOS URBANÍSTICOS PARA PARCELAMENTO DO SOLO

Art. 158 No parcelamento do solo serão destinadas áreas à malha viária e à implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários, obedecendo ao traçado e ao regime urbanístico estabelecidos por este Plano Diretor.

Art. 159 As áreas destinadas à malha viária e à implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários, serão considerados áreas públicas, e não poderão ser inferiores a 35% (trinta e cinco por cento) da gleba a ser loteada, na seguinte proporção mínima:

I – 8% (oito por cento) para a implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

II – 20% (vinte por cento) para áreas verdes;

Art. 160 As áreas destinadas ao sistema de circulação ocuparão no mínimo, os sete por cento restantes.

Art. 161 Os loteamentos destinados ao uso industrial cujos lotes forem maiores de 15.000m² (quinze mil metros quadrados) terão o percentual de áreas públicas estabelecidos por Lei Municipal, isentando-se dos índices fixados neste artigo.

Art. 162 São considerados urbanos os equipamentos públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado.

Parágrafo Único – Poderá a Prefeitura Municipal complementarmente exigir, em cada loteamento, a reserva de faixa “non aedificandi” destinada a equipamentos urbanos.

Art. 163 São considerados comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares.

§ 1º – Quando o espaço destinado à implantação da área comunitária da gleba a ser loteada for inferior ao lote mínimo exigido por esta Lei, lembrar-se-á esta ao espaço destinado à área verde, podendo a Prefeitura optar por uma das destinações ou fazê-la mista.

§ 2º – Caso a soma da área comunitária com a área verde não perfaça o lote mínimo exigido por esta Lei, dar-se-á destinação da segunda.

Art. 164 As áreas destinadas à malha viária e à implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários, devem ser proporcionais à densidade de ocupação prevista para a gleba, devendo ser cedidas ao Município, sem qualquer ônus, no ato da aprovação do parcelamento do solo, por instrumento público.

Parágrafo único: Compete ao Município, a escolha da conformação e localização das áreas destinadas à implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários, que deverá ter como princípio a proximidade aos Corredores de Centralidade e de Urbanidade.

Art. 165 As dimensões mínimas de lotes permitidas nos parcelamentos são aquelas constantes no Anexo XI desta Lei, de acordo com as zonas, entretanto nenhum lote poderá ter a área inferior a 240m² (duzentos e quarenta metros quadrados) e frente para via de circulação de largura inferior a 10 (dez) metros.

Art. 166 Ao longo das águas correntes e dormentes, será obrigatória a arborização e a reserva de uma faixa não edificável com, no mínimo, 30,00 (trinta) metros de cada lado, sem que caiba aos proprietários qualquer direito à indenização.

Art. 167 Ao longo das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias e dutos, será obrigatória a reserva de uma faixa não edificável de 15,00 (quinze metros) para cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica.

Art. 168 Na aprovação de loteamento será sempre considerada a urbanização da área contígua ou limítrofe, devendo as vias de circulação previstas articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas, e harmonizar-se com a topografia local.

Art. 169 As vias públicas deverão ser dimensionadas de acordo com a hierarquia,

conforme disposto no Anexo VII desta Lei.

Art. 170 As vias de circulação poderão terminar nas divisas da gleba a lotear, quando seu prolongamento estiver previsto no sistema viário detalhado por esta Lei, ou quando a juízo do órgão competente da Prefeitura, interessar ao desenvolvimento urbano do Município.

Parágrafo Único – Quando o prolongamento estiver previsto e não executado, deverão estas vias acabar em praça de retorno, dimensionada conforme o Art. 169.

Art. 171 As vias de acesso sem saída só serão autorizadas, se providas de praças de retorno com raio igual ou superior a largura da caixa de rua, e, se contando com esta, seu comprimento não ultrapassar a 20 (vinte) vezes a largura da via.

Art. 172 A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 10% (dez por cento).

Parágrafo Único – Em áreas excessivamente acidentadas serão permitidas rampas de até 15% (quinze por cento), desde que não ultrapasse a 1/3 (um terço) do total do arruamento.

Art. 173 A declividade transversal mínima nas vias de circulação será de 0,5% (meio por cento).

Parágrafo Único – A declividade transversal poderá ser do centro da caixa de rua para as extremidades, e de uma extremidade da caixa para a outra.

Art. 174 A largura da via que constituir prolongamento de outra já existente, ou constante de plano de loteamento já aprovado pela Prefeitura, não deverá ser inferior a largura desta, ainda que pela função característica possa ser considerada de categoria inferior.

Art. 175 Nos cruzamentos das vias públicas, os dois alinhamentos deverão ser concordados por um arco de círculo de 9m (nove metros) de raio mínimo.

Art. 176 O comprimento das quadras não poderá ser superior a 240m (duzentos e quarenta metros), salvo quando para cumprir o estipulado no art. 168 desta Lei.

Art. 177 O(s) acesso(s) ao parcelamento, a partir do sistema viário básico do Município, ou a partir de rodovias Municipal, Estadual ou Federal existente, deve(m) ser realizado(s) a partir da(s) via(s) de maior largura.

Art. 178 O parcelamento deve garantir que entre as frentes de dois lotes quaisquer, considerado, a distância a percorrer pelas ruas de acesso ou pelo passeio, seja de, no máximo, 4 (quatro) vezes aquela a percorrer em linha digno.

Art. 179 A identificação das vias e logradouros públicos, antes de sua nomeação oficial, só poderá ser feita por meio de números e letras.

Art. 180 A Prefeitura Municipal deverá analisar ainda a destinação e a utilização pretendidas para área, tendo em vista um desenvolvimento local adequado.

Art. 181 Para a aprovação de parcelamento do solo, o Município, poderá exigir o Estudo de Impacto de Vizinhança- EIV e o Estudo de Impacto Ambiental- EIA, levando em conta a disponibilidade e a repercussão sobre o transporte público, o acesso à escola e aos demais equipamentos urbanos, ao saneamento ambiental, às condições físicoambientais e outros aspectos técnicos, sociais e ambientais relevantes.

Art. 182 Todo projeto de parcelamento do solo, cuja área compreenda importantes aspectos naturais, culturais e paisagísticos, deverá prever a adoção de medidas que visem assegurar a sua preservação.

Art. 183 O parcelamento do solo de interesse social executado pelo Poder Executivo Municipal, ou com a sua interveniência, quando executado pela iniciativa privada, poderá admitir padrões urbanísticos diferenciados, definidos pelo Setor competente da Prefeitura Municipal, quanto à destinação de áreas públicas e parâmetros de urbanização, desde que aprovado pelo Conselho Municipal da Cidade.

§ 1º – O parcelamento do solo para a produção de Habitação de Interesse Social, previsto no “caput” deste artigo, deverá adotar percentual de área institucional mínima de 35% (trinta e cinco por cento) do total da área da gleba, garantindo um mínimo de 8% (oito por cento) para a instalação de equipamentos públicos urbanos e comunitários e um mínimo de 20% (vinte por cento) para a implantação de áreas verdes, podendo o lote ter área mínima de 150,00 m² (cento e cinquenta metros quadrados) e testada mínima de 6,00m (seis metros), desde que seja assegurado a implantação de infraestrutura mínima, cuja definição será regulamentada por decreto.

§ 2º – A regularização fundiária de parcelamento do solo, implantados de forma clandestina ou irregular no Município, ocorrerá mediante a instituição de Zonas de Especial Interesse Social – ZEIS e a aplicação de instrumento adequado à titulação

definitiva em benefício dos adquirentes de boa-fé, nos termos do disposto neste PDPDTA.

§ 3º – Os projetos de produção de Habitação de Interesse Social deverão estar adequados aos lotes mínimos definidos pelo parcelamento do solo de interesse social, com tipologias de habitação unifamiliar que garantam a qualidade de vida e a moradia digna dos moradores.

SEÇÃO III

DO LOTEAMENTO

Art. 184 Loteamento é a subdivisão do imóvel em lotes destinados à edificação, com a abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

Parágrafo único. Não caracteriza loteamento a execução de vias públicas de circulação – compreendendo abertura, prolongamento, modificação ou ampliação – efetivada pelo Município, de acordo com planos e prioridades, com vistas a dar continuidade a sua malha viária.

Art. 185 Na elaboração de qualquer projeto de loteamento, deverão ser observadas, especialmente, as disposições constantes nesta Lei do PDPDTA, no Código de Obras e demais dispositivos legais pertinentes.

Art. 186 Os projetos deverão ser organizados de modo a não atingir nem comprometer propriedade de terceiros ou de entidades governamentais.

Art. 187 O procedimento para a aprovação dos projetos de loteamento obedecerá às seguintes fases:

I – Consulta prévia da Viabilidade Técnica;

II – Projeto preliminar;

III – Projeto definitivo.

Art. 188 Antes da elaboração do projeto de loteamento, o interessado deverá realizar, na Prefeitura Municipal, o pedido de Consulta Prévia de Viabilidade Técnica, apresentando requerimento e planta do imóvel contendo, pelo menos:

I – Dimensões, divisas e a direção norte da gleba a ser loteada;

II – Curvas de nível à distância de 1 (um) metro;

III – Localização dos cursos d'água, nascentes, bosques, construções e demais elementos significativos existentes;

IV – A indicação dos arruamentos contíguos a todo o perímetro, a localização das vias de comunicação, das áreas livres, dos equipamentos urbanos e comunitários, existentes no local ou em suas adjacências, com as respectivas distâncias da área a ser loteada;

V – Título de propriedade do imóvel;

VI – O tipo de uso predominante a que o loteamento se destina;

VII – Atestado de viabilidade técnica fornecido pelo Setor competente da Prefeitura Municipal ou pelo concessionário legal de saneamento sobre a possibilidade do abastecimento de água;

VIII – Atestado de viabilidade técnica fornecido pela concessionária sobre a possibilidade de fornecimento de energia elétrica e iluminação pública.

Parágrafo único: Os projetos de parcelamento do solo devem identificar o imóvel titulado em sua totalidade, mesmo que a área a ser parcelada seja menor que a área total.

Art. 189 O setor competente da Prefeitura Municipal, em resposta à consulta prévia, indicará nas plantas apresentadas junto com o requerimento, de acordo com as diretrizes do planejamento municipal:

I – As vias de circulação existentes ou projetadas, que compõem o sistema viário básico da cidade e do Município, relacionadas com o loteamento pretendido e a serem respeitadas;

II – A localização das áreas destinadas a equipamentos urbanos e comunitários e as áreas verdes;

III – As faixas sanitárias do terreno necessárias ao escoamento das águas pluviais e as faixas não edificáveis;

IV – O zoneamento predominante na área, com as zonas de uso e ocupação do solo, indicando os usos compatíveis e os índices urbanísticos;

V – As escalas gráficas adequadas à peculiaridade de cada projeto.

§ 1º – O órgão técnico da Prefeitura Municipal terá o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para cumprir o disposto neste artigo, a contar da data da apresentação no protocolo da Prefeitura dos documentos mencionados no artigo 188 desta lei.

§ 2º – As diretrizes expedidas na consulta prévia vigorarão pelo prazo máximo de 1 (um) ano, não caracterizando, de forma alguma, expectativa de aprovação de projeto de parcelamento do solo, ou direito adquirido para o requerente.

§ 3º – Sempre que se fizer necessário, a Prefeitura Municipal poderá exigir a extensão do levantamento altimétrico ao longo de uma ou mais divisas da área a parcelar, até o espigão ou o talvegue mais próximo.

Art. 190 Aprovada a Consulta Prévia de Viabilidade Técnica e orientado pelas informações oficiais consubstanciadas nesta consulta, deverá o interessado a apresentar o projeto preliminar do loteamento em 1 (uma) via, contendo no mínimo:

I – Subdivisão das quadras em lotes, com as respectivas dimensões e numeração;

II – Sistema de vias com a respectiva hierarquia;

III – Dimensões lineares e angulares do projeto, com raios, cordas, arcos, pontos de tangência e ângulos centrais das vias;

IV – Perfis longitudinais e transversais de todas as vias de circulação e praças;

V – Indicação dos marcos de alinhamento e nivelamento, localizados nos ângulos de curvas e vias projetadas;

VI – Indicação, em planta e perfis, de todas as linhas de escoamento das águas pluviais e de rede de esgoto;

VII – Projeto completo do sistema de drenagem pluvial, especificando a diametragem, materiais e demais detalhes técnicos necessários;

VIII – Projeto urbanístico e paisagístico de qualificação ambiental das áreas “non aedificandi” e das áreas verdes;

IX – Anotações de responsabilidade técnica- ARTs.

Art. 191 Aprovado, pelo Município, o projeto preliminar previsto no artigo anterior, o loteador apresentará, para aprovação do Município, o projeto do loteamento, em 3 (três) vias e em formato digital, nos termos de regulamento a ser expedido pelo Setor competente da Prefeitura Municipal, contendo no mínimo:

I – Título de propriedade;

II – Certidão de ônus reais atualizada;

III – Certidão negativa de tributos municipais, estaduais e federais, emitidas com prazo não superior a 90 (noventa) dias da data de apresentação do projeto definitivo;

IV – Certidão negativa de protestos de títulos, emitida com prazo não superior a 90 (noventa) dias da data de apresentação do projeto definitivo;

V – Certidão negativa de execuções, concordatas e falências, emitida com prazo não superior a 90 (noventa) dias da data de apresentação do projeto definitivo;

VI – Projeto do loteamento propriamente dito, cujos desenhos contenham pelo menos:

a) subdivisão das quadras em lotes, com as respectivas dimensões e numeração;

b) sistema de vias com a respectiva hierarquia;

c) dimensões lineares e angulares do projeto, com raios, cordas, arcos, pontos de tangência e ângulos centrais das vias;

d) perfis longitudinais e transversais de todas as vias de circulação, praças e áreas de uso comum;

e) indicação dos marcos de alinhamento e nivelamento localizados nos ângulos de curvas e vias projetadas;

f) indicação, em planta e perfis, de todas as linhas de escoamento das águas pluviais e de rede de esgoto.

VII – Projeto completo do sistema de drenagem pluvial, especificando a diametragem, materiais e demais detalhes técnicos necessários;

VIII – Projeto completo da rede de esgoto e do sistema unifamiliar de tratamento de esgoto sanitário;

IX – Projetos das redes de energia elétrica, iluminação pública e rede de abastecimento d'água, devendo ser previamente aprovados pelos órgãos competentes;

X – Projeto urbanístico e paisagístico de qualificação ambiental das áreas “non aedificandi” e das áreas verdes;

XI – Anotações de responsabilidade técnica- ARTs;

XII – Termo de responsabilidade, elaborado na forma exigida pelo Município e assinado pelo promotor do parcelamento do solo urbano, obrigando-se a cumprir integralmente as condições e requisitos da legislação e o cronograma de implantação definitiva da infra-estrutura no parcelamento do solo urbano;

XIII – Cronograma físico-financeiro;

XIV – Memorial descritivo contendo, no mínimo:

- a) denominação do loteamento;
- b) descrição sucinta do loteamento, com as suas características e a fixação das zonas de uso e ocupação do solo;
- c) condições urbanísticas do loteamento e limitações que incidem sobre os lotes e suas construções, além daquelas constantes das diretrizes fixadas;
- d) indicação das áreas públicas que devem passar ao domínio do Município no ato de registro do loteamento;
- e) enumeração dos equipamentos públicos urbanos e comunitários e os serviços públicos ou de utilidade pública, já existentes no loteamento e adjacências;
- f) planilha contendo o conjunto de lotes, equipamentos públicos urbanos e comunitários, usos livres e vias de circulação.

Art. 192 Apresentando o projeto definitivo de loteamento com todos os elementos de ordem técnica e legal exigidos, terá a Prefeitura Municipal o prazo de 30 (trinta) dias para decidir sobre sua aprovação ou rejeição.

§ 1º – Os prazos que este artigo se refere, terão como termo inicial a data de apresentação do protocolo da Prefeitura dos documentos mencionados no artigo 191.

§ 2º – Quando a Prefeitura Municipal solicitar esclarecimentos, documentos elucidativos ou fizer exigências no sentido de garantir o bom andamento do processo, os prazos aqui mencionados suspender-se-ão até o respectivo atendimento pelo interessado.

Art. 193 Quando o loteamento se situar dentre um dos casos previstos no artigo 13 da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a aprovação pelo Município dependerá de exames e prévia anuência do Governo do Estado, através do órgão responsável pelo Desenvolvimento Regional.

Art. 194 Em áreas onde houver uso programado pelo planejamento regional ou urbano, nenhum loteamento poderá ser admitido sem prévia anuência do órgão competente.

Art. 195 Os projetos de loteamento poderão a qualquer tempo ser alterados, total ou parcialmente, mediante proposta do interessado e aprovação da Prefeitura, ficando estas alterações, entretanto, sujeitas às exigências desta Lei, sem prejuízo dos lotes comprometidos ou adquiridos, cuja relação deverá ser fornecida com a proposta.

Parágrafo Único – Se a alteração pretendida vier atingir lotes já vendidos ou prometidos à venda, o interessado deverá juntar ao processo, declaração firmada pelos respectivos proprietários ou promitentes compradores de que concordam com a respectiva alteração.

Art. 196 A Prefeitura Municipal não expedirá alvarás para construir, demolir, reconstruir, reformar ou ampliar construção em terrenos resultantes de loteamentos não aprovados ou cujas obras não tenham sido vistoriadas ou aprovadas pela Prefeitura Municipal.

Art. 197 Nenhum serviço ou obra pública será prestado ou executado em terrenos loteados sem a prévia aprovação da Prefeitura Municipal.

Art. 198 Nas desapropriações não serão indenizadas as benfeitorias ou construções realizadas em lotes ou loteamentos irregulares, nem serão considerados terrenos loteados para fins de indenização, as glebas que foram desmembradas e loteadas sem aprovação da Prefeitura Municipal.

Art. 199 Constitui condição essencial à aprovação de qualquer loteamento, a execução das seguintes obras e benfeitorias pelo interessado, após a aprovação do respectivo projeto:

- I – Sistema de escoamento das águas pluviais;
- II – Implantação completa de tubulação da rede de esgoto;
- III – Rede de distribuição de água para o loteamento, conforme normas da CASAN, ou Sistema Municipal de Água e Esgoto;
- IV – Implantação e ativação da rede de energia elétrica já com iluminação pública devidamente instalada, conforme normas da CELESC;
- V – Demarcação dos lotes, quadras e logradouros com piquetes de concretos;
- VI – Execução das vias de circulação, devidamente ensaiadas e compactadas com no mínimo 5cm, com colocação de meio fio;
- VII – Arborização das áreas não edificáveis e das áreas verdes, de acordo com as normas técnicas e projeto aprovado do loteamento;

Art. 200 Concluída a execução, sem ônus para a Prefeitura, das obras relacionadas no artigo anterior, o interessado poderá requerer a aprovação do loteamento, a aceitação e

entrega das vias de logradouros ao uso público.

Art. 201 Quando a execução total do projeto de loteamento não for imediata, o proprietário do loteamento firmará compromisso com a Prefeitura Municipal de Araquari de executar as obras e benfeitorias nele incluídos mediante cronograma de obras, aprovado pela Prefeitura, num prazo máximo de dois anos, prestando caução real correspondente ao valor da obra a ser executada.

§ 1º – O loteador prestará caução real, mediante hipoteca de número de lotes correspondente ao valor das obras e benfeitorias que se obrigou quando da aprovação do projeto de loteamento, mais 20% (vinte por cento) à título de administração da obra que poderá ser executada pela Prefeitura ou por empresa particular.

§ 2º – A avaliação das obras e benfeitorias a serem executadas pelo loteador, será procedida pela Prefeitura, que de comum acordo com o proprietário definirá os lotes a serem hipotecados, e que juntos deverão perfazer o montante avaliado pela execução das obras e benfeitorias, conforme o disposto no parágrafo anterior.

§ 3º – Para a execução dos parcelamentos de interesse social previstos no artigo 183 e seus parágrafos, o prazo de implantação dos equipamentos será de até 4 (quatro) anos.

Art. 202 O prazo referido no artigo 201 poderá ser prorrogado, desde que o pedido de prorrogação se dê na sua vigência, por mais 2 (dois) anos, e que 70% (setenta por cento) das obras previstas para o loteamento estejam concluídas, devendo promotor do loteamento firmar com o Município novo cronograma de execução das obras a serem concluídas.

Art. 203 Esgotado o prazo para a execução das obras e benfeitorias, não tendo o promotor do parcelamento do solo cumprido o disposto no artigo anterior, a Prefeitura executará os imóveis dados em garantia e com valor levantado cumprirá as obrigações do loteador inadimplente.

Art. 204 Realizadas pelo interessado, as obras e benfeitorias exigidas, poderá ser requerida a liberação da área caucionada, procedendo-se conforme o disposto nos artigos 200 e 201 desta Lei.

Art. 205 Toda e qualquer obra iniciada antes da aprovação do loteamento é de inteira responsabilidade do loteador, não cabendo indenização ou compensações futuras, no caso de executadas em desacordo com o projeto aprovado, ou quando não forem aceitas pelo Município em função da execução fora dos padrões previstos pela municipalidade.

Art. 206 Não será permitida a construção de edificação para fins residencial, comercial, industrial e de serviços, sobre a área parcelada, até que esteja implantada a rede de água e energia elétrica na totalidade da gleba parcelada, ou em parte desta, quando prevista no cronograma físico-financeiro do loteamento.

Art. 207 Compete ao promotor do loteamento adotar as medidas técnicas necessárias para evitar que a movimentação de terra e os resíduos provenientes do loteamento sejam depositados em vias e áreas públicas, ou venham danificar as áreas de preservação ambiental, durante o período de realização das obras.

Art. 208 Verificando que o loteamento não se acha licenciado, ou foi executado em desacordo com os projetos aprovados, o Município notificará o loteador e encaminhará denúncia ao Ministério Público para as cominações legais.

§ 1º – Desatendida a notificação, poderá o Poder Executivo Municipal regularizar o loteamento para evitar lesões aos seus padrões de desenvolvimento urbano e na defesa dos direitos dos adquirentes de lotes, na forma do artigo 40 e seus parágrafos, da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, alterações dadas pela Lei nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999 e legislação municipal pertinente, ressarcindo-se de despesas de implantação de infra-estrutura necessária junto ao loteador, inclusive por via judicial.

§ 2º – Sem prejuízo de outras penalidades, o Município, através de seus órgãos técnicos competentes, deverá embargar, às expensas dos proprietários, loteamentos realizados em desacordo com o traçado, com o regime urbanístico e com os equipamentos públicos instituídos em lei.

SEÇÃO IV

DO DESMEMBRAMENTO

Art. 209 Considera-se desmembramento, a subdivisão de glebas em lotes destinados à edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não impliquem na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes, e que não tenham contribuído com áreas públicas para equipamentos comunitários.

Art. 210 Para aprovação do projeto de desmembramento, o interessado apresentará para aprovação do Município, o projeto do loteamento, em 3 (três) vias e em formato digital, nos termos de regulamento a ser expedido pelo Setor competente da Prefeitura Municipal, contendo no mínimo:

I – Título de propriedade do imóvel a desmembrar ou remembrar;

II – Planta do imóvel em 3 (três) vias, em escala 1:500, contendo:

a) A indicação das vias existentes e loteamentos confrontantes com o imóvel;

b) A indicação da divisão de lotes pretendida no imóvel, contendo medidas de cada divisa e área de cada parcela de terreno resultante;

c) A indicação do tipo de uso predominante no local.

III – Memorial descritivo do projeto em 3 (três) vias, indicando as características do terreno, limites e confrontações, área total e área dos lotes, construções existentes e demais dados necessários à perfeita compreensão do projeto apresentado.

IV – Anotações de responsabilidade técnica- ARTs.

Art. 211 A aprovação do projeto pela Prefeitura Municipal, será necessária ainda que se trate de desmembramento de pequena faixa de terrenos e sua anexação a outro lote adjacente.

Art. 212 Os lotes resultantes de desmembramentos, não poderão ser inferiores ao lote mínimo previsto nesta Lei conforme a zona em que se situam, constantes do Anexo XI e observadas, entretanto, as dimensões mínimas estabelecidas no artigo 165 desta Lei.

Parágrafo Único – As partes restantes dos terrenos, remanescentes de desmembramentos, sujeitam-se igualmente ao disposto no presente artigo.

Art. 213 Quando o desmembramento decorrer da subdivisão de lotes pertencentes a loteamentos nos quais a destinação de área pública tenha sido inferior à mínima prevista no artigo 159 desta Lei e o total da área desmembrada for superior a 10.000 m² (dez mil metros quadrados) destinar-se-á 10% (dez por cento) da área ao Poder Público, que a receberá com um dos encargos previstos nos incisos do artigo supra mencionado.

Art. 214 A construção de mais de uma unidade autônoma dentro de um mesmo lote, nos casos permitidos nesta Lei, não constituirá desmembramento.

Art. 215 Aplicam-se ao desmembramento, no que couber, as disposições urbanísticas exigidas para o loteamento, em especial o artigo 199 da presente Lei;

Art. 216 Verificando que o desmembramento não se acha licenciado ou foi executado em desacordo com os projetos aprovados, o Município notificará o promotor do desmembramento.

§ 1º – Desatendida a notificação, poderá o Poder Executivo Municipal regularizar o desmembramento para evitar lesões aos seus padrões de desenvolvimento urbano e na defesa dos direitos de adquirentes de lotes, na forma do artigo 40 e seus parágrafos, da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, alterações dadas pela Lei nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999 e legislação municipal pertinente, ressarcindo-se de despesas de implantação de infra-estrutura necessária junto ao desmembrante, inclusive por via judicial.

§ 2º – Sem prejuízo de outras penalidades, o Município, através de seus órgãos técnicos competentes, deverá embargar, às expensas dos proprietários, desmembramentos realizados em desacordo com o traçado, com o regime urbanístico e com os equipamentos públicos instituídos em lei.

SEÇÃO V

DA UNIFICAÇÃO

Art. 217 Considera-se unificação a junção de dois ou mais lotes, formando apenas um imóvel.

Art. 218 Para a aprovação do projeto de unificação, o interessado deve apresentar requerimento e projeto ao Município, em 3 vias e acompanhado dos títulos de propriedade e da planta dos imóveis a serem unificados, contendo:

I – Indicação das vias existentes e dos loteamento próximos;

II – Indicação do tipo de uso predominante no local;

III – Indicação da unificação de lotes pretendida na área;

IV – Localização de edificações sobre o imóvel, caso houver.

Paragrafo único – No caso de existência de edificações sobre a área, o Município emitirá notificações para a regularização das mesmas, quando estas não estiverem regularizadas perante o mesmo, constituindo-se, porém, em processo a parte, que não impedirá a aprovação do desmembramento proposto.

SEÇÃO VI

DO FRACIONAMENTO

Art. 219 Fracionamento é o parcelamento de imóvel em lotes destinados à edificação com aproveitamento do sistema viário oficial, atendidos os seguintes requisitos:

I – A área resultante do fracionamento não seja inferior aos padrões mínimos de lote previsto na respectiva unidade territorial;

II – Que o imóvel tenha origem em parcelamento do solo que comprovadamente tenha contribuído com áreas públicas para equipamentos públicos.

Art. 220 Considera-se também fracionamento, desde que não implique na alteração do traçado, na organização espacial urbana, no regime urbanístico e nos equipamentos públicos urbanos e comunitários da unidade territorial, a critério da Prefeitura:

I – O parcelamento de imóvel, destacando parte do mesmo que esteja vinculada a projeto arquitetônico anteriormente aprovado pelo órgão competente, que comprove a intenção de fracionamento;

II – A divisão amigável ou judicial, bem como a partilha de imóveis, nomeadamente nas hipóteses de:

a) dissolução da sociedade conjugal;

b) sucessão “causa mortis”;

c) dissolução de sociedade ou associações constituídas anteriormente à data de vigência da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979;

d) extinção de condomínio constituído anteriormente à data de vigência da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

Parágrafo único – Do fracionamento deverão resultar lotes com testada e/ou áreas compatíveis aos padrões urbanísticos estabelecidos para a respectiva unidade territorial, excetuando-se os casos do qual resulte apenas um lote em desacordo com tais padrões, devendo ser respeitados os padrões mínimos estabelecidos neste PDPDTA para os parcelamentos destinados à habitação de interesse social.

SEÇÃO VI

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS DO PARCELAMENTO DO SOLO

Art. 221 Aprovado o projeto de parcelamento do solo, o interessado deverá submetê-lo ao registro imobiliário dentro de 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de caducidade do alvará de aprovação.

Art. 222 Desde a data de registro do parcelamento do solo no Cartório de Registro de Imóveis, passam a integrar ao domínio do Município as vias e outros equipamentos públicos urbanos e comunitários constantes do projeto e do memorial descritivo.

Parágrafo único – Desde a aprovação do parcelamento do solo, as áreas referidas no “caput” deste artigo não poderão ter sua destinação alterada pelo loteador, nem pelo Poder Público Municipal, salvo nas hipóteses de caducidade do ato de aprovação, cancelamento do registro de loteamento ou alteração do loteamento registrado, nos termos dos artigos 18, 23 e 28 da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e alterações dadas pela Lei nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999.

Art. 223 Enquanto o parcelamento de solo estiver na condição de implantação da infraestrutura, é dever e responsabilidade do promotor do parcelamento do solo urbano a conservação das suas vias de circulação.

Art. 224 O promotor do parcelamento do solo urbano, submete-se à fiscalização do Município, durante todo o período de implantação do parcelamento, obrigando-se a facilitar por todos os meios o seu exercício.

Parágrafo único – Os projetos de parcelamento do solo devem identificar o imóvel titulado em sua totalidade, mesmo que a área a ser parcelada seja menor que a área total.

Art. 225 Os espaços livres de uso comum, as vias e praças, as áreas destinadas a edifícios públicos e outros equipamentos urbanos e comunitários constantes do projeto e do memorial descritivo, não podem ter sua destinação alterada pelo loteador, desde a aprovação do parcelamento do solo urbano.

§ 1º – Em caso de inobservância, pelo promotor do parcelamento do solo, do que prescreve este artigo, fica o mesmo sujeito a ressarcimento e indenização integral do valor dos eventuais danos e prejuízos ocasionados ao Patrimônio Municipal.

§ 2º – As áreas de uso público decorrentes de parcelamentos de solo executados a partir da data da promulgação desta lei, não poderão ser desafetadas de sua destinação original.

Art. 226 O registro do parcelamento e as disposições relativas aos contratos de compra e

venda previstas nos Capítulos VI, VII, VIII e IX da Lei Federal nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979 e alterações dadas pela Lei nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999, são de observância obrigatória para atendimento dos objetivos do presente PDPDTA.

Art. 227 O Município de Araquari reserva-se o pleno direito de recusar ou rejeitar todo e qualquer processo ou instrumento de parcelamento do solo urbano que estiver em desacordo com as condições e requisitos exigidos pela legislação municipal, sem que com isso se caracterize ou caiba qualquer direito à reclamação ou indenização por parte do requerente, ou outros interessados.

TÍTULO V

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA TERRITORIAL MUNICIPAL

CAPÍTULO I

DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

Art. 228 Para a promoção, planejamento, controle e gestão do desenvolvimento urbano, serão adotados, dentre outros, os seguintes instrumentos de política urbana:

I – Instrumentos de planejamento:

- a) plano plurianual;
- b) lei de diretrizes orçamentárias;
- c) lei de orçamento anual;
- d) planos, programas e projetos setoriais;
- e) programas e projetos especiais de urbanização;

II – Instrumentos jurídicos e urbanísticos:

- a) Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios;
- b) Imposto Territorial e Predial Urbano (IPTU) Progressivo no Tempo;
- c) Desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública;
- d) Zonas Especiais de Interesse Social;
- e) Transferência do Direito de Construir;
- f) Consórcio Imobiliário;
- g) Direito de Preferência;
- h) outorga onerosa do direito de construir
- i) Direito de Superfície;
- j) Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança;
- k) Licenciamento Ambiental;
- l) Tombamento;
- m) Desapropriação;
- n) Operação Urbana Consorciada

III – Instrumentos de regularização fundiária:

- a) Concessão de Direito Real de Uso;
- b) Concessão de Uso Especial para fins de Moradia;

IV – Instrumentos tributários e financeiros:

- a) tributos municipais diversos;
- b) taxas e tarifas públicas específicas;
- c) contribuição de Melhoria;
- d) incentivos e benefícios fiscais;

V – Instrumentos jurídico-administrativos:

- a) Servidão Administrativa e limitações administrativas;
- b) Concessão, Permissão ou Autorização de uso de bens públicos municipais;
- c) Contratos de concessão dos serviços públicos urbanos;
- d) Contratos de gestão com concessionária pública municipal de serviços urbanos;
- e) Convênios e acordos técnicos, operacionais e de cooperação institucional;
- f) Termo administrativo de ajustamento de conduta;

VI – Instrumentos de democratização da gestão urbana:

- a) conselhos municipais;
- b) fundos municipais;
- c) gestão orçamentária participativa;
- d) audiências e consultas públicas;
- e) conferências municipais;

SEÇÃO I

DO PARCELAMENTO, EDIFICAÇÃO OU UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIOS

Art. 229 São passíveis de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, nos termos do artigo 182 da Constituição Federal e dos artigos 5º e 6º do Estatuto da

Cidade, os imóveis não edificadas, subutilizados ou não utilizados, localizados na:

I – Zona de Interesse Cultural;

II – Zona de Diversidade Urbana I – Centro,

III – Zona de Diversidade Urbana II – Itinga, Porto Grande e Colégio Agrícola;

IV – Corredores de Centralidade;

V – Corredor de Urbanidade;

VI – Corredor Industrial e Zona de Produção Industrial.

§ 1º – Considera-se solo urbano não edificado os terrenos e glebas com área igual ou superior a 300 m² (trezentos metros quadrados), localizados na Zona de Interesse Cultural, Zona de Diversidade Urbana I – Centro, Corredores de Centralidade e Corredor de Urbanidade, quando o coeficiente de aproveitamento utilizado for igual a zero.

§ 2º – Considera-se solo urbano não edificado os terrenos e glebas com área igual ou superior a 1.000 m² (mil metros quadrados), localizados no Corredor Industrial e na Zona de Produção Industrial, quando o coeficiente de aproveitamento utilizado for igual a zero.

§ 3º – Consideram-se solo urbano subutilizado os terrenos e glebas com área igual ou superior a 1.000 m² (mil metros quadrados), situados na Zonas determinadas no caput deste artigo, quando o coeficiente de aproveitamento não atingir 0,2 (zero vírgula dois).

§ 4º – Ficam excluídos da obrigação estabelecida no “caput” os imóveis:

I – utilizados para instalação de atividades econômicas que não necessitem de edificações para exercer suas finalidades;

II – os imóveis utilizados como postos de abastecimento de veículos;

III – que exerçam função ambiental essencial, tecnicamente comprovada pelo órgão municipal competente;

IV – os imóveis integrantes do Sistema de Áreas Verdes do Município;

V – de interesse do patrimônio cultural ou ambiental;

VI – ocupados por clubes ou associações de classe;

VII – de propriedade de cooperativas habitacionais;

VIII – que explorem a atividade de estacionamento, em área inferior a 600m² (seiscentos metros quadrados);

IX – os imóveis públicos.

§ 5º – Considera-se solo urbano não utilizado todo tipo de edificação que esteja comprovadamente desocupada há mais de cinco anos, ressalvados os casos dos imóveis integrantes de massa falida.

Art. 230 Os imóveis nas condições a que se refere o artigo anterior serão identificados e seus proprietários notificados, devendo a notificação ser averbada no cartório de registro de imóveis e será feita:

I – por funcionário do órgão competente do Poder Público Municipal, diretamente ao proprietário do imóvel, e em caso de o imóvel pertencer a pessoa jurídica ao representante legal desta;

II – por edital quando frustrada, por três vezes, a tentativa de notificação na forma prevista pelo inciso I.

§ 1º – Os proprietários notificados deverão, no prazo máximo de um ano a partir do recebimento da notificação, protocolar pedido de aprovação e execução de parcelamento ou edificação.

§ 2º – Os parcelamentos e edificações deverão ser iniciados no prazo máximo de dois anos a contar da aprovação do projeto, e deverão ser concluídos no prazo máximo de três anos a contar da aprovação do projeto.

§ 3º – Somente poderão apresentar pedidos de aprovação de projeto até 02 (duas) vezes para o mesmo lote.

§ 4º – As edificações enquadradas no § 5º. do artigo 229 deverão estar ocupadas no prazo máximo de seis meses a partir do recebimento da notificação.

SEÇÃO II

DO IPTU PROGRESSIVO NO TEMPO E DA DESAPROPRIAÇÃO COM PAGAMENTO EM TÍTULOS

Art. 231 Em caso de descumprimento das etapas e dos prazos estabelecidos nos artigos 229 e 230 desta lei, o Município aplicará alíquotas progressivas do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano – IPTU, majoradas anualmente, pelo prazo de 5 (cinco) anos consecutivos até que o proprietário cumpra com a obrigação de parcelar,

edificar ou utilizar, conforme o caso.

§ 1º – Lei específica baseada no §1º do artigo 7º do Estatuto da Cidade, estabelecerá a gradação anual das alíquotas progressivas e a aplicação deste instituto, sendo que sua alíquota máxima não poderá exceder a 15% (quinze por cento) do valor do imóvel.

§ 2º – Caso a obrigação de parcelar, edificar e utilizar não esteja atendida no prazo de 5 (cinco) anos o Município manterá a cobrança pela alíquota máxima, até que se cumpra a referida obrigação, garantida a aplicação da medida prevista no artigo 232 desta lei.

§ 3º – É vedada a concessão de isenções ou de anistias relativas à tributação progressiva de que trata este artigo.

Art. 232 Decorridos os 5 (cinco) anos de cobrança do IPTU Progressivo no Tempo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder a desapropriação do imóvel com pagamento em títulos da dívida pública.

§ 1º – Os títulos da dívida pública terão prévia aprovação pelo Senado Federal e serão resgatados no prazo de até dez anos, em prestações anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais de seis por cento ao ano.

§ 2º – O valor real da indenização:

I – refletirá o valor da base de cálculo do IPTU, descontado o montante incorporado em função de obras realizadas pelo Poder Público na área onde o mesmo se localiza após a notificação prevista no artigo 230;

II – não computará expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios.

§ 3º – Os títulos de que trata este artigo não terão poder liberatório para pagamento de tributos.

§ 4º – O Município procederá ao adequado aproveitamento do imóvel no prazo máximo de cinco anos, contado a partir da sua incorporação ao patrimônio público.

§ 5º – O aproveitamento do imóvel poderá ser efetivado diretamente pelo Poder Público ou por meio de alienação ou concessão a terceiros, observando-se, nestes casos, o devido procedimento licitatório.

§ 6º – Ficam mantidas para o adquirente de imóvel nos termos do § 5º as mesmas obrigações de parcelamento, edificação ou utilização previstas no artigo 229 e seguintes desta Lei.

SEÇÃO III

DO CONSÓRCIO IMOBILIÁRIO

Art. 233 O Poder Público Municipal poderá receber, por transferência, imóveis para fins de urbanização em áreas que tenham carência de infra-estrutura e serviços urbanos, e que contenham imóveis subutilizados e/ou não utilizados, de forma a garantir o seu melhor aproveitamento.

§ 1º – O consórcio imobiliário tem o objetivo de viabilizar a utilização do imóvel transferido, de forma a atender aos objetivos da política urbana e viabilizar o cumprimento da função social da propriedade.

§ 2º – O proprietário que transferir seu imóvel para o Município, nos termos deste artigo, receberá como pagamento, após a realização das obras pelo Município, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas.

§ 3º – O valor das unidades imobiliárias a serem entregues ao proprietário será equivalente ao valor do imóvel antes da execução das obras, observando a avaliação prévia a ser efetuada pelo Município, quando do estabelecimento do consórcio.

§ 4º – O valor real desta indenização deverá:

I – refletir o valor da base de cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano, descontado o montante incorporado em função das obras realizadas, direta ou indiretamente, pelo Poder Público, na área onde o mesmo se localiza;

II – excluir do seu cálculo expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios.

§ 5º – O disposto neste artigo aplica-se tanto aos imóveis sujeitos à obrigação legal de parcelar, edificar ou utilizar, quanto àqueles necessários à realização de intervenções urbanísticas previstas neste Plano Diretor.

SEÇÃO IV

DA TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Art. 234 Lei específica de iniciativa do Poder Executivo Municipal poderá autorizar o proprietário de imóvel urbano, seja pessoa de direito público ou privado, a exercer seu direito de construir em outro local passível de receber o potencial construtivo, nos

termos deste Plano Diretor, ou aliená-lo, mediante escritura pública, parcial ou totalmente, para fins de:

- I – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- II – preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural;
- III – utilização em programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social.

§ 1º – A mesma faculdade poderá ser concedida ao proprietário que doar ao Município seu imóvel, ou parte dele, para os fins previstos neste artigo.

§ 2º – A lei específica referida no caput deste artigo estabelecerá as condições relativas à aplicação da transferência do direito de construir, especificando a forma de cálculo do potencial construtivo a ser transferida ao imóvel receptor.

§ 3º – Lei específica referida no caput deste artigo poderá determinar novas áreas para receber a transferência do potencial construtivo, desde que atenda as finalidades descritas nos incisos I a III do caput deste artigo.

Art. 235 As áreas passíveis de aplicação do instituto da transferência do direito de construir são:

- I – A Zona de Interesse Cultural;
- II – As edificações consideradas de interesse público para preservação do patrimônio histórico e cultural existente fora da Zona de Interesse Cultural, desde que tombadas, cadastradas pelo Governo Estadual ou constem em cadastro a ser elaborado pelo Poder Público Municipal;
- III – Zona de Uso Sustentável;
- IV – Zona de Interesse Ambiental.

Art. 236 São passíveis de receber o potencial construtivo transferido de outros imóveis apenas os lotes localizados nas Zonas de Diversidade Urbana I, II e III (ZDU1, ZDU2 e ZDU3), desde que o respectivo coeficiente de aproveitamento máximo para a zona seja respeitado.

§ 1º – O potencial construtivo do imóvel receptor não poderá ultrapassar aquele definido pelo coeficiente de aproveitamento máximo do lote para a unidade territorial em que o mesmo está inserido.

§ 2º – O proprietário do imóvel que transferir potencial construtivo, nos termos deste artigo, assumirá a obrigação de manter o mesmo preservado e conservado.

SEÇÃO V

DO DIREITO DE PREFERÊNCIA

Art. 237 O Poder Público Municipal poderá exercer o direito de preferência, na aquisição de imóvel urbano que constitua objeto de alienação onerosa entre particulares, conforme disposto nos artigos 25, 26 e 27 da Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade.

Parágrafo Único – O direito de preferência será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

- I – regularização fundiária;
- II – execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- III – constituição de reserva fundiária ou banco de terras;
- IV – ordenamento e direcionamento do desenvolvimento urbano;
- V – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- VI – criação de espaços públicos e áreas verdes;
- VII – criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;
- VIII – proteção de áreas de interesse histórico, cultural, turístico e paisagístico.

Art. 238. Ficam definidas como áreas passíveis de direito de preferência:

- I – Zona de Interesse Cultural (ZIC)
- II – Zona de Diversidade Urbana I – Centro (ZDU1)
- III – Zona de Diversidade Urbana II – Itinga, Porto Grande e Colégio Agrícola (ZDU2)
- IV – Zona de Diversidade Urbana III – Rainha e Itapocu (ZDU3)
- V – Zona Especial de Interesse Turístico;
- VI – Zona de Uso Sustentável;
- VII – Zona de Interesse Ambiental;
- VIII – Zona de Preservação Permanente.

Parágrafo único – Novas áreas podem ser consideradas passíveis de aplicação do direito

de preferência, desde que explicitados os critérios utilizados para a definição dessas áreas, juntamente com sua adequação aos objetivos e prioridades deste Plano Diretor, bem como às finalidades enumeradas nos incisos I a VIII do parágrafo único do art. 237 desta lei.

Art. 239 Os imóveis colocados à venda nas áreas de incidência do direito de preferência deverão ser necessariamente oferecidos ao Município, que terá preferência para aquisição, independentemente do número de alienações referentes ao mesmo imóvel no prazo de vigência do instrumento.

Art. 240 Lei específica municipal regulará a aplicação do instituto do direito de preferência, observando as disposições expressas neste Plano Diretor e prevendo, no mínimo:

- I – delimitação das áreas nas quais será exercido o direito de preferência;
- II – enquadramento de cada área em que incidirá o direito de preferência em uma ou mais das finalidades enumeradas nos incisos I a VIII do parágrafo único do art. 237;
- III – prazo de vigência do instrumento, não podendo ser superior a 5 (cinco) anos, renovável a partir de um ano após o decurso do prazo inicial de vigência;
- IV – multas a serem aplicadas nos casos de descumprimento da lei específica;
- V – procedimentos para entrega da intenção de venda por parte do proprietário.

Art. 241 A Administração Pública Municipal deverá notificar o proprietário do imóvel localizado em área delimitada para o exercício do direito de preferência, dentro do prazo de 30 (trinta) dias a partir da vigência da lei que a que se refere o artigo 240.

Parágrafo Único – No caso de existência de terceiros interessados na compra do imóvel nas condições mencionadas no caput, o proprietário deverá comunicar imediatamente, ao Poder Público Municipal, sua intenção de alienar onerosamente o imóvel.

SEÇÃO VI

DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR

Art. 242 Considera-se outorga onerosa do direito de construir a concessão emitida pelo Município para edificar acima do limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento básico, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário.

§ 1º – O direito de construir adicional será exercido até o limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento máximo.

§ 2º – Para os fins desta lei considera-se:

- I – coeficiente de aproveitamento básico o limite de aproveitamento do lote abaixo do qual não há obrigatoriedade de contrapartida financeira;
- III – coeficiente de aproveitamento máximo o limite máximo de aproveitamento do lote, no qual para ser atingido haverá, obrigatoriamente, contrapartida financeira.

§ 3º – Os coeficientes de aproveitamento básico e máximo estão definidos na Tabela do anexo XI da presente Lei.

Art. 243 O Poder Executivo Municipal poderá outorgar onerosamente o exercício do direito de construir, para fins de edificação em áreas delimitadas neste Plano Diretor, conforme disposições dos artigos 28, 29, 30 e 31 da Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade -, e de acordo com os critérios e procedimentos definidos neste Plano Diretor.

Art. 244 São objetivos básicos da outorga onerosa do direito de construir:

- I – a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;
- II – propiciar uma contrapartida à sociedade pelo incremento na utilização da infraestrutura causado pelo adensamento construtivo;
- III – a geração de recursos para o atendimento da demanda de equipamentos urbanos e de serviços provocada pelo adensamento construtivo;
- IV – a geração de recursos para o incremento de políticas habitacionais.

Art. 245 Por ocasião da discussão e elaboração do Orçamento do Município, que deverá ser realizada sempre observando as regras de gestão orçamentária participativa a que se refere a presente Lei e a Lei n.º 10.257/01 – Estatuto da Cidade, deverá ser priorizado o repasse ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano de iguais valores aos auferidos com a venda dos estoques da outorga onerosa do direito de construir, que serão aplicados para a consecução das seguintes finalidades:

- I – execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- II – criação de áreas de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;
- III – implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários;
- IV – criação de espaços públicos e áreas verdes;

V – proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

VI – ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

VII – obras de estruturação urbana;

VIII – obras de infra-estrutura viária;

IX – regularização fundiária;

X – constituição de reserva fundiária.

Art. 246 São passíveis de aplicação da outorga onerosa do direito de construir, obedecidos os coeficientes máximos estipulados no § 3º do art. 242 desta Lei, as seguintes Zonas:

I – Zona de Diversidade Urbana I;

II – Zona de Diversidade Urbana II;

III – Zona de Diversidade Urbana III.

Art. 247 O direito de construir adicional passível de ser obtido mediante outorga onerosa será limitado, nos lotes, pelo coeficiente de aproveitamento máximo para as respectivas zonas, definido no anexo XI da presente Lei.

Art. 248 A outorga onerosa do direito de construir poderá ser aplicada na regularização de edificações, desde que obedecidas as exigências quanto ao coeficiente de aproveitamento máximo.

Art. 249 As condições a serem observadas para a outorga onerosa do direito de construir, determinando a forma de cálculo para a cobrança, os casos de isenção do pagamento e a contrapartida do beneficiário, bem como a taxa relativa a serviços administrativos, serão estabelecidas por lei específica, que seguirá as diretrizes contidas neste Plano Diretor.

SEÇÃO VII

DO DIREITO DE SUPERFÍCIE

Art. 250 O proprietário poderá conceder a outrem o direito de superfície de seu terreno, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis.

§ 1º – O direito de superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística.

§ 2º – A concessão do direito de superfície poderá ser gratuita ou onerosa.

§ 3º – O superficiário responderá integralmente pelos encargos e tributos que incidirem sobre a propriedade superficiária, arcando, ainda, proporcionalmente à sua parcela de ocupação efetiva, com os encargos e tributos sobre a área objeto da concessão do direito de superfície, salvo disposição em contrário do contrato respectivo.

§ 4º – O direito de superfície pode ser transferido a terceiros, obedecidos os termos do contrato respectivo;

§ 5º – Por morte do superficiário, os seus direitos transmitem-se a seus herdeiros.

Art. 251 O Direito de Superfície poderá ser exercido, nos termos da legislação federal, e deste Plano Diretor, nas seguintes Zonas:

I – Zona de Diversidade Urbana I – Centro;

II – Zona de Diversidade Urbana II – Itinga/ Porto Grande/ Colégio Agrícola (ZDU2);

III – Zona de Diversidade Urbana III – Rainha e Itapocu (ZDU3);

IV – Corredor de Centralidade (CCEN);

V – Corredor de Urbanidade (CURB);

VI – Zona de Produção Industrial (ZPIND);

VII – Corredor Industrial (CIND);

VIII – Corredor de Serviços (CSER).

Art. 252 Fica o Executivo municipal autorizado a:

I – exercer o Direito de Superfície em áreas particulares onde haja carência de equipamentos públicos e comunitários;

II – exercer o Direito de Superfície em caráter transitório para remoção temporária de moradores de núcleos habitacionais de baixa renda, pelo tempo que durar as obras de urbanização.

Art. 253 O Poder Público poderá conceder onerosamente o Direito de Superfície do solo, subsolo ou espaço aéreo nas áreas públicas integrantes do seu patrimônio, para exploração por parte das concessionárias de serviços públicos.

Art. 254 O proprietário de terreno poderá conceder ao Município, por meio de sua Administração Direta ou Indireta, o direito de superfície, nos termos da legislação em

vigor, objetivando a implementação de diretrizes constantes desta lei.

SEÇÃO VIII

DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 255 Os empreendimentos que causam grande impacto urbano e ambiental, sem prejuízo do cumprimento dos demais dispositivos previstos na legislação urbanística, terão sua aprovação condicionada à elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), a ser apreciado pelos órgãos competentes da Administração Municipal, bem como pelo Conselho Municipal da Cidade, responsável pela política de desenvolvimento territorial do município.

Art. 256 Os empreendimentos de impacto são aqueles usos ou atividades que podem causar impacto, alteração, ou ambos, no ambiente natural ou construído, bem como sobrecarga na capacidade de atendimento de infra-estrutura, quer sejam construções públicas ou privadas, residenciais ou não residenciais.

Art. 257 Os empreendimentos e atividades que dependerão de elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento, estão estabelecidos no Anexo X desta Lei.

Parágrafo Único – Os empreendimentos e atividades constantes do Anexo X da presente Lei não são taxativos, podendo o Conselho da Cidade propor a inclusão de outros empreendimentos e atividades no Anexo X, mediante proposta de alteração aprovada pelo Legislativo.

Art. 258 O EIV deverá contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento sobre a qualidade de vida da população residente ou usuária da área em questão e seu entorno, devendo incluir, no que couber, a análise e proposição de solução para as seguintes questões:

I – adensamento populacional;

II – uso e ocupação do solo;

III – valorização imobiliária;

IV – áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental;

V – equipamentos urbanos, incluindo consumo de água e de energia elétrica, bem como geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes de drenagem de águas pluviais;

VI – equipamentos comunitários, como os de saúde e educação;

VII – sistema de circulação e transportes, incluindo, entre outros, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque;

VIII – poluição sonora, atmosférica e hídrica;

IX – vibração;

X – periculosidade;

XI – riscos ambientais;

XII – impacto sócio-econômico na população residente ou atuante no entorno.

Art. 259 O Poder Executivo Municipal, para eliminar ou minimizar impactos negativos a serem gerados pelo empreendimento, deverá solicitar como condição para aprovação do projeto alterações e complementações no mesmo, bem como a execução de melhorias na infra-estrutura urbana e de equipamentos comunitários, tais como:

I – ampliação das redes de infra-estrutura urbana;

II – área de terreno ou área edificada para instalação de equipamentos comunitários em percentual compatível com o necessário para o atendimento da demanda a ser gerada pelo empreendimento;

III – ampliação e adequação do sistema viário, faixas de desaceleração, ponto de ônibus, faixa de pedestres, semaforização;

IV – proteção acústica, uso de filtros e outros procedimentos que minimizem incômodos da atividade;

V – cotas de emprego e cursos de capacitação profissional, entre outros;

VI – percentual de habitação de interesse social no empreendimento;

VII – possibilidade de construção de equipamentos sociais em outras áreas da cidade;

VIII – manutenção de áreas verdes.

§ 1º – As exigências previstas nos incisos anteriores deverão ser proporcionais ao porte e ao impacto do empreendimento.

§ 2º – A aprovação do empreendimento ficará condicionada à assinatura de Termo de Compromisso pelo interessado, em que este se compromete a arcar integralmente com as despesas decorrentes das obras e serviços necessários à minimização dos impactos

decorrentes da implantação do empreendimento e demais exigências apontadas pelo Poder Executivo Municipal, antes da finalização do empreendimento.

§ 3º – O Certificado de Conclusão da Obra ou o Alvará de Funcionamento só serão emitidos mediante comprovação da conclusão das obras previstas no parágrafo anterior.

Art. 260 A elaboração do EIV não substitui o licenciamento ambiental requerido nos termos da legislação ambiental.

Art. 261 Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV/RIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão municipal competente, por qualquer interessado.

§ 1º – O órgão público responsável pelo exame do EIV/RIV deverá realizar audiência pública, antes da decisão sobre o projeto, na forma da lei, pelos moradores da área afetada.

§ 2º – Quando o EIV/RIV, diagnosticar que o empreendimento causar grande impacto ambiental, a sua aprovação estará sujeita a previa aprovação dos moradores atingidos através de plebiscito, garantindo igualdade na divulgação das idéias a favor e contrário ao empreendimento.

§ 3º – O interessado no empreendimento arcará com os custos de impressão de pelo menos uma cartilha para cada imóvel localizado na localidade de implantação do empreendimento.

§ 4º – A obrigação de que trata o parágrafo anterior será somente em relação a uma entidade que defenda favoravelmente ao empreendimento e uma contrária ao empreendimento.

§ 5º – A Prefeitura Municipal fará publicar edital dizendo que caso haja alguma entidade que queira o auxílio determinado no § 3º, que deverá entregar material diagramado em até duas cores, no prazo máximo de 10 dias, para que o empreendedor encaminhe a impressão do material, ou forneça os recursos necessários para tanto.

§ 6º – Caso haja mais de uma entidade defendendo um posicionamento favorável ou contrário, a Prefeitura Municipal convidará ambos e sorteará qual delas receberá o auxílio disposto no § 3º, podendo a vencedora, caso haja concordância da parte perdedora, optar pela divisão dos custos, ou pela impressão do material da entidade perdedora.

Art. 262 Os casos não previstos nesta Lei, relacionados ao impacto de vizinhança, serão decididos pelo Conselho Municipal da Cidade, por meio de resolução.

SEÇÃO IX

DAS OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

Art. 263 Operações urbanas consorciadas são o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Município com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, ampliação dos espaços públicos e melhorias na infraestrutura e no sistema viário, num determinado perímetro contínuo ou descontínuo.

Art. 264 As Operações urbanas consorciadas têm como finalidades:

I – implantação de programas de habitação de interesse social;

II – valorização e criação de patrimônio ambiental, histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico;

III – ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

IV – implantação de espaços públicos;

V – implantação de equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano;

Art. 265 Cada operação urbana consorciada será criada por lei específica que, em conformidade com as disposições dos artigos 32 a 34 da Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade, e de acordo com os critérios e procedimentos definidos neste Plano Diretor conterá, no mínimo:

I – delimitação do perímetro da área de abrangência;

II – finalidade da operação;

III – comprovação da conformidade da operação com os objetivos e princípios deste Plano Diretor;

IV – programa básico de ocupação da área e intervenções previstas;

V – Estudo de Impacto Ambiental e Estudo de Impacto de Vizinhança;

VI – programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

VII – solução habitacional dentro de seu perímetro ou vizinhança próxima, no caso da

necessidade de remover os moradores de favelas e cortiços;

VIII – garantia de preservação dos imóveis e espaços urbanos de especial valor cultural e ambiental, protegidos por tombamento ou lei;

IX – contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios recebidos;

X – forma de controle e monitoramento da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação dos moradores, usuários permanentes e investidores privados;

XI – conta ou fundo específico que deverá receber os recursos de contrapartidas financeiras decorrentes dos benefícios urbanísticos concedidos.

§ 1º – Todas as operações urbanas deverão ser previamente aprovadas pelo Conselho Municipal da Cidade.

§ 2º – Os recursos obtidos pelo Poder Público na forma do inciso IX deste artigo serão aplicados exclusivamente no programa básico de ocupação da área e intervenções previstas, definido na lei de criação da operação urbana consorciada.

Art. 266 A outorga onerosa do direito de construir das áreas compreendidas no interior dos perímetros das operações urbanas consorciadas reger-se-á, exclusivamente, pelas disposições de suas leis específicas, respeitados os coeficientes de aproveitamento máximo estabelecidos no Anexo XI da presente Lei.

Parágrafo Único – Os imóveis localizados no interior dos perímetros das operações urbanas consorciadas não são passíveis de receber o potencial construtivo transferido de imóveis não inseridos no seu perímetro.

Art. 267 O estoque de potencial construtivo adicional a ser definido para as áreas de operação urbana deverá ter seus critérios e limites definidos na Lei Municipal específica que criar e regulamentar a operação urbana consorciada, respeitando o coeficiente de aproveitamento máximo previsto no Anexo XI da presente Lei.

TÍTULO VI

DA GESTÃO TERRITORIAL MUNICIPAL

CAPÍTULO I

DO SISTEMA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

Art. 268 O Sistema Municipal de Planejamento e Gestão tem por objetivo:

I – garantir eficiência e eficácia à gestão, visando a melhoria da qualidade de vida;

II – instituir um processo permanente e sistematizado de detalhamento, atualização e revisão do plano diretor;

III – viabilizar, na formulação e execução da política urbana, a criação de canais de participação e monitoramento por parte dos cidadãos, bem como de instâncias representativas dos vários segmentos da comunidade;

IV – promover um processo educativo e de capacitação da população para que esta possa participar dos processos decisórios relativos à política urbana;

V – tornar transparentes os processos de planejamento e gestão da política urbana;

VI – identificar as prioridades sociais do Município e integrá-las às prioridades do Poder Executivo Municipal;

VII – implementar e monitorar os programas, projetos e instrumentos deste Plano Diretor;

VIII – evitar a descontinuidade do processo de planejamento e gestão urbanos e a descaracterização das diretrizes estabelecidas para política urbana do Município através da gestão democrática.

Art. 269 O Sistema Municipal de Planejamento e Gestão, atua nos seguintes níveis:

I – nível de formulação de estratégias, das políticas e de atualização do plano diretor;

II – nível de gerenciamento do plano diretor, de formulação e aprovação dos programas e projetos para a sua implementação;

III – nível de monitoramento e controle dos instrumentos urbanísticos e dos programas e projetos aprovados.

Art. 270 O Sistema Municipal de Planejamento e Gestão será composto por:

I – Conselho Municipal da Cidade;

II – Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano;

III – Sistema de Informações Municipais.

Art. 271 Compete ao Poder Executivo:

I – promover a articulação entre Poder Executivo Municipal, sociedade civil, entidades e demais órgãos governamentais das esferas estadual e federal que tenham relação com a política urbana;

- II – implantar e gerenciar o Sistema de Informações Municipais proporcionando acesso amplo e gratuito a todos os interessados, indistintamente;
 - III – adequar a gestão orçamentária às diretrizes da política urbana;
 - IV – formular políticas, estratégias, programas, projetos e ações coordenadas de acordo com as diretrizes e estratégias deste Plano Diretor;
 - V – executar políticas e ações com os demais órgãos municipais e com outros organismos governamentais e não-governamentais, seja no âmbito estadual ou federal;
 - VI – promover a realização de audiências públicas;
 - VII – elaborar e submeter à apreciação do Conselho Municipal da Cidade as ações necessárias à operacionalização dos instrumentos previstos neste Plano Diretor.
- Art. 272 A participação popular se dará através dos instrumentos de democratização da gestão.

SEÇÃO I

DO CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE

Art. 273 Fica criado o Conselho Municipal da Cidade, órgão consultivo e deliberativo em matéria de natureza urbanística e de política urbana, composto por representantes do Poder Público e da Sociedade Civil.

Parágrafo único – O Conselho Municipal da Cidade será vinculado à Secretaria de Negócios do Governo.

Art. 274 O Conselho Municipal da Cidade será, composto por 20 (vinte) membros, de acordo com os seguintes critérios:

- I – 08 (Oito) representantes do Governo Municipal e respectivos suplentes.
- II – 06 (seis) representantes da sociedade civil organizada e respectivos suplentes, assim distribuídos:
 - a) 02 (dois) representante do setor empresarial;
 - b) 02 (dois) representantes dos trabalhadores;
 - c) 02 (dois) representantes de organizações não-governamentais, entidades técnicas ou profissionais e instituições de ensino ou pesquisa, sendo 1 de entidade ambiental, 1 de categoria profissional relacionada a desenvolvimento urbano;
- III – 06 (seis) representantes eleitos nas localidades de planejamento, conforme abaixo, divididos na seguinte forma:
 - a) Itinga – dois representantes;
 - b) Guamiranga – um representante;
 - c) Centro, Volta Redonda, Areias, Colégio Agrícola, Barrancos e Linguados – um representante;
 - d) Porto Grande, Ponto Alto, Corveta, Jacu, São Paulo e Poço Grande – um representante;
 - e) Itapocu, Rainha, Barra do Itapocu e Morro Grande – um representante.

Art. 275 Os representantes do inciso III, alíneas “a” até “e” serão eleitos durante o processo de realização da conferência da Cidade que se realizará a cada dois anos, nos termos dos Art 287 a 289 da presente Lei.

Art. 276 Poderão participar das reuniões do Conselho da Cidade, os membros do conselho e convidados.

§ 1º – Os membros do conselho efetivos, poderão participar com direito a voz e voto.

§ 2º – Os convidados e os suplentes dos membros do conselho somente poderão participar com direito a voz, caso assim seja aprovado no início da reunião pelos membros do conselho.

Art. 277 As matérias de cunho consultivo poderão ser aprovadas pelo voto da maioria simples dos presentes a reunião do Conselho da Cidade.

Art. 278 As matérias de cunho deliberativo do Conselho da Cidade serão aprovadas pelo voto de dois terços dos presentes.

Art. 279 Compete ao Conselho da Cidade:

- I – acompanhar a execução de planos e projetos de interesse do desenvolvimento urbano, inclusive os planos setoriais;
- II – deliberar sobre projetos de lei de interesse da política urbana, antes de seu encaminhamento à Câmara Municipal;
- III – acompanhar a implementação dos demais instrumentos urbanísticos;
- IV – zelar pela integração das políticas setoriais;
- V – zelar pela integração regional, primando pela inserção na região metropolitana
- VI – deliberar sobre as omissões e casos não perfeitamente definidos pela legislação

urbanística municipal;

VII – convocar, organizar e coordenar as conferências e assembléias territoriais;

VIII – convocar audiências públicas;

IX – acompanhar a aplicação da legislação municipal relativa ao planejamento e desenvolvimento urbanos;

X – receber e discutir matérias urbanísticas que reflitam no interesse coletivo, originadas de setores públicos e privados da sociedade;

XI – requerer ao Poder Público a elaboração de estudos sobre questões urbanísticas e ambientais que entender relevantes;

XII – propor, discutir, promover debates e deliberar sobre projetos de empreendimentos de grande impacto ambiental ou de vizinhança, sejam estes públicos, privados ou de parcerias público-privadas, submetendo-os à consulta popular, na forma prevista nesta Lei;

XIII – emitir parecer sobre a criação, extinção ou modificação de normas oriundas do Poder Público que versem sobre planejamento urbano;

XIV – instalar comissões para assessoramento técnico, na forma da Lei;

XV – promover o acompanhamento de políticas setoriais integradas que tenham relação com o desenvolvimento urbano, bem como indicar medidas compensatórias, mitigadoras e alterações que entender necessárias, sem prejuízo das demais aprovações previstas na legislação;

XVI – aprovar os estoques construtivos do direito de construir adicional a serem oferecidos através de outorga onerosa;

XVII – definir as situações em que deverão ser aplicados os institutos do plebiscito, referendo ou audiência pública a que se refere a presente Lei;

XVIII – aprovar a metodologia para a definição dos valores anuais da outorga onerosa do direito de construir;

XIX – aprovar os planos de aplicação dos recursos da outorga onerosa do direito de construir, destinando-os para o desenvolvimento territorial, com prioridade para a política habitacional de interesse social e para a implantação de infra-estrutura urbana de melhoria ambiental de assentamentos;

XX – gerir o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano

XXI – elaborar o plano de aplicação dos recursos do Fundo Municipal de

Desenvolvimento Urbano, observadas as regras de gestão orçamentária participativa

XXII – propor e opinar sobre a atualização, complementação, ajustes e alterações deste Plano Diretor;

XXIII – apreciar e deliberar acerca das ações propostas pelo Poder Público para a operacionalização dos instrumentos previstos neste Plano Diretor;

XXIV – propor diretrizes e prioridades para a política de desenvolvimento urbano municipal;

XXV – cooperar com os governos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e a sociedade civil na formulação e execução da política nacional de desenvolvimento urbano;

XXVI – instituir comitês técnicos de assessoramento em conformidade com o regimento interno, se julgar necessário;

XXVII – definir as atribuições do Presidente, do Plenário e da Secretaria Executiva;

XXVIII – dispor sobre a sua estrutura, a composição do seu Plenário e a designação dos membros e suplentes do Conselho e dos seus comitês técnicos;

XXIX – elaborar o seu regimento interno, que deve prever suas responsabilidades, organização e atribuições dos comitês técnicos de assessoramento;

XXX – assessorar o Poder Executivo Municipal na elaboração da política habitacional do Município;

XXXI – analisar e aprovar projetos e empreendimentos privados voltados à habitação de mercado popular, desde que estejam de acordo com a política habitacional do Município.

XXXII – Aprovar as operações urbanas consorciadas.

Parágrafo Único – O Executivo Municipal, após estudo técnico e de viabilidade, poderá enviar ao Conselho Municipal da Cidade, proposta, visando integrar os demais Conselhos existentes no Município, ao Conselho Municipal da Cidade, desde que não contrariem o ordenamento jurídico vigente, que incorporará as competências destes Conselhos.

Art. 280 O Poder Executivo Municipal é responsável pelo financiamento das atividades do Conselho, bem como os recursos do próprio fundo, devendo tais recursos serem parte do orçamento anual do município.

Parágrafo Único – O Poder Executivo Municipal garantirá suporte técnico e operacional exclusivo ao Conselho Municipal da Cidade, necessário a seu pleno funcionamento.

SEÇÃO II

DO FUNDO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Art. 281 Fica criado o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, formado pelos seguintes recursos:

- I – recursos próprios do Município;
- II – transferências intergovernamentais;
- III – transferências de instituições privadas;
- IV – transferências do exterior;
- V – transferências de pessoa física;
- VI receitas provenientes da Concessão do Direito Real de Uso de áreas públicas, exceto nas ZEIS;
- VII – receitas provenientes de Outorga Onerosa do Direito de Construir;
- VIII – receitas provenientes da Concessão do Direito de Superfície;
- IX – rendas provenientes das multas decorrentes da infração ao Código de Posturas do Município de Araquari;
- X – rendas provenientes da aplicação financeira dos seus recursos próprios;
- XI – doações;
- XII – outras receitas que lhe sejam destinadas por lei.

§ 1º – O Executivo Municipal, mediante estudo técnico e de viabilidade, buscará integrar todos os fundos existentes no Município ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, desde que não contrariem o ordenamento jurídico vigente.

§ 2º – O Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano será gerido pelo Conselho Municipal da Cidade.

Art. 282 Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano serão obrigatoriamente aplicados nos projetos que visam a cumprir as estratégias definidas pelo Plano Diretor.

SEÇÃO III

DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES MUNICIPAIS

Art. 283 O Sistema de Informações Municipais tem como objetivo fornecer informações para o planejamento, o monitoramento, a implementação e a avaliação da política urbana, subsidiando a tomada de decisões ao longo do processo.

Art. 284 O Sistema de Informações Municipais deverá conter e manter atualizados dados, informações e indicadores sociais, culturais, econômicos, financeiros, patrimoniais, administrativos, físico-territoriais, inclusive cartográficos, ambientais, sobre o transporte coletivo, sobre o sistema viário, sobre os equipamentos comunitários, sobre os espaços públicos, sobre a infra-estrutura, de uso e ocupação do solo, imobiliários e outros de relevante interesse para o Município.

Art. 285 O Sistema de Informações Municipais atuará sobre os seguintes princípios:

- I – da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos;
- II – democratização, publicização e disponibilização das informações, em especial as relativas ao processo de implementação, controle e avaliação do Plano Diretor.

CAPÍTULO II

DOS INSTRUMENTOS DE DEMOCRATIZAÇÃO DA GESTÃO

Art. 286 Fica assegurada a participação da população em todas as fases do processo de gestão democrática da política urbana, mediante as seguintes instâncias de participação:

- I – Conferência Municipal da Cidade;
- II – Assembléias territoriais de política urbana;
- III – Audiências públicas;
- IV – Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- V – Plebiscito e Referendo popular;
- VI – Gestão Orçamentária Participativa

SEÇÃO I

DA CONFERENCIA MUNICIPAL

Art. 287 As Conferências Municipais ocorrerão ordinariamente a cada dois anos, e extraordinariamente quando convocadas pelo Conselho Municipal da Cidade.

§ 1º – As conferências serão abertas à participação de todos os cidadãos e cidadãs.

§ 2º – A Conferência Municipal da Cidade será convocada com a publicação de Edital de Convocação em jornal de circulação na cidade, publicação nos murais dos órgãos públicos Municipais, e mediante circular a todas as entidades que integram o Conselho Municipal da Cidade;

Art. 288 A Conferência Municipal da Cidade, deverá, dentre outras atribuições:

I – assegurar um processo amplo e democrático de participação da sociedade na elaboração e avaliação de uma política pública para o Município;

II – mobilizar o governo municipal e a sociedade civil para a discussão, a avaliação e a formulação das diretrizes e instrumentos de gestão das políticas públicas no Município;

III – sugerir ao Poder Executivo adequações nas ações estratégicas destinadas à implementação dos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos;

IV – avaliar a atividade do Conselho Municipal da Cidade, visando estabelecer diretrizes para aperfeiçoar seu funcionamento;

V – definir uma agenda do Município, contendo um plano de ação com as metas e prioridades do governo e da sociedade para com a gestão urbana.

VI – apreciar as diretrizes da política urbana do Município;

VII – debater os relatórios anuais de gestão da política urbana, apresentando críticas e sugestões;

VIII – deliberar sobre plano de trabalho para o biênio seguinte;

IX – sugerir propostas de alteração da Lei do Plano Diretor, a serem consideradas no momento de sua modificação ou revisão.

Art. 289 A Conferência Municipal da Cidade, ser precedida da etapa preparatória a realizar-se nas 06 localidades de planejamento definidas no art. 274, inciso III, alíneas “a” até “e”, e deverá discutir dentre outras atribuições:

I – apreciar as diretrizes da política urbana do Município, com destaque para a sua localidade de planejamento;

II – debater os relatórios anuais de gestão da política urbana, apresentando críticas e sugestões;

III – sugerir ao Executivo adequações nas ações estratégicas destinadas a implementação dos objetivos, diretrizes, planos programas e projetos com destaque a sua localidade de planejamento;

IV – deliberar sobre plano de trabalho para o biênio seguinte;

V – sugerir propostas de alteração da Lei do Plano Diretor, a serem consideradas no momento de sua modificação ou revisão com destaque a sua localidade de planejamento.

SEÇÃO II

DAS ASSEMBLEIAS TERRITORIAIS

Art. 290 As Assembléias Territoriais serão realizadas ordinariamente uma vez ao ano e extraordinariamente, sempre que necessário, com o objetivo prestar contas das atividades do Poder Executivo Municipal e de consultar a população das localidades de planejamento sobre as questões urbanas relacionadas àquela territorialidade, de forma a ampliar o debate e dar suporte à tomada de decisões do Conselho Municipal da Cidade, e do Poder Executivo Municipal.

Art. 291 As Assembléias Territoriais Ordinárias ocorrerão sempre entre os meses de Fevereiro a Maio de cada ano, nas 06 localidades de planejamento definidas no art. 274, inciso III, alíneas “a” até “e”, e deverão conter no mínimo a seguinte ordem do dia:

I – prestação de contas das atividades, projetos e investimentos de todos os Conselhos Municipais constituídos no município de Araquari.

II – Apresentação do plano de trabalho do próximo ano;

III – apresentação por parte do Poder Executivo, sobre os investimentos a serem feitos na região, constantes da Lei Orçamentária.

Art. 292 As Assembléias Territoriais extraordinárias serão realizadas sempre que o Conselho Municipal da Cidade assim convocar, com pauta pré definida.

SEÇÃO III

DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Art. 293 As audiências públicas configuram direito do cidadão e da comunidade, estando previstas nos termos do inciso I do § 4º do artigo 40 da Lei Federal n.º

10.257/2001 – Estatuto da Cidade, associado ao direito constitucional ao planejamento participativo, com os seguintes objetivos:

I – a cooperação entre diversos atores sociais, do Poder Executivo e o Poder Legislativo;

II – promover debates sobre temas de interesse da cidade com a população e associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

III – garantir o direito político de participação do cidadão, individualmente considerado;

IV – possibilitar a participação de diversos setores da sociedade, em especial:

a) organizações e movimentos populares;

b) associações representativas dos vários segmentos das comunidades;

c) associações de classe;

d) fóruns e redes formadas por cidadãos, movimentos sociais e organizações não governamentais.

Art. 294 As Audiências Públicas são obrigatórias na esfera do Poder Público Municipal, devendo ser realizadas por este, tanto no processo de elaboração do Plano Diretor como no processo de sua implementação.

Parágrafo Único – A falta da realização de audiências públicas pelo Poder Público no processo de elaboração do Plano Diretor configurará desrespeito ao preceito constitucional da participação popular, passível de declaração de inconstitucionalidade por omissão do Plano Diretor.

Art. 295 As audiências públicas deverão ser convocadas e divulgadas com antecedência mínima de quinze dias, buscando a ampla participação dos envolvidos no tema a ser discutido.

Parágrafo Único – Fica instituído, como principal meio para divulgação das audiências públicas, sem prejuízo da utilização de meios auxiliares e secundários, a publicação de edital de convocação em espaço visivelmente destacado em jornal impresso de grande circulação e leitura no Município.

Art. 296 As audiências públicas deverão sempre procurar extrair a posição das diferentes partes envolvidas no tema a ser decidido, que devem ter igualdade de espaço para expressar sua opinião.

SEÇÃO IV

DOS PROJETOS DE LEI DE INICIATIVA POPULAR

Art. 297 Fica assegurado aos cidadãos, com base no art. 43, inciso IV da Lei Federal 10.257/2001 e no art. 145 e 147 da Lei Orgânica do Município de Araquari, o direito de apresentar diretamente ao Poder Legislativo Municipal, por meio da iniciativa popular, propostas de lei, programas, planos e projetos de interesse do Município, através da manifestação de, no mínimo, cinco por cento do eleitorado do Município, distribuído por pelo menos dois de seus bairros ou localidades.

Parágrafo Único – Os projetos de lei de iniciativa popular serão submetidos à tramitação regimental, garantida a defesa em Plenário da proposição por um representante dos interessados.

SEÇÃO V

DO PLEBISCITO E REFERENDO POPULAR

Art. 298 O plebiscito e o referendo previstos nos termos do artigo 4º, IV, alínea “s”, da Lei Federal n.º 10.257/01 – Estatuto da Cidade, bem como no artigo 6º da lei 9709/98 e artigo 2º, incisos I e II da Lei Orgânica do Município de Araquari, são adotados como instrumentos de planejamento municipal, constituindo-se enquanto mecanismos que permitem:

I – a democratização popular;

II – a participação direta dos cidadãos, de forma a proferir decisões relacionadas à política institucional que afete os interesses da sociedade.

Art. 299 O plebiscito terá por finalidade consultar a comunidade do Município de Araquari sobre assuntos de seu interesse, em especial os que versem sobre a concessão de licenças para projetos urbanísticos ou empreendimentos imobiliários de grande impacto ambiental ou de impacto na vizinhança.

Art. 300 O referendo tem base no princípio constitucional da soberania popular, tendo o objetivo de ratificar ou regular atos relacionados a matérias urbanísticas que já foram inicialmente decididos pelo Poder Público, especialmente:

I – projetos de lei, visando confirmar ou rejeitar normas já aprovadas pelo Poder Legislativo;

II – decisões administrativas sobre operações urbanas;

III – implantação de aterros sanitários e de usinas de compostagem de lixo;

IV – alterações de grande impacto na malha viária do Município.

SEÇÃO VI

GESTÃO ORÇAMENTÁRIA PARTICIPATIVA

Art. 301 No âmbito do Município de Araquari, será aplicada a gestão orçamentária participativa de que trata a alínea f do inciso III do art. 4º da Lei Federal n.º 10.257/01 – Estatuto da Cidade, tendo por objetivos:

I – propiciar condições para que os cidadãos exerçam o direito de fiscalização e controle das finanças públicas;

II – possibilitar o direito à participação na elaboração e execução dos orçamentos públicos, o que significa direito à obtenção das informações sobre as finanças públicas, bem como à participação nas definições das prioridades de utilização dos recursos e na execução das políticas públicas.

III – definir a prioridade dos investimentos realizados pelo Poder Executivo, sempre em consonância com as estratégias deste Plano Diretor

Art. 302 A realização de consultas, audiências e debates públicos é condição obrigatória para a aprovação do orçamento municipal, cabendo ao Município dispor, em ato administrativo oriundo do Poder Público, os mecanismos garantidores da ampla e irrestrita participação popular.

Parágrafo Único – A não realização de audiências e consultas públicas no processo de aprovação da lei do orçamento municipal resultará na nulidade da norma orçamentária.

TÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 303 Toda atividade que esteja em desacordo com este Plano Diretor será considerada atividade desconforme, podendo ser classificada em:

I – atividade compatível: aquela que, embora não se enquadrando nos parâmetros estabelecidos para a unidade territorial em que está inserida, tem características relativas às suas dimensões e funcionamento que não desfiguram a área, e que não tenha reclamações registradas por parte dos moradores do entorno;

II – atividade incompatível: aquela que está comprovadamente em desacordo com as diretrizes estabelecidas para a unidade territorial na qual está localizada.

§ 1º – Fica permitida, a critério do Conselho Municipal da Cidade, a ampliação da atividade considerada compatível, desde que não descaracterize a área onde esta se encontra.

§ 2º – Ressalvadas as hipóteses de obras essenciais à segurança e higiene das edificações, ficam vedadas quaisquer obras de ampliação ou reforma que impliquem no aumento do exercício da atividade considerada incompatível, da capacidade de utilização das edificações, instalações ou equipamentos, ou da ocupação do solo a ela vinculada.

Art. 304 A contribuição de Melhoria definida no art. 228, IV aliena “c” desta lei será aplicada nos termos do Título IV da Lei 1.209/1993 – Código Tributário do Município de Araquari

Art. 305 Ficam estabelecidos os seguintes prazos, contados imediatamente após a publicação da presente Lei:

I – de cento e vinte dias, para que o Poder Executivo Municipal promova reformas em sua estrutura administrativa, com o objetivo de conferir plena operacionalidade à aplicação deste Plano Diretor, bem como dos instrumentos de indução do desenvolvimento urbano e de gestão democrática constante nos termos da Lei 10.250/01 – Estatuto da Cidade;

II – de cento e cinquenta dias, para que o Poder Executivo Municipal elabore e envie ao Poder Legislativo as modificações na legislação municipal que sejam imprescindíveis aos objetivos referidos nos termos do inciso anterior;

III – de cento e oitenta dias, para que se propicie as condições para a instalação e funcionamento do Conselho Municipal da Cidade dentro da estrutura administrativa do Poder Executivo Municipal, conforme art. 273 parágrafo único desta Lei.

§ 1º – A posse dos integrantes da primeira gestão do Conselho Municipal da Cidade de Araquari e o início de suas atividades não poderão exceder trinta dias após o transcurso do prazo de cento e oitenta dias a que se refere o inciso III do presente artigo.

§ 2º – As medidas previstas nos incisos I, II e III não prejudicarão os dispositivos autoaplicáveis deste Plano Diretor.

§ 3º – O Poder Executivo Municipal terá um prazo de cento e oitenta dias a contar da publicação da presente Lei para pôr em vigor o ato administrativo a que se refere o caput do artigo 303.

Art. 306 A primeira gestão do Conselho Municipal da Cidade será composta pelos membros que dispõe o art. 274 desta Lei na seguinte forma:

I – Os representantes governamentais serão indicados pelo Chefe do Executivo Municipal

II – Os representantes da sociedade Civil organizada será indicada pelas respectivas entidades, e no caso de haver numero superior de entidades ao numero de vagas, será realizada eleição dentre tais entidades que escolherão seus representantes e suplentes.

III – Os representantes das 6 (seis) localidades de planejamento serão eleitos dentre os delegados das localidades de planejamento constantes das alíneas do art. 274, III desta Lei.

Parágrafo Único – O mandato da primeira gestão terá validade até a realização da 1ª Conferencia Municipal da Cidade, que coincidirá com o Calendário das Conferencias Nacionais e Estaduais da Cidade.

Art. 307 Além dos prazos definidos no art. 305, o Poder Executivo encaminhará à Câmara Municipal, em até 2 (dois) anos após a aprovação desta lei:

I – Projeto de Lei do Plano Municipal de Habitação – PMH;

II – Projeto de Lei do Plano de Preservação do Patrimônio Cultural de Araquari;

III – Projeto de lei específica para aplicação do IPTU Progressivo no Tempo;

IV – Projeto de Lei regulando o instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança.

V – Projeto de Lei de instituição do Sistema Municipal de Informações com acesso aos munícipes, nos termos dos artigos 283 a 285 da presente Lei.

Art. 308 Ao artigo 175 da Lei nº 1.209/1993 – Código Tributário, será acrescido o parágrafo único, com a seguinte redação:

Parágrafo Único – É vedada a concessão de isenções ou de anistias relativas à tributação progressiva de que trata o artigo 231 do Plano Diretor de Araquari.

Art. 309 Será acrescido a Lei nº 1.209/1993 – Código Tributário, o artigo 176 – A, com a seguinte redação:

Art. 176 – A – O Município aplicará alíquotas progressivas do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano – IPTU, majoradas anualmente, pelo prazo de 5 (cinco) anos consecutivos, podendo a alíquota atingir o percentual máximo de 15% do valor do imóvel, caso o proprietário não cumpra com a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar, nos termos definidos no Plano Diretor e Lei Específica.

Art. 310 Os projetos regularmente protocolizados anteriormente à data de publicação desta lei serão analisados de acordo com a legislação vigente à época do seu protocolo.

Parágrafo único – Os projetos de que trata este artigo poderão, a pedido do interessado, serem examinados conforme as disposições desta lei.

Art. 311 A primeira revisão deste Plano Diretor deverá ser realizada em no máximo 5 (cinco anos) a contar da aprovação desta Lei e as demais revisões de acordo com o que determina a Lei 10.257/2001 – Estatuto da Cidade.

Art. 312 Visando a consecução dos objetivos expressos nesta Lei, integram -na os seguintes anexos I á IX.

Art. 313 Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Lei nº 706 – A/85 de 09 de outubro de 1985 e Lei nº 730/86, de 20 de outubro de 1986.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE ARAQUARI-SC EM 11 DE OUTUBRO DE 2006.

Alberto Natalino Miquelute

Prefeito Municipal

Fonte: www.leismunicipais.com.br

*Esta é a lei original. As leis complementares sobre esta lei estão no site

www.leismunicipais.com.br