



Processo SPAF 00000937/2025

Dados da Autuação

Autuado em: 10/11/2025 às 08:56

Setor origem: SPAF/GEAER - Gerência de Aeroportos

Setor de competência: SPAF/GEAER - Gerência de Aeroportos

Interessado: SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS

Classe: Processo sobre Anteprojeto de Lei

Assunto: Anteprojeto de Lei

Detalhamento: Minuta de Projeto de Lei do Programa de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas VOA + SC.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL**

**JUSTIFICATIVA CONJUNTA GEAER/GT
SGPE SPAF 937/2025**

Florianópolis, na data da assinatura digital.

JUSTIFICATIVA DO ANTEPROJETO DE LEI

Senhor Secretário,

Submetemos à apreciação de Vossa Senhoria a Justificativa do Anteprojeto de Lei que propõe a criação do Programa VOA + SC. O objetivo é fornecer o embasamento necessário para a tramitação da proposta, destacando sua conformidade com o planejamento estratégico estadual e a viabilidade dos incentivos propostos, bem com a sua sintonia com o Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina (PAESC).

O Anteprojeto de Lei que se passa a justificar é resultado dos estudos, avaliações e proposições do Grupo de Trabalho constituído por meio da Portaria Conjunta GGG/SEF/SEPLAN/SPAF/INVESTSC/PGE n. 001/2025 publicada no DOE em 27/06/2025, alterada pela Portaria Conjunta GGG/SEF/SEPLAN/SPAF/INVESTSC/PGE n. 002/2025, publicada no DOE em 15/07/2025, com a finalidade de estruturar um plano de trabalho para estudar, avaliar e propor ações visando o desenvolvimento da aviação regional no Estado de Santa Catarina.

Isso posto, cumprindo com seu dever o Grupo de Trabalho conjuntamente com a Gerência de Aeroportos (GEAER) da SPAF apresenta a presente justificativa do anteprojeto de lei.

Destaca-se que a instituição do Programa VOA + SC surge como instrumento de execução política de incentivo ao transporte aéreo regional, visando congregar e compatibilizar as ações do Governo voltadas à expansão de linhas aéreas regionais em aeroportos já existentes.

O anteprojeto prevê a vinculação do programa VOA + SC à Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) e reforça o caráter estratégico de infraestrutura e logística, conforme preveem os §§ 1º e 2º do art. 1º.

Senhor Secretário

JOSÉ ROBERTO MARTINS

Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias
Florianópolis/SC



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

De início, cabe destacar que a marca, “VOA + SC” trata-se de uma expressão sonora, curta e fácil de lembrar. É uma escolha forte para um programa de fomento à aviação regional, por ser dinâmica, memorável e positiva, transmitindo a ideia de movimento, desenvolvimento e conexão entre as regiões de Santa Catarina. O uso do “+” reforça a noção de crescimento e integração, enquanto a sigla “SC” mantém clara a identidade catarinense.

Nesta perspectiva, como definido no § 3º do art. 1º do anteprojeto, o programa VOA + SC deverá estar em sintonia com o Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina (PAESC)¹, o qual atualiza as metas de desenvolvimento da rede estadual de aeroportos e aeródromos para curto, médio e longo prazo, com reavaliação da estrutura e a classificação

O PAESC (Plano Aeroviário de Santa Catarina) é um projeto do Governo do Estado, elaborado pelo LabTrans/UFSC e coordenado pela Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), que estabelece o planejamento do sistema aeroportuário catarinense para os próximos 20 anos (até 2044). Com investimentos previstos de cerca de R\$ 254 milhões², o plano propõe diretrizes para o desenvolvimento, modernização e classificação de 19 aeroportos públicos do estado, visando ampliar a conectividade regional, estimular o turismo e promover o crescimento econômico. O PAESC também passou por consulta pública, permitindo a participação da sociedade e de setores ligados à aviação e à infraestrutura.

Nesse passo, importante destacar as características das aeronaves previstas para operação nos aeródromos da rede estadual também estão previstas no PAESC, o qual objetiva a orientação e a definição do seu desenvolvimento, apresentando propostas de adequação, de ampliação ou implementação de infraestrutura conforme a demanda de tráfego prevista para a aviação comercial, regular, não regular e geral, quantificando os investimentos necessários para os diferentes horizontes de planejamento contemplados.

O anteprojeto de lei segue, em seu art. 2º, com um rol de princípios que deverão ser observados na execução do programa VOA + SC, os quais visam a excelência como um todo, inclusive na formalização da contratualização (art. 6º, parágrafo único). Dentre os princípios, destaca-se a promoção da excelência, segurança e eficiência no transporte aéreo regional, inclusive com alinhamento às regras internacionais e manutenção dos altos níveis de segurança exigidos para o setor da aviação.

Pois, o transporte aéreo é reconhecido, principalmente, por ser um modo de transporte rápido e extremamente seguro, dessa forma, como previsto no PAESC, a segurança da aviação civil, tanto no âmbito da segurança operacional (no termo técnico em inglês – *safety*) quanto no da segurança contra atos de interferência ilícita (AVSEC), consiste no aspecto mais assistido pelas autoridades do setor, que, por meio de regulação e de ações de fiscalização, buscam garantir que seus agentes regulados contribuam para a manutenção dos índices de acidentes e de incidentes aeronáuticos próximos a zero.

¹ PAESC. Sumário Executivo e Relatório Final. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1eJ412xRVFXZzgCqdeXKZFbofWiiirYX3u>

² Apresentação do PAESC: Disponível em:

<https://estado.sc.gov.br/noticias/governador-jorginho-mello-apresenta-novo-plano-aeroviario-de-santa-catarina-que-planeja-o-setor-para-os-proximos-20-anos/>



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

Considerando o intuito do programa, que visa o fomento à aviação regional em território catarinense, é necessário criar regramento para disciplinar o enquadramento de operadora área ou operadoras áreas a depender de diversos fatos, especialmente, a demanda. No caso, como forma de preservar e valorizar o transporte aéreo regional, utiliza-se da exigência de que os voos sejam operados em rotas com destino, origem ou conexão no território estadual catarinense, conforme dispõe o art. 3º do anteprojeto, o que deverá ser devidamente detalhado em regulamentação.

Em consonância ao disposto no art. 3º, conforme previsto no PAESC, cabe destacar que o Estado de Santa Catarina conta com 20 microrregiões e 6 mesorregiões, sendo o menor da Região Sul do Brasil, 10º, mais populoso do País, 8º mais povoado e o 2º com maiores taxas de crescimento populacional e por meio de dois modelos econométricos (GMM e OLS), foi possível projetar a movimentação futura de aeronaves da aviação geral para os aeródromos do campo de estudos nos horizontes de 5, 10 e 20 anos. Os volumes de movimentos e de voos são apresentados no PAESC com projeção de crescimento em todas as mesorregiões catarinenses. O que demonstra que a aviação como um todo tende a ter demanda crescente em nosso Estado.

Para garantir a seriedade e a viabilidade operacional, o anteprojeto estabelece requisitos cumulativos e rigorosos que abrangem: operação mínima regular, conformidade regulatória, sustentabilidade operacional, conformidade fiscal e trabalhista, conforme detalhado no art. 4º e seus incisos. Ainda, o anteprojeto de lei prevê que outros requisitos técnicos complementares poderão ser previstos em regulamentação, desde que respeitadas as disposições na Lei, consoante disposto no § 1º do art. 4º.

É imperioso destacar que o cumprimento dos requisitos não irá conferir direito adquirido aos incentivos do programa, cuja concessão ficará submetida à apreciação do Poder Executivo, observados os critérios legais, bem como as limitações orçamentárias e financeiras e o interesse público, conforme previsto no § 2º do art. 4º.

Dos incentivos

O art. 5º prevê os incentivos que poderão ser concedidos de forma cumulativa ou isolada, desde que respeitadas as condições estabelecidas para seu respectivo gozo. Em suma, há a possibilidade de (i) subvenção econômica de custeio da operação; (ii) subvenção econômica de investimentos; tratativas para viabilizar a (iii) redução de custos relativos às tarifas aeroportuárias; bem como, mediante legislação própria, (iv) incentivos fiscais.

O inciso I do art. 5º prevê a possibilidade de concessão de subvenção econômica de custeio em valores que correspondam aos custos relativos à hora voo, referentes a aeronaves com o limite máximo de até 19 (dezenove) assentos, ou seja, há um limitador técnico máximo e objetivo de acordo com normativa da ANAC, notadamente, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil RBAC 135³, que trata de operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para

³ RBAC 135. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/taxi-aereo/normas-do-setor/rbac-135>.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL**

passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros.

Registra-se que a disposição quanto ao limite máximo, ou seja, peso bruto, capacidade máxima de carga é essencial que haja essa delimitação como forma de dar sentido e viabilidade ao transporte aéreo regional, especialmente, num espaço como o nosso catarinense. Quanto a essa limitação de capacidade, cabe fazer a digressão a seguir.

Capacidade máxima de carga

Como dito, diante da previsão de limitação de assentos no anteprojeto de lei, imperioso registrar que o parâmetro para a quantidade de assentos corresponde a capacidade máxima de carga, isto é, quando se está a tratar de quantidade de assentos não necessariamente obriga-se a ter a quantidade respectiva de “poltronas”, mas sim que a capacidade de carga em peso máximo correspondente deva ser respeitado, isso porque, inclusive, há aeronaves que são versáteis e permitem a conversão, retirada e instalação dos assentos/poltronas por pessoa.

No que se refere à capacidade máxima, destacam-se os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) emitidos pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil).

O [RBAC 121](#)⁴ trata das “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg” (ANAC, 2023t), logo não contempla, por exemplo, a operação de Cessna 208B (Grand Caravan EX).

Por sua vez, o [RBAC 135](#)⁵ trata das “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 (dezenove) assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros” (ANAC, 2023u).

Portanto, feitas essas ponderações sobre a capacidade máxima da carga, devido aos limites de carga/assentos das aeronaves, prossegue-se na justificativa dos demais dispositivos do anteprojeto de lei.

Dos incentivos - continuação art. 5º, inciso I e II

O mesmo inciso (art. 5º, inc. I) também prossegue como possibilidade de concessão da subvenção econômica de custeio dos valores correspondentes aos assentos não comercializados e/ou à diferença entre o custo da operação e da venda da passagem, a ser definida em regulamentação.

Todas as possibilidades previstas no inciso I do art. 5º poderão ser aplicadas cumulativamente ou não entre si.

⁴ RBAC 121 e Instruções Suplementares: Disponível em:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/operadores-121/normas-do-setor-operadores-121/rbac-121>

⁵ RBAC: Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/taxi-aereo/normas-do-setor/rbac-135>



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

O inciso II do art. 5º, traz a possibilidade de subvenção econômica de investimento de até 20% (vinte por cento), para aquisição de aeronave(s) de capacidade de 17 (dezesete) até 19 (dezenove) assentos; exclusivamente para operação e nas limitações definidas no programa VOA + SC. Se depreende do texto do anteprojeto que o custo global da aeronave poderá ser subvencionado até o limite do percentual legal de até 20% (vinte por cento). Isto é, o percentual e a decisão de conceder essa subvenção não derivam de um imperativo legal ou cálculo econômico fixo, mas sim de uma opção discricionária para estimular o desenvolvimento do setor, refletindo a avaliação do corpo legislativo sobre a melhor forma de atingir os objetivos propostos para o projeto. Trata-se de uma escolha soberana feita no âmbito da competência legislativa para direcionar recursos e incentivar determinadas ações econômicas.

Isto é, a subvenção prevista no inciso I do art. 5º (custeio) poderá ser aplicada conjuntamente com a do inciso II (investimento), do mesmo artigo, para a mesma aeronave, porém, esta hipótese somente ocorrerá quando se tratar de modelos de 17 (dezesete) até 19 (dezenove) assentos, ou seja, não se aplicará a subvenção de investimento (inciso II) para aeronave de menos de 16 (dezesesseis) assentos, tampouco para mais de 19 (dezenove) assentos.

De mais a mais, depreende-se do disposto no art. 5º do anteprojeto de lei, que há possibilidade também de operação síncrona entre aeronave de 9 (nove) assentos, com benefício previsto no inciso I, artigo em comento, e outra aeronave de 17 (dezesete) ou até 19 (dezenove) assentos, com benefício (previsto no incisos I e II do mesmo artigo). Isso, se essa possibilidade for de interesse público e houver demanda.

Destarte, a proposta legislativa permite a escolha da melhor possibilidade que se queira operacionalizar, para tanto, bastará o cálculo das operações, como por exemplo, previstas e exemplificadas nos Quadros 1 e 2.

Ainda, o art. 5º traz como possibilidades a redução dos custos relativos às tarifas aeroportuárias, para aeroportos que aderirem ao programa VOA + SC, a ser definido em regulamentação; bem como incentivos fiscais, na forma da legislação, logo, ambas as possibilidades deverão ser concretizadas em momento oportuno.

Quadros com previsões de operação e orçamentária

Abaixo, serão apresentadas as previsões de impacto de custos máximos da subvenção referente às operações com aeronaves de 9 (nove) assentos (Quadro 1), aeronaves de 17 (dezesete) até 19 (dezenove) assentos (Quadro 2) e, inclusive, a possibilidade de, em um único edital, conjugar as duas possibilidades, tendo início com aeronaves de 9 (nove) assentos (custeio, art. 5º, inc. I) e posterior alteração para aeronave de 17 (dezesete) até de 19 (dezenove) assentos (investimento, art. 5º, inc II), preservando-se para essa segunda aeronave os benefícios de custeio.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

Nesse sentido, em sintonia com o intuito do anteprojeto de lei, considerando que o limite previsto no supramencionado dispositivo (art. 5º, inc. I) prevê somente um limite máximo e não um limite mínimo, far-se-á uma projeção levando em consideração o número médio de 9 (nove) assentos, também em sintonia com o Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina (PAESC⁶), que indica a viabilidade de operação por meio da aeronave Grand Caravan EX⁷ nos aeroportos que especifica, conforme retratado no Quadro 1.

Para facilitar a compreensão da presente justificativa, esclarece-se que as aeronaves de 9 (nove) assentos, doravante poderão ser denominadas de “modelos menores” e as aeronaves de 17 (dezesete) até 19 (dezenove) poderão ser denominadas de “modelos maiores”.

Cumprе esclarecer que as previsões de impacto orçamentário e financeiro constantes nesta exposição de motivos levam em consideração a operação a ser realizada por uma operadora aérea, não obstante, a hipótese de mais de uma operadora irá exigir ajuste no cálculo do impacto, tudo a depender, por exemplo, da demanda e do interesse público.

Nesse passo, diante do disposto no art. 5º, inc. I, também é oportuna a digressão acerca da expressão “custo de hora voo”.

Custo da hora voo

A fim de melhor entender os cálculos das previsões trazidas, necessário que se façam algumas considerações sobre o custo da hora voo, o qual é composto por vários elementos, especialmente, pelo modelo da aeronave a ser operada que conseqüentemente irá influenciar no custo de combustível, de manutenção, de tripulação de capital, dentre outros. Logo, aeronaves de até 9 (nove) assentos terão custos diversos das aeronaves de capacidade de 19 (dezenove) assentos.

Em suma, aeronaves maiores, mais complexas ou com tecnologia mais avançada geralmente têm custos de manutenção (peças, mão de obra especializada, revisões obrigatórias, como *checks* de motor e estrutura) muito mais elevados. Modelos mais antigos podem exigir manutenção mais frequente e peças mais caras (ou difíceis de encontrar), elevando o custo da hora voo.

Adicionalmente, aeronaves de gerações anteriores, embora possam ter menor valor de aquisição, frequentemente demandam manutenção mais recorrente em virtude do envelhecimento estrutural, fadiga de materiais e obsolescência tecnológica.

A disponibilidade limitada de peças de reposição e a necessidade de adaptações ou substituições específicas tendem a elevar ainda mais os custos de operação. Em conjunto, esses fatores impactam de forma direta o custo horário de voo, tornando-o sensivelmente mais alto em relação a aeronaves de menor complexidade ou de fabricação mais recente.

Isto é, aeronaves de maior porte, complexidade estrutural e tecnológica mais avançada tendem a apresentar custos de manutenção substancialmente superiores.

Tais custos decorrem não apenas do valor elevado dos componentes e sistemas

⁶ PAESC: Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina. Disponível: <https://drive.google.com/drive/folders/1eJ412xRVFXZzqCdeXKZFbofWiiRYX3u>

⁷ PAESC, p. 121.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

embarcados, mas também da necessidade de mão de obra altamente especializada e do cumprimento de programas de manutenção preventiva e corretiva rigorosamente regulamentados, incluindo inspeções periódicas de motor, célula, etc.

A título exemplificativo, apresenta-se a tabela abaixo com diversos fatos que podem influenciar no custo da hora voo.

Principais fatores de influência no custo da hora voo	
Tipo de Aeronave	Avião (pistão, turboélice, jato). O modelo, a idade e a complexidade do equipamento impactam diretamente.
Combustível	O preço do combustível é um dos maiores componentes do custo e varia conforme a localização.
Distância e Rota	Voos mais longos e rotas que exigem mais tempo de voo naturalmente têm custo maior.
Taxas Aeroportuárias⁸	Custos de pouso, decolagem e permanência em aeroportos, que são regulados pela ANAC , mas repassados ao cliente. Resoluções ANAC nº 432, de 19 de junho 2017 e nº 765, de 23 de janeiro de 2025 .
Tripulação e Manutenção	Custos fixos e variáveis de salários, treinamento e manutenção da aeronave, que devem seguir os rigorosos padrões do RBAC 135.
Serviços Adicionais	Catering (alimentação a bordo), transfers, etc.

Diga-se de passagem que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) regula as tarifas de embarque apenas de aeroportos situados dentro do território nacional.

As tarifas de embarque e demais taxas de aeroportos localizados em outros países seguem as legislações das respectivas localidades, sendo que, por exemplo, a publicidade das tarifas é de responsabilidade da gestão dos aeroportos.

Essas tarifas deverão ser publicadas, mantidas, atualizadas e disponibilizadas nos próprios aeroportos e em seus respectivos sites eletrônicos para livre acesso e consulta pelo público em geral.

Por sua vez, as tarifas de navegação aérea, que incidem sobre o proprietário ou explorador de aeronave, são de responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) e podem ser consultadas no site <https://tarifas.decea.mil.br>.

Registra-se que as tarifas aeroportuárias representam os valores destinados aos

⁸ ANAC. Tarifas aeroportuárias. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos/tarifas-aeroportuarias>



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL**

operadores de aeródromos para remunerar o uso de toda a infraestrutura disponível, incluindo instalações, equipamentos e serviços.

De acordo com as [Resoluções da ANAC \(Agência Nacional de Aviação Civil\) nº 432/2017](#) e nº [765/2025](#), no Brasil, essas tarifas se dividem em categorias bem definidas: a Tarifa de Embarque (TEM), paga pelo passageiro, a Tarifa de Conexão (TCN), a Tarifa de Pouso (TPO) e a Tarifas de Permanência (TPE e TPM), cobradas das empresas aéreas pela aeronave), além das tarifas de Armazenagem e de Capatazia da Carga importada e exportada, que cobrem a guarda e o manuseio das mercadorias.

Por exemplo, a Tarifa de Permanência em Pátio de Manobras, incidente sobre o proprietário ou explorador da aeronave, é o valor que remunera os custos dos serviços, facilidades, equipamentos e instalações, conforme descrito no Anexo desta Resolução, utilizados em função do estacionamento da aeronave no pátio de manobras.

As tarifas de embarque serão arrecadadas pelas empresas aéreas, antes do embarque, e recolhidas ao operador do aeródromo, sendo livre a negociação do ressarcimento do custo de arrecadação entre as partes.

Por isso, o cálculo do custo relativo à hora voo irá variar a depender da capacidade da aeronave, motivo pelo qual poderá haver diferenciação nos cálculos previstos nos quadros abaixo destacados. Por exemplo, para modelo menor (9 assentos), o custo médio da hora voo é de R\$ 13.113,00 (treze mil cento e treze reais), já para o modelo maior (de 17 a 19 assentos) é de R\$ 25.750,00 (vinte e cinco mil setecentos e cinquenta reais), como será retratado para cada caso nos quadros abaixo.

Dito isso, passa-se a análise das previsões de custos retratadas nos três quadros a seguir, todas a partir da interpretação do disposto no art. 5 e seus incisos I e II do anteprojeto de lei:

Quadro 1: Subvenção econômica de custeio de aeronave de até 9 (nove) assentos

Como já dito, em sintonia com o intuito do anteprojeto de lei, considerando que o limite previsto no dispositivo (art. 5º, inc. I) prevê somente um limite máximo e não um limite mínimo de assentos, far-se-á uma análise levando em consideração o número médio de 9 (nove) assentos, também em sintonia com o [Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina \(PAESC⁹\)](#), que indica a viabilidade de operação, por exemplo, via aeronave [Grand Caravan EX¹⁰](#) nos aeródromos que especifica, conforme é retratado no **Quadro 1**:

Previsão de custos da subvenção (frotas de 9 assentos) - Art. 5º, inc. I

⁹ PAESC: Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina. Disponível: <https://drive.google.com/drive/folders/1eJ412xRVFXZzqCqdeXKZFbofWiiRYX3u>

¹⁰ PAESC. p. 121.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

Ano	Custo mensal médio da hora voo	Horas Voo¹¹	Subvenção econômica de custeio - Art. 5º, inc. I do PL
2026 (07/26-12/26)	R\$ 13.113,00	960 hs	R\$ 12.588.480,00
2027 (01/27-12/27)	R\$ 13.113,00	1920 hs	R\$ 25.176.960,00
2028 (01/28-12/28)	R\$ 13.113,00	1920 hs	R\$ 25.176.960,00
TOTAL GERAL		4.800 hs	R\$ 62.942.400,00

Portanto, o impacto máximo referente ao período que compreende os anos de 2026, 2027 e 2028, para as operações com frotas de 9 (nove) assentos, é de R\$ 62.942.400,00 (sessenta e dois milhões novecentos e quarenta e dois mil e quatrocentos reais).

Quadro 2: Subvenção de custeio de aeronaves de 17 (dezessete) até 19 (dezenove) assentos

O disposto no inciso I do art. 5º, prevê a possibilidade de concessão de subvenção econômica de custeio em valores que correspondam aos custos relativos à hora voo, referentes a aeronaves com o limite máximo de até 19 (dezenove) assento, incluídos os custos referentes aos assentos não comercializados e/ou à diferença entre o custo da operação e da venda da passagem, a ser definida em regulamentação.

Cumulativamente ao disposto no art. 5º, inciso I, pode ser aplicada a subvenção prevista no inciso II, porém somente para aeronaves maiores, de 17 (dezessete) até 19 (dezenove) assentos.

Por isso, também apresenta-se a previsão de custos no limite máximo, conforme retratado no Quadro 2:

**Previsão de custos das subvenções somente para frotas de 17-19 assentos
Art. 5º, incs. I e II**

¹¹ *Valor devido a velocidade da aeronave.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

Ano	Custo médio da hora voo	Horas Voo¹²	Subvenção econômica de custeio - Art. 5º, inc. I do PL	Subvenção econômica de investimento - Art. 5º, inc. II do PL
2026 (07/26-12/26)	R\$ 25.750,00	960 hs	R\$ 24.720.000,00	R\$ 12.972.000,00
2027 (01/27-12/27)	R\$ 25.750,00	1920 hs	R\$ 49.440.000,00	
2028 (01/28-12/28)	R\$ 25.750,00	1920 hs	R\$ 49.440.000,00	
TOTAL		4.800 hs	R\$ 123.600.000,00	R\$ 12.972.000,00
TOTAL GERAL			R\$ 136.572.000,00	

O impacto máximo referente ao período de 2026, 2027 e 2028 para as operações com aeronave de 17 (dezessete) até 19 (dezenove) assentos é de R\$ 136.572.000,00 (cento e trinta e seis milhões quinhentos e setenta e dois mil reais).

Cumpramos ressaltar que essa hipótese prevista no Quadro 2, correspondente à aplicação isolada do art. 5, incisos I e II (possibilidade de ambas subvenções, mas somente para modelos maiores), representa altíssimo impacto e pode mostrar-se inviável à curto prazo devido a limitação orçamentária e ou inexistência de demanda significativa para a operacionalização do programa.

Por isso, o modelo a seguir exposto, representado no Quadro 3, proposto em conjunção e duas etapas, surge como solução mais plausível a curto ou médio prazo, inclusive a longo prazo.

Quadro 3: Procedimento em duas etapas com possibilidade de alteração sucessiva de modelo de 9 (nove) assentos para modelo maior de 17 (dezessete) até 19 (dezenove) assentos e, para este modelo, possibilidade de cumulação de subvenções - art. 5, inc. I e II do PL.

O disposto no Quadro 3 retrata a previsão por meio de duas etapas, notadamente, com o início da operação com o modelo de 9 (nove) assentos e na sequência, sucessiva e/ou cumulativamente à evolução para modelo de 17 (dezessete) até 19 (dezenove), ou seja, a modificação para a aeronave de 19 (dezenove) assentos, por exemplo, não afasta a subvenção econômica de custeio prevista no inciso I do art. 5º do anteprojeto aplicada a ambos os modelos.

Nesse cenário, somada à subvenção econômica de custeio, disposta no art. 5º,

¹² Valor devido a velocidade da aeronave.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

inciso I, a subvenção econômica de investimento prevista no inciso do II do referido artigo, poderá ser aplicada cumulativamente, mas sempre com uma limitação de que haja aeronave de 17 ou até 19 assentos.

Esse cenário previsto, mostra-se de suma importância, pois conclui-se da inteligência do anteprojeto de lei, que há flexibilidade, segurança e garantia para que o programa mantenha-se em atividade a curto, médio e longo prazo, pois, deixa-se garantida a possibilidade para operação de aeronave maior, porém, mantém-se a possibilidade de prosseguimento da operação com o modelo menor, tudo a depender da realidade a ser enfrentada (demanda, eventuais atrasos do projeto, existência de aeronaves, força maior, etc.).

Assim sendo, seguindo o disposto no Quadro 3, destaca-se os períodos de operacionalização e suas respectivas previsões orçamentárias.

Primeiro semestre do programa (Julho de 2026 - Dezembro de 2026)

A previsão de subvenção econômica de custeio (art. 5º, inciso I) para o início da operação com aeronave de 9 (nove) assentos, no primeiro semestre (Julho de 2026 - Dezembro de 2026), é de R\$ 12.588.480,00 (doze milhões quinhentos e oitenta e oito mil quatrocentos e oitenta reais).

Ocorre que, desde o primeiro semestre, há a previsão para a subvenção de investimento (prevista no art. 5, inc. II), no montante de R\$ 12.972.000,00 (doze milhões novecentos e setenta e dois mil reais), notadamente, para permitir agilidade na operacionalização com o modelo maior, de 17 a 19.

Ou seja, nesse quadro, a segunda etapa (operação por meio de aeronave maior, de 17 até 19 assentos), com a concessão da subvenção econômica de investimento, prevista no art. 5º, inciso II do anteprojeto de lei, no montante de até 20% (vinte por cento), tem seu impacto previsto desde Julho de 2026, no valor de R\$ 12.972.000,00 (doze milhões novecentos e setenta e dois mil reais), o que deverá ser somado ao montante do modelo menor e inicial.

Logo, como já dito alhures, se depreende do texto do anteprojeto que do valor total para aquisição de uma aeronave poderá ser subvencionado até o limite do percentual legal de 20% (vinte por cento).

Portanto, nessa previsão, desde a primeira etapa (a operação por meio de aeronaves de 9 [nove] lugares) a ser realizada no período de **Julho de 2026 até Dezembro de 2026**, somada a operação com aeronave maior, terá a previsão de com impacto total de R\$ 25.560.480,00 (vinte e cinco milhões quinhentos e sessenta mil e quatrocentos e oitenta reais); referente a soma da previsão dos dois modelos.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL**

Reitera-se que, nessa operação com o modelo de aeronave maior, mantêm-se e preservam-se os benefícios concedidos na etapa anterior (primeira etapa do mesmo edital). E, como já dito, não necessariamente se exclui a possibilidade de prosseguimento da operação com o modelo menor, tudo a depender da realidade a ser enfrentada (demanda, eventuais atrasos do projeto, existência de aeronaves, força maior, etc.).

Segundo semestre do programa (Janeiro de 2027 - Junho de 2027)

No segundo semestre de operação do programa, a previsão é de se manter a operação do modelo menor e inicial até a inserção do modelo maior, com previsão para evolução após os 12 (doze) primeiros meses.

Como já dito, esse cenário é importante ser previsto uma vez que permite maior flexibilidade, garantia e segurança para realização do programa, que pode sofrer influência dos mais variados fatores, pois, apesar de haver um prazo para inclusão do modelo maior, esse prazo poderá variar, inclusive, nada impede que seja para menor, desde exista o modelo maior e haja interesse de adiantamento da operação maior.

Portanto, para esse semestre (01/2027 - 06/2027), a previsão é de **R\$ 12.588.480,00 (doze milhões quinhentos e oitenta e oito mil e quatrocentos e oitenta reais)**, referente à subvenção econômica de custeio, prevista no art. 5ª, inc I do anteprojeto de lei.

Terceiro semestre do programa (Julho de 2027 - Dezembro de 2027)

A previsão é que a partir de Julho de 2027, inicie-se a operação com o modelo maior, de 17 (dezessete) até 19 (dezenove) assentos, com custo previsto para o semestre (07/2027 - 12/2027) de **R\$ 24.720.000,00 (vinte e quatro milhões setecentos e vinte mil reais)**, referente à subvenção de custeio, previstas no art. 5ª, inc. I do anteprojeto de lei.

Portanto, para todo o ano de 2027 o total é de **R\$ 37.308.480,00 (trinta e sete milhões trezentos e oito mil quatrocentos e oitenta reais)**, referente a soma da previsão orçamentária de todo o ano de 2027.

Quarto e Quinto semestres do programa (Exercício de 2028)

Para o terceiro ano, exercício 2028, a previsão é de **R\$ 49.440.000,00 (quarenta e nove milhões quatrocentos e quarenta mil reais)**, referente à subvenção econômica de custeio, prevista no art. 5ª, inc I do anteprojeto de lei, levando-se em consideração a operação com o modelo maior.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

Portanto, o total geral é de **R\$ 112.308.960,00 (cento e doze milhões trezentos e oito mil e novecentos e sessenta reais)**, conforme previsão de impacto máximo representada no Quadro 3 abaixo.

Previsão de custos das subvenções - início com 9 (nove) assentos para 19 (dezenove)					
Ano	Capacidade aeronave	Custo médio da hora voo	Horas Voo¹³	Subvenção econômica de custeio - Art. 5º, inc. I	Subvenção econômica de investimento - Art. 5º, inc. II
2026 (07/26-12/26)	9 lugares	R\$ 13.113,00	960 hs	R\$ 12.588.480,00	R\$ 12.972.000,00
2027 (01/27-06/27)	9 lugares	R\$ 13.113,00	960 hs	R\$ 12.588.480,00	-
2027 (07/27-12/27)	19 lugares	R\$ 25.750,00	960 hs	R\$ 24.720.000,00	-
2028 (01/28-12/28)	19 lugares	R\$ 25.750,00	1920 hs	R\$ 49.440.000,00	-
TOTAL			4.800hs	R\$ 99.336.960,00	R\$ 12.972.000,00
TOTAL GERAL				R\$ 112.308.960,00	

Portanto, o Quadro 3 prevê a possibilidade de concessão de subvenções de custeio (art. 5º, inc. I) e de investimento (art. 5º, inc II) no mesmo projeto (edital/contrato), ou seja, inicia-se a operação com aeronave menor, de capacidade de 9 (nove) assentos e, em seguida, segue para a operação com modelo maior (de 17 (dezessete) até 19 (dezenove)) assentos.

Frisa-se, novamente, que o anteprojeto de lei não impede que se permaneça a operação inicial, ou até mesmo a operação cumulativa, a depender do interesse público, do orçamento, da viabilidade e da demanda.

Arremate da previsão de custos na forma do Quadro 3	
Ano	Valor

¹³ Valor devido a velocidade da aeronave.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

2026 (07/26-12/26)	R\$ 25.560.480,00
2027 (01/27-12/27)	R\$ 37.308.480,00
2028 (01/28-12/28)	R\$ 49.440.000,00
TOTAL GERAL	R\$ 112.308.960,00

Conforme demonstrado no Quadro 3, apresenta-se um total geral de **R\$ 112.308.960,00 (cento e doze milhões trezentos e oito mil novecentos e sessenta reais)**, para o período 2026 - 2028.

Tal previsão mostra-se a mais adequada, devido a possibilidade de se operacionalizar a com modelos de aeronaves que se mostrem adequados para a demanda a ser verificada durante a realização do programa.

Repisa-se que o anteprojeto de lei em comento visa dar a necessária base legal e procedimental para a efetivação da gestão do programa VOA + SC, especialmente para estabelecer garantias de operação ao Poder Público após assinatura de contrato, com a presunção de que a aferição dos valores apresentados, exequibilidade e compatibilidade com as práticas de mercado sejam validadas pelos setores técnicos competentes e responsáveis.

Os dispositivos propostos nos capítulos IV e V concentram-se em estabelecer a segurança jurídica, a transparência, a legalidade, a impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e racionalidade administrativa na aplicação e para a aplicação dos incentivos, garantindo que sejam aplicados de forma eficiente e em estrita consonância com o interesse público.

O anteprojeto de lei prevê a partir de seu art. 6º ao art. 16 os procedimentos para enquadramento, suspensão e vedação.

A lei confere ao Executivo a prerrogativa de definir, via regulamento, os requisitos e procedimentos de enquadramento da operadora, a quantidade mínima de voos e suas rotas, o que permitirá agilidade e precisão na adaptação do programa às dinâmicas e necessidades do setor aéreo e da demanda regional.

A base para a operacionalização e a seleção de operadora aérea e rota que poderá ser operada parte da premissa de que os requisitos e procedimentos para enquadramento deverão ser detalhadamente definidos em regulamentação. Isso confere agilidade e a técnica necessária para adaptar o programa às dinâmicas do mercado aéreo e as peculiaridades das demandas regionais do nosso Estado, o que se depreende do disposto no art. 6º, caput.

Há previsão de exigência da formalização de contrato com cláusulas mínimas que assegurarão o compromisso mútuo e o cumprimento dos princípios do programa, conforme previsto no parágrafo único do art. 6º.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL

A possibilidade de concessão dos incentivos por até 10 (dez) anos (por edital/contrato) confere previsibilidade e segurança para o planejamento, essenciais para viabilizar investimentos de longo prazo em novas rotas, conforme previsto no art. 7º.

Além disso, o anteprojeto permite que, além do enquadramento técnico, sejam adotados procedimentos licitatórios, conforme a Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações), quando o interesse público demandar uma contratação com objeto, quantitativos e prazo previamente definidos, otimizando a aplicação dos recursos, consoante previsão do art. 8º e seu parágrafo único.

A fruição dos benefícios previstos na lei está condicionada ao interesse, necessidade e limitações orçamentárias da Administração Pública, conforme dispõe o art. 9º. Este dispositivo assegura que o programa mantenha seu foco nas prioridades estaduais e que a escolha dos incentivos seja feita via Edital, conforme a disponibilidade orçamentária e o interesse público.

O art. 10 estabelece vedação à operadora que atue com serviço de aviação privada sob demanda, com fretamento ou locação de aeronaves que não envolva comercialização de passagens na forma, quantidade e especificações a ser prevista na regulamentação do VOA + SC. Essa disposição demonstra-se crucial para que o programa cumpra seu objetivo de fomentar o transporte aéreo comercial regular. O foco é na oferta de serviço para o público em geral, beneficiando a conectividade regional definida no programa, com significativo impacto social e econômico esperado à sociedade catarinense.

O anteprojeto de lei traz disposições acerca da manutenção das condições e competência para suspensão. O art. 11 reforça o princípio de que o incentivo é condicionado ao cumprimento das condições de enquadramento durante toda a fruição. Já o art. 12 e 13 trazem as competências para a SPAF e SEF. Ainda, os arts. 11 e 12 mantêm a clareza na repartição de competências entre SPAF (matéria operacional, orçamentária, técnica, etc.) e SEF (matéria tributária) para a suspensão. E, consoante o art. 13, em suma, enquanto houver o motivo que levou à suspensão, os incentivos serão suspensos, assegurado o devido processo legal, a ampla defesa e o contraditório (art. 14).

Concluindo a análise do capítulo IV, verifica-se que os arts. 15 e 16 trazem segurança jurídica e garantias, sendo que aquele estabelece a obrigatoriedade de previsão contratual de sanções por condutas que comprometam a continuidade do serviço, como a não-iniciação da rota aérea aprovada no prazo ou a cessação abrupta das operações sem comunicação prévia e justificativa técnica ou econômico-financeira. Tais sanções garantem a estabilidade das rotas subsidiadas e protegem o interesse público, que investe na conectividade regional.

Para garantir a correta execução do programa, o art. 18 estabelece a criação de uma comissão conjunta, autorizando a SPAF e a SEF, no âmbito de suas competências, a editar normas complementares (art.17). Essa colaboração institucional é vital para que as decisões operacionais e as análises fiscais sejam tomadas de forma integrada.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GERÊNCIA DE AEROPORTOS (GEAER)
GT DA AVIAÇÃO REGIONAL**

Portanto, em observância aos princípios da gestão fiscal, notadamente, planejamento, equilíbrio, transparência, controle, responsabilização, o anteprojeto de lei prevê que a concessão dos incentivos fica condicionada às limitações orçamentárias e financeiras e ao interesse público face aos possíveis cenários que dependem da como o programa será operado.

Por fim, em consonância com o disposto no PAESC, destaca-se que o transporte aéreo tem papel fundamental no deslocamento de pessoas e de objetos (mercadorias, insumos, órgãos para transplante, entre outros), especialmente quando exigida ou priorizada a rapidez e/ou a segurança nessa condução.

Devido à limitação dos recursos para investimentos em infraestrutura aeroportuária e às dimensões continentais do país, é impraticável a oferta desse transporte à totalidade da população, no entanto o Poder Público deve buscar, na alçada de suas competências e de forma articulada com o mercado, viabilizá-lo como opção a uma parcela da população tão maior quanto possível.

Conclusão

Diante do exposto, considerando a importância estratégica do transporte aéreo regional para coesão territorial, conexão e desenvolvimento de novos pólos turísticos e à competitividade logística de Santa Catarina, a criação do programa VOA + SC é medida imperativa e de altíssimo interesse público.

Respeitosamente,

IVAN AMARAL
Secretário Adjunto da SPAF

SORAYA COSTA ELIAS
SEPLAN

GEORGE FRANCISCO PICINATO
GEAER/SPAF

DÉBORA MÜLLER
SEF

RODRIGO PRISCO PARAÍSO
INVESTSC

RENAN MORESCO PIRATH
PGE



Assinaturas do documento



Código para verificação: **PA03Q5C6**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



IVAN AMARAL (CPF: 416.XXX.259-XX) em 10/11/2025 às 18:05:17

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:05:23 e válido até 13/07/2118 - 14:05:23.

(Assinatura do sistema)



GEORGE FRANCISCO PICINATO (CPF: 003.XXX.549-XX) em 10/11/2025 às 18:45:18

Emitido por: "SGP-e", emitido em 28/05/2019 - 18:26:55 e válido até 28/05/2119 - 18:26:55.

(Assinatura do sistema)



RENAN MORESCO PIRATH (CPF: 056.XXX.249-XX) em 10/11/2025 às 20:07:51

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:59:51 e válido até 13/07/2118 - 14:59:51.

(Assinatura do sistema)



SORAYA COSTA ELIAS (CPF: 030.XXX.979-XX) em 11/11/2025 às 09:43:43

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 15:10:01 e válido até 13/07/2118 - 15:10:01.

(Assinatura do sistema)



RODRIGO MEYER PRISCO PARAISO (CPF: 030.XXX.889-XX) em 11/11/2025 às 16:33:41

Emitido por: "SGP-e", emitido em 23/02/2023 - 15:39:59 e válido até 23/02/2123 - 15:39:59.

(Assinatura do sistema)



DEBORA MÜLLER (CPF: 037.XXX.839-XX) em 11/11/2025 às 17:19:00

Emitido por: "SGP-e", emitido em 12/07/2022 - 16:36:28 e válido até 12/07/2122 - 16:36:28.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV9QQTazUTVDNg==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **PA03Q5C6** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



Ofício nº 027/2025/SPAF/DIAF

Florianópolis, data da assinatura digital

PROCESSO SGPe: SPAF 937/2025

Senhores Secretários,

Em atenção ao processo em tela, informo que a estimativa de impacto orçamentário e financeiro para o programa VOA + SC nos exercícios em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes desta pasta, demandará os seguintes investimentos:

PROGRAMA VOA + SC					
Ano	Capacidade aeronave	Custo médio da hora voo	Horas Voo	Subvenção econômica de custeio	Subvenção econômica de investimento
2026 (07/26-12/26)	9 lugares	R\$ 13.113,00	960 hs	R\$ 12.588.480,00	R\$ 12.972.000,00
2027 (01/27-06/27)	9 lugares	R\$ 13.113,00	960 hs	R\$ 12.588.480,00	-
2027 (07/27-12/27)	19 lugares	R\$ 25.750,00	960 hs	R\$ 24.720.000,00	-
2028 (01/28-12/28)	19 lugares	R\$ 25.750,00	1920 hs	R\$ 49.440.000,00	-
TOTAL			4.800 hs	R\$ 99.336.960,00	R\$ 12.972.000,00
TOTAL GERAL				R\$ 112.308.960,00	

Os valores acima representam o cenário máximo de impacto financeiro, considerando uma única operadora aérea, sendo que a eventual ampliação do programa para múltiplas operadoras demandará atualização dos cálculos e ajustes proporcionais no planejamento orçamentário.

Assim, o total estimado para o exercício de 07/2026 - 12/2026 é de R\$ 25.560.480,00 (vinte e cinco milhões quinhentos e sessenta mil e quatrocentos e oitenta reais); para todo o exercício de 2027 é de R\$ 37.308.480,00 (trinta e sete milhões trezentos e oito mil quatrocentos e oitenta reais), referente a soma dos períodos de 01/2027 - 06/2027, de R\$ 12.588.480,00 (doze milhões quinhentos e oitenta e oito mil e quatrocentos e oitenta reais) e de 07/2027 - 12/2017 de R\$ 24.720.000,00 (vinte quatro milhões setecentos e vinte mil reais); para o exercício 2028 é de R\$49.440.000,00 (quarenta e nove milhões quatrocentos e quarenta mil reais).



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS**

Portanto, para todo o período, o total orçamentário previsto geral é de **R\$ 112.308.960,00 (cento e doze milhões trezentos e oito mil e novecentos e sessenta reais).**

Respeitosamente,

ALEX SANDRO GOETEN
Diretor de Administração e Finanças
Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias - SPAF

Senhor Secretário
JOSÉ ROBERTO MARTINS
Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias e,

Senhor Secretário
CLEVERSON SIEWERT
Secretário de Estado da Fazenda
Florianópolis/SC



Assinaturas do documento



Código para verificação: **903SP76S**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



ALEX SANDRO GOETEN (CPF: 082.XXX.879-XX) em 10/11/2025 às 18:30:24

Emitido por: "SGP-e", emitido em 24/09/2019 - 14:41:31 e válido até 24/09/2119 - 14:41:31.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV85TzNTUDc2Uw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **903SP76S** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Ofício Nº 188/2025/SPAF/GABS

Florianópolis, data da assinatura digital.

Ref.: SPAF 00000937/2025

Assunto: Minuta de anteprojeto de lei que “Institui o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA + SC)”

Senhor Secretário,

Com os cordiais cumprimentos, dirijo-me a Vossa Excelência, para encaminhar o processo SPAF 937/2025, referente à minuta de anteprojeto de lei que “Institui o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA + SC), e estabelece outras providências”, para análise e manifestação a respeito da proposição, para cumprimento do disposto no art. 7º, inciso I e § 1º, do Decreto nº 2.382/2014.

Em caso de manifestação favorável, solicito que seja procedida a assinatura na Exposição de Motivos (pgs. 02-03), a fim de possibilitar a elaboração da análise jurídica, por esta pasta, quanto à constitucionalidade, legalidade e regularidade formal do anteprojeto proposto (art. 7º, VII do Decreto nº 2.382/2014), bem como o prosseguimento das demais formalidades.

Sem mais para o presente momento, aproveito o ensejo para reiterar votos de estima e distinta consideração

Atenciosamente,

(assinado digitalmente)

JOSÉ ROBERTO MARTINS

Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias

Ao Senhor

CLEVERSON SIEWERT

Secretário de Estado da Fazenda

Florianópolis/SC



Assinaturas do documento



Código para verificação: **I6QA709M**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



JOSÉ ROBERTO MARTINS (CPF: 591.XXX.709-XX) em 12/11/2025 às 08:10:32

Emitido por: "SGP-e", emitido em 05/09/2019 - 10:40:44 e válido até 05/09/2119 - 10:40:44.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBR18zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV9JNIFBNzA5TQ==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **I6QA709M** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GABINETE DO SECRETÁRIO ADJUNTO**

Ref.: SPAF 00000937/2025

Florianópolis, na data da assinatura digital.

DECLARAÇÃO DO ORDENADOR DE DESPESA

Na qualidade de ordenador de despesas da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), Unidade Orçamentária - 290001, declaro, para os efeitos do inciso II do artigo 16 da Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), que as despesas objeto do projeto de lei, que institui o Programa de Estado de Incentivo à Aviação Regional e ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA + SC), possui adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual (PLOA 2026) e compatibilidade com o Plano Plurianual (PPA 2024/2027), no Programa 120, e com a Lei de Diretrizes Orçamentária (LDO 2026).

(assinado digitalmente)

Ivan Amaral

Secretário Adjunto de Portos, Aeroportos e Ferrovias



Assinaturas do documento



Código para verificação: **FEI0F892**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



IVAN AMARAL (CPF: 416.XXX.259-XX) em 12/11/2025 às 20:41:45

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:05:23 e válido até 13/07/2118 - 14:05:23.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBR18zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV9GRUkwRjg5Mg==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **FEI0F892** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



DIÁRIO OFICIAL DE SANTA CATARINA EXTRATO DIGITAL DE PUBLICAÇÃO



Código de Verificação

Publicado em: 06/08/2025 | Edição: 22570 | Matéria nº: 1103152

PORTARIA SPAF nº 037/2025 de 05/08/2025 - O SECRETARIO DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS - José Roberto Martins, no uso de suas atribuições legais, de acordo com o Art. 106, §2º, da Lei Complementar n. 741, de 12/06/2019, RESOLVE: Art. 1º **DESIGNAR**, como ordenadores, o Secretário Adjunto Ivan Amaral, matrícula 0199834-0-01, como **Ordenador Primário** e Alex Sandro Goeten como **Ordenador Secundário** de despesas da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias, com vigência retroagindo a partir de 25/07/2025. Art. 2º. Essa portaria entra em vigor na data de sua publicação. Data: 05 de agosto de 2025. SPAF: 592/2024.

José Roberto Martins

Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias.



Assinaturas do documento



Código para verificação: **A1RL5V85**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

✓ **FUNDO DE MATERIAIS PUBLICACOES E IMPRESSOS OFICIA** (CPF: 433.XXX.709-XX) em 07/08/2025 às 10:14:16
Emitido por: "AC SAFEWEB RFB v5", emitido em 18/02/2025 - 17:53:47 e válido até 18/02/2026 - 17:53:47.
(Assinatura ICP-Brasil)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV9BMVJMNvY4NQ==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **A1RL5V85** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



Informação DIOR nº 125/2025

Florianópolis, data da assinatura digital.

Ementa: Processo SGP-e SPAF 937/2025 – Anteprojeto de Lei que visa “Institui o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA+SC), e estabelece outras providências”.

Senhor Secretário de Estado da Fazenda,

Os presentes autos tratam da solicitação de manifestação por parte da Diretoria de Planejamento Orçamentário (DIOR) quanto à análise do impacto orçamentário decorrente do anteprojeto de lei que visa instituir o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA+SC), conforme o art. 1º da minuta de Lei, fls. 20 a 24 dos presentes autos, oriundo da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), encaminhado por meio do Ofício nº 188/2025/SPAF/GABS, de fls. 28.

Dessa forma, primeiramente, cumpre destacar que à DIOR, como núcleo técnico do Sistema Administrativo de Planejamento Orçamentário, cabem manifestações sobre assuntos relacionados ao orçamento público estadual, conforme competências inscritas na Lei Complementar nº 741/2019 e no Decreto nº 2.094/2022, que aprovou o Regimento Interno desta SEF. Nesse sentido, a análise realizada por esta DIOR se restringe ao aspecto estritamente orçamentário, não tomando parte em aspectos de caráter jurídico, administrativo ou financeiro das proposições contidas no processo.

Pois bem, da análise do projeto de lei, foi possível verificar que se trata de proposta para criação de política pública de incentivo ao transporte aéreo regional de pessoas e cargas, ampliando a conectividade aérea entre as diferentes regiões do estado, estimulando o setor turístico, a mobilidade e o incremento da competitividade econômica regional, contribuindo para o desenvolvimento das atividades produtivas e otimização da infraestrutura de transporte aéreo regional, conforme detalhado pela SPAF na Exposição de Motivos, de fls. 02 a 03, e na Justificativa do Anteprojeto de Lei, de fls. 04 a 19.

De acordo com o art. 5º do projeto, esse incentivo será materializado por meio de (i) subvenção econômica de custeio da operação; (ii) subvenção econômica de investimentos; tratativas para viabilizar a (iii) redução de custos relativos às tarifas aeroportuárias; bem como, mediante legislação própria, (iv) incentivos fiscais.

A presente proposta teria como início de sua vigência o exercício financeiro de 2026. Assim, **fica caracterizado que não haverá impacto no orçamento do presente ano**, mas apenas a partir do próximo exercício.

Por se tratar de criação de despesa obrigatória de caráter continuado, deve haver a demonstração do cumprimento do art. 17, demandado pela Lei Complementar Federal nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), no qual é requerida a comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO

fiscais, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, serem compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.

Dessa maneira, com base na análise da informação constante do Ofício nº 027/2025/SPAF/DIAF (fls. 25 e 26), elaborada pela SPAF, com as variáveis consideradas na metodologia por ela apresentada, estima-se que o impacto orçamentário decorrente do anteprojeto de lei será de R\$ 25.560.480,00 no exercício de 2026. Para o exercício de 2027, projeta-se um impacto de R\$ 37.308.480,00, enquanto para 2028 a estimativa é de R\$ 49.440.000,00.

PROGRAMA VOA + SC					
Ano	Capacidade aeronave	Custo médio da hora voo	Horas Voo	Subvenção econômica de custeio	Subvenção econômica de investimento
2026 (07/26-12/26)	9 lugares	R\$ 13.113,00	960 hs	R\$ 12.588.480,00	R\$ 12.972.000,00
2027 (01/27-06/27)	9 lugares	R\$ 13.113,00	960 hs	R\$ 12.588.480,00	-
2027 (07/27-12/27)	19 lugares	R\$ 25.750,00	960 hs	R\$ 24.720.000,00	-
2028 (01/28-12/28)	19 lugares	R\$ 25.750,00	1920 hs	R\$ 49.440.000,00	-
TOTAL			4.800 hs	R\$ 99.336.960,00	R\$ 12.972.000,00
TOTAL GERAL				R\$ 112.308.960,00	

Diante das informações constantes nos autos, especialmente aquelas contidas na Declaração de Ordenador de Despesa de fls. 27, entende-se que sua execução orçamentária ocorrerá por meio da Unidade Orçamentária 29001 – Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), com utilização dos recursos orçamentários programados no Programa 120 – Integração Logística, do Plano Plurianual vigente (2024-2027).

Após análise no Sistema Integrado de Planejamento e Gestão Fiscal (SIGEF), identifica-se que há saldo de meta financeira no montante de R\$ 458,05 milhões pertencentes à UO 29001, considerando o Programa 120 – Integração Logística, para todo o período que abrange o PPA 2024 a 2027 a ser executado, conforme quadro a seguir:

Ano UO	2024			2025			2026			2027			Total Executado	
	PPA	Executado	Saldo	PPA	Executado	Saldo	PPA	Executado	Saldo	PPA	Executado	Saldo		
29001	118.122.060,00	24.887.175,85	93.234.884,15	109.357.905,00	32.051.618,57	77.306.286,43	136.966.568,00	136.966.568,00	150.544.548,00	150.544.548,00	150.544.548,00	150.544.548,00	514.991.081,00	56.938.794,42
120	118.122.060,00	24.887.175,85	93.234.884,15	109.357.905,00	32.051.618,57	77.306.286,43	136.966.568,00	136.966.568,00	150.544.548,00	150.544.548,00	150.544.548,00	150.544.548,00	514.991.081,00	56.938.794,42
Total	118.122.060,00	24.887.175,85	93.234.884,15	109.357.905,00	32.051.618,57	77.306.286,43	136.966.568,00	136.966.568,00	150.544.548,00	150.544.548,00	150.544.548,00	150.544.548,00	514.991.081,00	56.938.794,42

Fonte: SIGEF, em 12/11/2025.

Dessa forma, informa-se que, sob a ótica orçamentária, foi identificada a origem dos recursos necessários para a cobertura das despesas adicionais previstas na proposta em



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO

análise apenas até o exercício de 2027, haja vista que para 2028 ainda não há PPA aprovado.

Assim, verifica-se a existência de suporte orçamentário por meio da meta estabelecida no Plano Plurianual (PPA) 2024–2027, suficiente para atender à despesa decorrente da minuta do projeto de lei até o exercício financeiro de 2027.

Importante enfatizar que a definição das prioridades e a execução das despesas são atribuições exclusivas dos ordenadores de despesas das respectivas pastas, competindo a estes o monitoramento e o controle da execução orçamentária. A esta Diretoria de Planejamento Orçamentário (DIOR) não cabe deliberar sobre quais projetos ou despesas deverão ser efetivamente executados por esses órgãos.

Adicionalmente, esta Diretoria de Planejamento Orçamentário verificou que o proponente fez constar nos autos a estimativa do impacto orçamentário-financeiro da medida para o exercício em que entrará em vigor (2026) e para os dois subsequentes (2027 e 2028), conforme demonstrado nas fls. 25 e 26, e a declaração do ordenador de despesa da SPAF, de fls. 29, atestando a adequação orçamentária e financeira da proposta com o PLOA 2026 e a sua compatibilidade com o PPA e com a LDO vigentes, documentos exigidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) para a regular tramitação da matéria.

É a informação, que submetemos à apreciação superior.

Respeitosamente,

**Luciano de Sousa Rodrigues da
Fonseca**

Diretor de Planejamento Orçamentário
(assinado digitalmente)

De acordo, encaminhe-se ao Grupo Gestor de Governo(GGG) para providências.

Cleverson Siewert
Secretário de Estado da Fazenda
(assinado digitalmente)



Assinaturas do documento



Código para verificação: **7T0JH7T5**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ **LUCIANO DE SOUSA RODRIGUES DA FONSECA** (CPF: 910.XXX.901-XX) em 13/11/2025 às 12:54:43
Emitido por: "SGP-e", emitido em 18/12/2019 - 15:12:01 e válido até 18/12/2119 - 15:12:01.
(Assinatura do sistema)

- ✓ **CLEVERSON SIEWERT** (CPF: 017.XXX.629-XX) em 13/11/2025 às 14:49:03
Emitido por: "SGP-e", emitido em 02/01/2023 - 18:34:16 e válido até 02/01/2123 - 18:34:16.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV83VDBKSDdUNQ==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **7T0JH7T5** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA
DIRETORIA DO TESOUREO ESTADUAL

Informação DITE n. 394/2025

Florianópolis, data da assinatura digital.

Ref.: Processo SPAF 937/2025

Ao Grupo Gestor de Governo,

A Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) apresenta anteprojeto de lei que “Institui o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA + SC), e estabelece outras providências.”

Inicialmente, cabe dizer que o presente anteprojeto de lei foi estabelecido como prioritário pelo atual Governo do Estado, não o sendo apenas a aprovação do texto legal, mas também a sua execução como política de Governo.

Objetiva-se com o referido PL, fomentar a operação de rotas aéreas regionais regulares, mediante a concessão de subvenções econômicas de custeio e de investimento, redução dos custos relativos às tarifas aeroportuárias e incentivos fiscais.

Em atenção ao PL, a SPAF apresentou às páginas 25-26 estimativa de impacto orçamentário e financeiro, a evidenciar um desembolso de R\$ 25.560.480,00 em 2026; de R\$ 37.308.480,00 em 2027; e de R\$ 49.440.000,00 em 2028.

Foi apresentada pela SPAF a declaração de adequação orçamentária e financeira, que consta às fls. 29, e a análise quanto ao aspecto orçamentário foi analisado pela Diretoria de Planejamento Orçamentário, nos termos da Informação n. 125/2025.

Tem-se que a proposta que aumenta a despesa continuada pressupõe a observância do disposto nos arts. 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Sendo assim, a despesa proposta deve estar compreendida no planejamento orçamentário e financeiro da SPAF, respeitando-se os limites previstos nas leis orçamentárias e na programação financeira. Observadas estas premissas, esta Diretoria vislumbra a viabilidade financeira do Programa, conforme os valores apresentados, e assim não antevê óbices ao PL em comento.

Atenciosamente,

Clóvis Renato Squio
Diretor do Tesouro Estadual



Assinaturas do documento



Código para verificação: **ER61UB47**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

✓ **CLÓVIS RENATO SQUIO** (CPF: 005.XXX.039-XX) em 13/11/2025 às 18:24:40
Emitido por: "SGP-e", emitido em 30/03/2018 - 12:31:45 e válido até 30/03/2118 - 12:31:45.
(Assinatura do sistema)

✓ **CLEVERSON SIEWERT** (CPF: 017.XXX.629-XX) em 14/11/2025 às 18:05:55
Emitido por: "SGP-e", emitido em 02/01/2023 - 18:34:16 e válido até 02/01/2123 - 18:34:16.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV9FUjYxvUI0Nw==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **ER61UB47** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



ESTADO DE SANTA CATARINA
GRUPO GESTOR DE GOVERNO

Deliberação nº 2353/2025

Florianópolis, data da assinatura digital.

Exmo. Senhor
JOSÉ ROBERTO MARTINS
Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias
Florianópolis – SC

CLASSIFICAÇÃO:	OUTROS
PROCESSO:	SPAF 937/2025
OBJETO:	Submete à apreciação anteprojeto de lei que “Institui o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA + SC), e estabelece outras providências”.
VALOR:	O impacto financeiro para cada ano é: R\$ 25.560.480,00 Impacto para 2025; R\$ 37.308.480,00 Impacto para 2026; e R\$ 49.440.000,00 impacto para 2027.

DELIBERAÇÃO:

DEFERIDO

INDEFERIDO

Obs.: As decisões do GGG em processos administrativos que envolvam criação ou aumento de despesa serão tomadas exclusivamente com base na perspectiva econômico-financeira, de modo que não compete a ele qualquer análise dos procedimentos adotados pelos gestores, sendo de atribuição da autoridade ou do agente solicitante o exame e o cumprimento dos requisitos constitucionais e legais de validade do ato administrativo e a observância das limitações decorrentes da programação orçamentária e financeira disponibilizada em favor do órgão interessado no cronograma de desembolso de recursos. (art. 37, §4º da LC nº 741/2019).

CLEVERSON SIEWERT
Presidente do GGG
Secretário de Estado da Fazenda

VÂNIO BOING
Secretário de Estado da Administração

DANIELI BLANGER PINHEIRO PORPORATTI
Secretária Gabinete Governador do Estado

MARCELO MENDES
Procurador-Geral do Estado

CLARIKENNEDY NUNES
Secretário de Estado da Casa Civil

HENRIQUE DE FREITAS JUNQUEIRA
Secretário Adjunto de Estado da Casa Civil

JERRY EDSON COMPER
Secretário de Estado da Infraestrutura e
Mobilidade

RICARDO EUCLIDES GRANDO
Secretário Adjunto de Estado da
Infraestrutura e Mobilidade



Assinaturas do documento



Código para verificação: **7W0ZH94Z**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ **VANIO BOING** (CPF: 433.XXX.709-XX) em 14/11/2025 às 13:41:52
Emitido por: "SGP-e", emitido em 23/01/2023 - 15:09:49 e válido até 23/01/2123 - 15:09:49.
(Assinatura do sistema)
- ✓ **CLEVERSON SIEWERT** (CPF: 017.XXX.629-XX) em 14/11/2025 às 14:17:24
Emitido por: "SGP-e", emitido em 02/01/2023 - 18:34:16 e válido até 02/01/2123 - 18:34:16.
(Assinatura do sistema)
- ✓ **HENRIQUE DE FREITAS JUNQUEIRA** (CPF: 002.XXX.090-XX) em 14/11/2025 às 14:40:39
Emitido por: "SGP-e", emitido em 14/08/2025 - 15:12:04 e válido até 14/08/2125 - 15:12:04.
(Assinatura do sistema)
- ✓ **CLARIKENNEDY NUNES** (CPF: 634.XXX.299-XX) em 14/11/2025 às 16:31:32
Emitido por: "SGP-e", emitido em 07/07/2023 - 16:23:37 e válido até 07/07/2123 - 16:23:37.
(Assinatura do sistema)
- ✓ **RICARDO EUCLIDES GRANDO** (CPF: 493.XXX.229-XX) em 14/11/2025 às 16:49:37
Emitido por: "SGP-e", emitido em 16/11/2022 - 11:59:21 e válido até 16/11/2122 - 11:59:21.
(Assinatura do sistema)
- ✓ **JERRY EDSON COMPER** (CPF: 986.XXX.239-XX) em 14/11/2025 às 17:27:03
Emitido por: "SGP-e", emitido em 27/02/2023 - 13:38:02 e válido até 27/02/2123 - 13:38:02.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV83VzBaSDk0Wg==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **7W0ZH94Z** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



PARECER PGE/NUAJ/SPAF nº 82/2025

Florianópolis, data da assinatura digital.

Processo: SPAF 937/2025

Assunto: Análise de Minuta de Anteprojeto de Lei

Origem: Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias - SPAF

EMENTA: ANTEPROJETO DE LEI. INICIATIVA DO PODER EXECUTIVO. PROGRAMA ESTADUAL DE INCENTIVO AO TRANSPORTE AÉREO REGIONAL (VOA+SC). ANÁLISE DE INICIATIVA LEGISLATIVA. COMPATIBILIDADE COM OS ART. 50 DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO. SUBVENÇÃO ECONÔMICA DE CUSTEIO E DE INVESTIMENTO. IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO DEVIDAMENTE INSTRUÍDO. COMPETÊNCIA MATERIAL DO ESTADO PARA FOMENTO À INTEGRAÇÃO REGIONAL. CONSTITUCIONALIDADE FORMAL E MATERIAL. REGULARIDADE JURÍDICA DA PROPOSIÇÃO.

Senhor Secretário,

RELATÓRIO

Trata-se de análise jurídica do Anteprojeto de Lei que institui “o Programa de Estado de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA+SC), e estabelece outras providências”.

Além da Exposição de Motivos nº 009/2025/SPAF/GABS (fls. 02-03), a proposta foi encaminhada à deliberação do Chefe do Poder Executivo acompanhada de Justificativa Conjunta GEAER/GT da Aviação Regional (fls.04-19); minuta do do anteprojeto de lei (fls. 20-24); estimativa de impacto orçamentário-financeiro da DIAF (fls. 25-26); declaração de adequação orçamentária e financeira do Ordenador de Despesa da SPAF (fl. 28); informação DIOR nº 125/2025 (fls. 31-33) e informação DITE nº 394/2025 (fl. 34), ambas confirmando a viabilidade fiscal e financeira do Programa.

É o resumo necessário.

FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, convém esclarecer que esta manifestação não adentrará na conveniência e oportunidade da atuação administrativa nem em aspectos técnico-administrativos (OPC GAB/PGE 1/2022). Leva-se em conta exclusivamente os documentos constantes nos autos, presumindo-se sua veracidade (OPC GAB/PGE 2/2022).

O objetivo deste ato é assistir a autoridade assessorada no controle interno da legalidade administrativa dos atos a serem praticados ou já efetivados, apontando possíveis riscos do ponto de vista jurídico e recomendando providências para sua salvaguarda jurídica. Afinal, cabe-lhe avaliar a real dimensão do risco e a necessidade de se adotar ou não a precaução recomendada (CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 28ª ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 139).

Pois bem.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA**

O Decreto n.º 2.382/2014, que “*Dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo e estabelece outras providências*”, a respeito da elaboração dos anteprojetos de lei, medida provisória e decreto, estabelece o seguinte:

Art. 7º A elaboração de anteprojetos de lei, medida provisória e decreto deverá observar o disposto na Lei Complementar nº 589, de 18 de janeiro de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 1.414, de 1º de março de 2013, os procedimentos e as exigências de que trata este Decreto e também o seguinte:

I – a Secretaria de Estado proponente deverá consultar, previamente, os demais órgãos ou entidades afetos à matéria a ser disciplinada e instá-los para que se manifestem nos autos de processo a ser remetido à SCC;

II – a exposição de motivos deverá conter explicações substanciais de mérito e, em se tratando de anteprojeto de lei e medida provisória deve ainda subsidiar a mensagem governamental e o entendimento dos deputados, e, sempre que a proposição assim exigir, tramitá-la instruída com documentos, dados e justificativas técnicas ou jurídicas, como pareceres, informações, notas, relatórios, tabelas e gráficos;

III – a proposta de alteração de lei ou decreto deverá ser acompanhada de comparativo entre a redação em vigor e a pretendida, explicitando as modificações, devidamente fundamentadas técnica e juridicamente, bem como suas consequências;

IV – a proposta que resultar em aumento de despesa deverá conter a indicação da dotação orçamentária e a comprovação da disponibilidade dos recursos financeiros para a cobertura da respectiva despesa e, antes do encaminhamento dos autos do processo para a DIAL, deverá ser:

a) instruída com estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deverá entrar em vigor e nos 2 (dois) exercícios subsequentes, acompanhada do demonstrativo, das premissas e da metodologia de cálculo utilizados e com manifestação:

1. da Secretaria de Estado da Fazenda (SEF), por intermédio da Diretoria do Tesouro Estadual (DITE), sobre a viabilidade financeira da proposta; e

2. da Secretaria de Estado da Administração (SEA), órgão central do Sistema Administrativo de Gestão de Pessoas, sobre o aumento ou não de despesa com a folha de pagamento, e caso a proposta trate de pessoal;

b) instruída com declaração do ordenador primário da despesa e da SEF de que o seu aumento tem adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual (LOA) e compatibilidade com o Plano Plurianual (PPA) e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO); e

c) submetida à prévia autorização do Grupo Gestor de Governo (GGG), nos termos da legislação em vigor;

V – o anteprojeto que implicar criação ou aumento de despesa para pessoas jurídicas de direito privado deverá:

a) ser submetido à prévia autorização do GGG, se for o caso, nos termos da legislação em vigor; e

b) conter a estimativa de seu impacto financeiro, a indicação da dotação orçamentária e a comprovação da disponibilidade dos recursos financeiros para a cobertura da despesa;

VI – o titular da Secretaria de Estado proponente poderá requerer na exposição de motivos, de forma expressa e fundamentada, que o Chefe do Poder Executivo solicite à ALESC regime de urgência para tramitação de projeto de lei; e



VII – o anteprojeto deverá tramitar instruído com parecer analítico, fundamentado e conclusivo, elaborado pela consultoria jurídica ou pela unidade de assessoramento jurídico do proponente, e referendado pelo titular da Secretaria de Estado proponente, que deverá, obrigatoriamente, se manifestar sobre:

a) a constitucionalidade e legalidade do anteprojeto proposto, observadas as orientações, os pareceres e os atos normativos expedidos pela Procuradoria-Geral do Estado (PGE), órgão central do Sistema de Serviços Jurídicos da Administração Direta e Indireta;

b) a regularidade formal do anteprojeto proposto, observadas as orientações e os atos normativos expedidos pela SCC, órgão central do Sistema de que trata este Decreto; e

c) os requisitos de relevância e urgência e os limites materiais à edição de medidas provisórias de que trata o art. 62 da Constituição da República e o art. 51 da Constituição do Estado.

Sobre o parecer jurídico, a Instrução Normativa n.º 001/DIAL-SCC/2014 acrescenta que:

Art. 9º O parecer de consultoria jurídica ou unidade de assessoramento jurídico deverá ser firmado por seu responsável, ser referendado pelo titular da Secretaria de Estado ou dirigente da entidade proponente e apresentar análise da matéria, observado o inciso VII do art. 7º do Decreto nº 2.382, de 2014, quanto à:

I – competência do Estado;

II – iniciativa do Chefe do Poder Executivo; e

III – adequação do meio legislativo proposto.

Passa-se a examinar, portanto, a **constitucionalidade, legalidade - especialmente sob o viés da competência, iniciativa e adequação do meio - e regularidade formal** do anteprojeto de Lei que institui o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA+SC):

a) Constitucionalidade e legalidade:

A *forma* do Estado brasileiro é *federativa* (arts. 1º e 18 da CF), o que significa que as competências constitucionais são repartidas União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Adotou-se especificamente um modelo de *federalismo cooperativo*, caracterizado pela atuação conjugada e coordenada entre os entes em determinadas matérias, sem prejuízo da existência de competências próprias, repartidas com fundamento no princípio da predominância do interesse.

A técnica de repartição de competências próprias utilizada pela Constituição enumera, de modo expresso, as exclusivas (administrativas) e privativas (legislativas) da União nos seus arts. 21 e 22; dos Municípios no seu art. 30; as do Distrito Federal, por seu caráter híbrido, em caráter remissivo, no art. 32, § 1º. As competências administrativas comuns a todos os integrantes da federação, por sua vez, estão listadas no art. 23, e as legislativas a que concorrem tanto a União como os Estados e o DF, no art. 24.

Tudo o que não for vedado ou incumbência de outro ente federativo, havendo interesse regional, deve ser reservado aos Estados, segundo o art. 25, § 1º, da CF, razão pela qual sua competência, sob tal aspecto, é denominada *residual*:



Competência residual é aquela que permite aos estados-membros legislar sobre todos os assuntos que não tenham sido vedados ou que não tenham sido discriminados pela Constituição, ou seja, aquelas matérias que sobraram depois da numeração de competência para os componentes federativos. Ela foi criada pela primeira vez na Constituição de 1891, no seu art. 65, §2º, segundo o qual é facultado aos estados-membros “em geral todo e qualquer poder, ou direito que lhes não for negado por cláusula expressa ou implicitamente contida nas cláusulas expressas da Constituição”.

Qualquer assunto que não tenha sido disciplinado pela Lei Maior poderá ser regulamentado pelos estados-membros. Oportuno lembrar que a competência residual em matéria tributária pertence à União. Um requisito para o exercício da competência residual por parte dos estados-membros é a existência de um interesse regional que ampare a realização da competência. Se não houver pertinência temática, a competência residual não poderá ser exercida (art. 25, §1º, da CF).¹

Ainda, de acordo com a doutrina: *“Afora as competências contidas na Constituição, os entes federativos dispõem da chamada competência implícita, isto é, aquela competência consistente na prática de atos necessários para a realização das prerrogativas indicadas na Constituição. Elas não estão expostas no texto da Constituição. Todavia, servem como instrumento para a realização das competências explícitas.”*²

Assim, no exercício legítimo de sua autonomia (art. 1º, 18 e 25 da CF), especialmente das prerrogativas de autoadministração e autolegislação, o Estado de Santa Catarina detém competência para produzir atos legislativos, administrativos e judiciais sobre matérias de sua competência (art. 5º e 8º, inc. I, da CE/SC).

No tocante à produção de atos legislativos, a iniciativa da proposição de leis complementares e ordinárias, a teor do art. 50, *caput*, da CE/SC, cabe a qualquer membro ou comissão da Assembleia Legislativa, ao Governador do Estado, ao Tribunal de Justiça, ao Procurador-Geral de Justiça e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

A instauração do processo legislativo relativa a alguns assuntos, porém, somente pode ser provocada por determinadas autoridades. Em respeito ao que se denominada *reserva de administração*, incumbe ao Chefe do Poder Executivo, no caso, ao Governador do Estado, entre outros, a iniciativa privativa de projetos que digam respeito à estrutura ou da atribuição dos órgãos do executivo ou ao regime jurídico de servidores públicos (art. 61, § 1º, II, da CF e art. 50, § 2º e 71, inc. II e IV da CE), o que não equivale a dizer que qualquer projeto que crie despesa para a Administração esteja em sua exclusiva alçada³.

Pretende-se, por meio do Programa VOA+SC, instituir política pública de fomento/incentivo à atividade econômica de caráter regional, estruturada com base em subvenções econômicas e atribuições administrativas, inserindo-se inequívoca e indiscutivelmente na esfera de competência estadual e na iniciativa legislativa do Poder Executivo.

O conteúdo do anteprojeto, na essência, envolve direito econômico, ou seja: *“(...) o conjunto de normas e institutos jurídicos que permitem ao Estado exercer influência, orientar, direcionar, estimular, proibir ou reprimir comportamentos dos agentes econômicos num dado país*

¹ AGRA, Walber de Moura. Curso de Direito Constitucional. 10. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2021, p. 429. Disponível em: <https://www.forumconhecimento.com.br/livro/L1549>. Acesso em: 15 nov. 2025.

²Op. cit., p. 422.

³ Tema 917 de Repercussão Geral do STF: “Não usurpa competência privativa do Chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos (art. 61, § 1º, II, “a”, “c” e “e”, da Constituição Federal)”.



ou conjunto de países”⁴, cuja competência legislativa é concorrente entre a União, os Estados e o Distrito Federal (art. 24, inc. I, da CF). Pode-se encontrar, ainda, no fundamento constitucional material, uma competência implícita.

De fato, a Constituição Federal preconiza expressamente a função do Estado no fomento/incentivo à atividade econômica, na forma da lei, nos termos do *caput* seu art. 174: “Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.”. Tal dispositivo constitucional, portanto, ao mesmo tempo legitima a política em questão sob o aspecto material, dá o amparo formal da competência para propor a medida legislativa.

Destaca-se que a proposta, ao que tudo indica, não invade a competência exclusiva da União de explorar a navegação aérea ou mesmo de legislar sobre direito aeronáutico (art. 21, inc. XII, “c” e art. 22, inc. I, da CF). A propósito, normas estaduais que tenham algum reflexo indireto em serviços públicos de titularidade federal têm sido validadas pelo STF, desde que não interfiram no regime de exploração, na estrutura remuneratória da prestação dos serviços ou no equilíbrio dos contratos administrativos (ADI 4908, Relator(a): Min. ROSA WEBER, Tribunal Pleno, julgado em 11/04/2019), como parece ser o caso.

Ademais, a atuação estatal no fomento ao transporte e aéreo regional também se harmoniza com a competência comum prevista no art. 23 da Constituição Federal, notadamente quanto ao dever de promover a integração social e de proporcionar meios de acesso à cultura, à ciência, à tecnologia e à inovação (incisos V e X) assim como o incentivo ao turismo como fator de desenvolvimento (art. 180).

Descendo ao nível das especificidades, constata-se que o núcleo da política pública consiste em *subvenções* econômicas (art. 5º, I e II do anteprojeto), benefícios *tarifários* (art. 5º, III do anteprojeto) e *fiscais* (art. 5º, IV do anteprojeto), como forma de estímulo à aviação regional.

As *subvenções* - já avançando no tema da sua legalidade - a partir da leitura da Lei 4.320/64, podem ser conceituadas como espécie de transferência corrente (dotações para despesas destituídas de contraprestação direta em bens ou serviços), previstas em lei especial e destinadas a cobrir despesas de custeio das entidades beneficiadas, distinguindo-se entre *sociais* e *econômicas*.

A doutrina esclarece que:

No que diz respeito às transferências de recursos para instituições privadas, a Lei nº 4.320/64 estabelece as seguintes regras:

I) Fundamentalmente e nos limites das possibilidades financeiras, a concessão de subvenções sociais visará à prestação de serviços essenciais de assistência social, médica e educacional, sempre que a suplementação de recursos de origem privada aplicados a esses objetivos, revelar-se mais econômica (art. 16, *caput*). Desse modo, tem-se que:

a) as subvenções devem constituir, fundamentalmente, suplementação aos recursos de origem privada aplicados na prestação de serviços essenciais de assistência social, médica e educacional;

b) as subvenções não devem representar a regra, mas serem supletivas da ação da iniciativa privada em assuntos sociais. Isso significa dizer que, se o ente governamental desejar ou puder atuar em determinado campo de atividade, deverá fazê-lo diretamente.

⁴AGUILLAR, Fernando Herren. Direito econômico: do direito nacional ao direito supranacional. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2019.



II) O valor das subvenções, sempre que possível, será calculado com base em unidades de serviços efetivamente prestados ou postos à disposição dos interessados, obedecidos os padrões mínimos de eficiência previamente fixados (art. 16, parágrafo único). Aqui o legislador quis estabelecer uma relação direta entre o serviço prestado pela subvencionada e o montante de recursos transferidos; desse modo, a subvenção para uma escola particular deve ser proporcional ao número de alunos atendidos com a subvenção.

III) Somente à instituição cujas condições de funcionamento forem julgadas satisfatórias pelos órgãos oficiais de fiscalização serão concedidas subvenções (art. 17).

IV) A cobertura dos déficits de manutenção das empresas públicas far-se-á mediante subvenções econômicas expressamente incluídas nas Despesas Correntes do orçamento da União, do Estado, do Município ou do Distrito Federal (art. 18).

V) Consideram-se, igualmente, como subvenções econômicas (art. 18, parágrafo único): a) as dotações destinadas a cobrir a diferença entre os preços de mercado e os preços de revenda, pelo governo, de gêneros alimentícios ou outros materiais; b) as dotações destinadas ao pagamento de bonificações a produtores de determinados gêneros ou materiais.

VI) A lei de orçamento não consignará ajuda financeira, a qualquer título, a empresa de fins lucrativos, salvo quando se tratar de subvenções cuja concessão tenha sido expressamente autorizada em lei especial (art. 19).

VII) A lei de orçamento não consignará auxílio para investimentos que se devam incorporar ao patrimônio das empresas privadas de fins lucrativos (art. 21, caput), ainda que se pretenda que tais transferências ocorram à conta de fundos especiais ou dotações sob regime excepcional de aplicação (art. 21, parágrafo único). Isso quer dizer que tais transferências estão proibidas mesmo que os recursos saiam de fundos especiais ou de dotações sob regime excepcional de aplicação, tais como os programas especiais de de trabalho.⁵

O projeto trata nomeadamente de *subvenções econômicas*, aquelas que se destinam a empresas públicas ou privadas de caráter industrial, comercial, agrícola ou pastoril. Como espécie do gênero *destinação de recursos públicos para o setor privado*, a Lei Complementar 101/2000 estabeleceu requisitos de responsabilidade fiscal para a realização desta espécie de despesa pública:

Art. 26. A destinação de recursos para, direta ou indiretamente, cobrir necessidades de pessoas físicas ou deficits de pessoas jurídicas deverá ser autorizada por lei específica, atender às condições estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e estar prevista no orçamento ou em seus créditos adicionais.

§ 1º O disposto no *caput* aplica-se a toda a administração indireta, inclusive fundações públicas e empresas estatais, exceto, no exercício de suas atribuições precípua, as instituições financeiras e o Banco Central do Brasil.

§ 2º Compreende-se incluída a concessão de empréstimos, financiamentos e refinanciamentos, inclusive as respectivas prorrogações e a composição de dívidas, a concessão de subvenções e a participação em constituição ou aumento de capital.

⁵ FURTADO, J. R. Caldas. Direito Financeiro. 4.ED.. Belo Horizonte: Fórum, 2013, p. 214-215. Disponível em: <https://www.forumconhecimento.com.br/livro/L1139>. Acesso em: 15 nov. 2025.



Observa-se que a Lei 4.320/64 e a LC 101/2000 vinculam as subvenções exclusivamente a despesas de custeio para suprir *déficit* de empreendimentos. Dotações para *investimentos* seriam incompatíveis com essas normas, numa análise superficial. No entanto, um exame mais acurado e sistemático da legislação dá o suporte normativo para a criação desta espécie de auxílio.

Logo após a edição daquele diploma legal, ao cuidar da base de cálculo da receita bruta operacional das pessoas jurídicas, o art. 44, inc. IV, Lei 4.506/64, já contemplava “As **subvenções correntes, para custeio ou operação, recebidas de pessoas jurídicas de direito público ou privado, ou de pessoas naturais**.”. Note-se a existência no dispositivo de um reconhecimento, ainda que indireto, da ampliação do escopo das subvenções.

Com a Lei 12.973/2014 houve o reconhecimento expresso das subvenções para investimento no ordenamento jurídico, ainda que no contexto da tributação do lucro pela União:

Art. 30. As **subvenções para investimento**, inclusive mediante isenção ou redução de impostos, **concedidas como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos** e as doações feitas pelo poder público não serão computadas na determinação do lucro real, desde que seja registrada em reserva de lucros a que se refere o art. 195-A da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, que somente poderá ser utilizada para: (Vigência)

O diploma anteriormente citado foi revogado pela Lei 14.789/2023, que consolidou a regulamentação sobre a tributação das subvenções para investimento concedidas por entes federativos, possibilitando o reconhecimento de creditamento desse benefício⁶:

Art. 1º A pessoa jurídica tributada pelo lucro real que receber **subvenção da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios para implantar ou expandir empreendimento econômico** poderá apurar crédito fiscal de subvenção para investimento, observado o disposto nesta Lei.

Art. 2º Para os fins do disposto no art. 1º desta Lei, considera-se:

(...)

III - crédito fiscal de **subvenção para investimento - o direito creditório**:

a) **decorrente de implantação ou expansão do empreendimento econômico subvencionado por ente federativo**;

A criação de subvenção para investimentos, portanto, revela-se dentro das balizas da legalidade, reconhecida como está em diversos diplomas federais ao longo do tempo. Mesmo na ausência de previsão semelhante, concebe-se, na competência concorrente dos Estados para legislar sobre direito financeiro (art. 24, I, CF), embasamento para a criação de uma solução inovadora.

A doutrina do *presumption against preemption*, amplamente acolhida pelo STF, trabalha no sentido de respeitar a presunção de que gozam os entes menores para, nos assuntos de interesse comum e concorrente, legislarem sobre seus respectivos interesses (v.g. ADI nº 3.110/SP, Rel. Min. Edson Fachin, Tribunal Pleno, j. 04/05/2020).

⁶ A título de recomendação, sugere-se a inclusão, no regulamento a ser editado, da obrigação de habilitação da pessoa jurídica perante Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, a fim de garantir o máximo aproveitamento do benefício concedido pelo Estado, evitando que seja apropriado pela União na tributação do lucro.



A avaliação da existência de *déficit* para justificar o auxílio financeiro ou o direcionamento das políticas públicas de fomento por meio de investimento, por certo, são incumbências das autoridades políticas enquanto representantes do titular dos recursos públicos: o povo. Tal decisão há de se manter fiel às demandas do interesse público, seja na escolha das finalidades, seja depois de concedido o benefício, quando se deve fiscalizar sua aplicação. É o que doutrina adverte:

Sem dúvida alguma, a subvenção não pode se destinar a criar vantagem indevida a quem quer que seja. Imperará, sempre, o interesse público, que é derogatório do particular.

(...)

Bem anota Ricardo Lobo Torres que a concessão de subvenções deve calcar-se no aspecto ético. Não basta, por consequência, a mera formalização do requerimento. Essencial é que o noticiado de fato exista e possa ser comprovada sua existência empírica.

É que a concessão da subvenção implica empobrecimento do Estado e enriquecimento da entidade que a recebe. Logo, a finalidade de auxílio à sociedade deve estar devidamente comprovada. Afirma o mesmo autor que “as subvenções, desde que afinadas com a ideia de justiça, são legítimas”.

(...)

Evidente está que o Poder Público deve fiscalizar a destinação das subvenções concedidas. É que, como recursos públicos, apenas podem ter destino de interesse público. Se outorgadas para investimento em educação, saúde ou qualquer outro valor social, importante que haja a fiscalização no sentido de saber se foi dado o adequado destino ao recurso liberado.

Ninguém está isento de prestar contas do que recebeu do Poder Público. Como dinheiro do povo, é essencial que tenha destinação prevista na Lei Orçamentária e no ato de liberação. Como incentivo financeiro que é, deve resultar em benefício público.⁷

A concessão de incentivos tributários (art. 5º, IV), prosseguindo na apreciação dos instrumentos financeiros do projeto, fica condicionada à observância do marco normativo próprio, não representando afronta o art. 155, §2º, XII, g, da Constituição Federal, nem a Lei Complementar nº 24/1975, apresentando materialidade constitucionalmente adequada.

No mais, não se verifica, nas demais disposições, inconstitucionalidades ou ilegalidades flagrantes, abrigando-se o restante do projeto, ao que tudo indica, dentro das margens de conformação outorgadas ao legislador estadual.

Sob o aspecto constitucional *financeiro*, sabe-se que são vedados o início de programas ou projetos **não incluídos na lei orçamentária anual** (art. 167, inc. I, da CF). O STF já decidiu que (...) *a ausência de dotação orçamentária prévia apenas impede a aplicação da legislação que implique aumento de despesa no respectivo exercício financeiro, sem que disso decorra a declaração de sua inconstitucionalidade.*” (ADI 6118, Relator(a): EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, julgado em 28-06-2021).

É de conhecimento também a necessidade de instruir a proposição com estimativa do seu impacto financeiro, a teor do art. 113 do ADCT “[a] *proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto*

⁷ OLIVEIRA, Régis Fernandes De. Curso De Direito Financeiro. 9.ed.. Belo Horizonte: Fórum, 2022, p. 710.. Disponível em: <https://www.forumconhecimento.com.br/livro/L4464>. Acesso em: 16 nov. 2025.



orçamentário e financeiro.”, disposição constitucional que estende a todos os entes federativos (ADI 6118).

Relacionado a este mandamento constitucional e a propósito da legalidade do projeto, a estimativa deve seguir os comandos da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/00), os quais exigem que se refira ao exercício em que deva entrar em vigor e aos dois subsequentes (exigência constante do próprio Decreto 2.382/14 e que constitui requisito de regularidade formal, examinadas com mais vagar no tópico seguinte).

Art. 15. **Serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público a geração de despesa ou assunção de obrigação que não atendam o disposto nos arts. 16 e 17.**

Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de: (Vide ADI 6357)

I - **estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes;**

II - **declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.**

(...)

§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do *caput* será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas.

Além disso, tratando-se, em tese, de proposta que cria despesa obrigatória de caráter continuado (p. 31), conforme a LC 101, o ato deverá ser acompanhado de **comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa:**

Subseção I

Da Despesa Obrigatória de Caráter Continuado

Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios. (Vide ADI 6357)

§ 1º **Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o *caput* deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art. 16 e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.** (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)

§ 2º **Para efeito do atendimento do § 1º, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art. 4º, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.** (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)

§ 3º Para efeito do § 2º, considera-se aumento permanente de receita o proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição. (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)



§ 4º A comprovação referida no § 2º, apresentada pelo proponente, conterá as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de compatibilidade da despesa com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias. (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)

§ 5º **A despesa de que trata este artigo não será executada antes da implementação das medidas referidas no § 2º, as quais integrarão o instrumento que a criar ou aumentar.** (Vide Lei Complementar nº 176, de 2020)

A Secretaria de Estado da Fazenda debruçou-se sobre os requisitos listados acima, entre os quais a comprovação das medidas de compensação ao incremento do gasto público obrigatório, que devem integrar o instrumento que criar a despesa, reputando-se atendida essa exigência legal diante da declaração de viabilidade financeira do projeto proferida pelos órgãos pertinentes daquela Pasta (p. 31-34). É de atentar, contudo, que a execução da despesa depende da efetiva implementação das medidas.

Portanto, há competência do Estado para tratar da matéria versada no projeto analisado, a iniciativa legislativa é privativa do Governador do Estado, o meio legislativo proposto é adequado e não se verificam, salvo melhor juízo, inconstitucionalidades ou ilegalidades no texto examinado.

b) Regularidade formal:

Conforme o art. 7º, inc. I, do Decreto 2.382/14, é preciso que sejam consultados outros órgãos ou secretarias, quando o anteprojeto estiver relacionado ao seu âmbito de atuação.

No caso concreto, fazia-se necessária a oitiva da Secretaria de Estado da Fazenda - SEF, pois tem como atribuição "manifestar-se sobre assuntos que envolvam repercussão financeira para o erário" (art. 36, inc. I, da LC 741/19). Dita Secretaria manifestou-se nos autos (p. 31-34).

Consta nos autos a Exposição de Motivos nº 70/2024, subscrita pelo titular da Secretaria de Estado proponente (p. 02-03), instruída com justificativas técnicas (p. 04-19), cumprindo com o art. 7º, inc. II, do Decreto 2.382/14.

Considerando que a proposta que resulta em aumento de despesa, a instrução exige demonstração dos requisitos de responsabilidade fiscal, elencados no inc. IV do art. 7º do Decreto 2.382/14.

A indicação da dotação orçamentária e de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual (LOA) e compatibilidade com o Plano Plurianual (PPA) e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), com efeito, foi apresentada pelo ordenador de despesas (p. 27-29).

Entende-se dispensada a exigência de comprovação da *disponibilidade* dos recursos financeiros para a cobertura da respectiva despesa, eis que, por ter início a partir do próximo exercício (p. 31), o dispêndio é contemplado apenas em sede do PLOA 2026.

A estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deverá entrar em vigor e nos 2 (dois) exercícios subsequentes (p. 25-26) e o posicionamento da Secretaria de Estado da Fazenda (SEF), por intermédio da Diretoria do Tesouro Estadual (DITE), sobre a viabilidade financeira da proposta (p. 31-34) estão nos autos.

Registre-se, ainda, que o Anteprojeto de Lei foi submetido à análise do Grupo Gestor de Governo (GGG), tendo sido deferido por aquele colegiado, responsável pela deliberação estratégica e pela avaliação orçamentário-financeira das políticas públicas estaduais (p. 35).



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA**

Verifica-se, por conseguinte, que todos os requisitos procedimentais previstos no Decreto nº 2.382/2014 foram observados, incluindo aqueles relativos ao impacto orçamentário-financeiro, à instrução técnica e à apreciação pelas instâncias competentes.

CONCLUSÃO

Ante o exposto, **opina-se** pela constitucionalidade, legalidade e regularidade formal do anteprojeto de Lei examinado.

Encaminhe-se ao Senhor Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias para, querendo, referendar a presente manifestação (art. 7º, VII, do Decreto n.º 2.382/2014).

JOÃO RODRIGO TEIXEIRA MOTTA

Procurador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **MDQ172B9**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ **JOÃO RODRIGO TEIXEIRA MOTTA** (CPF: 030.XXX.060-XX) em 16/11/2025 às 21:45:43
Emitido por: "SGP-e", emitido em 16/01/2025 - 18:44:16 e válido até 16/01/2125 - 18:44:16.
(Assinatura do sistema)

- ✓ **JOSÉ ROBERTO MARTINS** (CPF: 591.XXX.709-XX) em 17/11/2025 às 15:07:26
Emitido por: "SGP-e", emitido em 05/09/2019 - 10:40:44 e válido até 05/09/2119 - 10:40:44.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV9NRFEExNzJCOQ==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **MDQ172B9** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA**

DESPACHO

Processo: SPAF 937/2025

Assunto: Análise de Minuta de Anteprojeto de Lei

Origem: Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias - SPAF

A “revisão” da minuta do anteprojeto (p. 47-51) promoveu modificações pontuais no texto, de caráter preponderantemente redacional. Assim, tenho que a normatividade permanece a mesma daquela versão já examinada em manifestação jurídica anterior - à qual remeto a leitura a fim de evitar tautologia (p. 36-46) -, **dispensando**, salvo melhor juízo, **nova manifestação deste órgão em relação à matéria**.

Florianópolis/SC, data da assinatura digital.

JOÃO RODRIGO TEIXEIRA MOTTA
Procurador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **7FV0BP13**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ **JOÃO RODRIGO TEIXEIRA MOTTA** (CPF: 030.XXX.060-XX) em 17/11/2025 às 15:17:43
Emitido por: "SGP-e", emitido em 16/01/2025 - 18:44:16 e válido até 16/01/2125 - 18:44:16.
(Assinatura do sistema)

- ✓ **JOSÉ ROBERTO MARTINS** (CPF: 591.XXX.709-XX) em 17/11/2025 às 16:33:16
Emitido por: "SGP-e", emitido em 05/09/2019 - 10:40:44 e válido até 05/09/2119 - 10:40:44.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBRI8zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV83RIYwQlAxMw==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **7FV0BP13** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Ofício Nº 196/2025/SPAF/GABS

Florianópolis, data da assinatura digital.

Ref.: SPAF00000937/2025

Assunto: Minuta de anteprojeto de lei que “Institui o Programa Estadual de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA+SC)”.

Senhor Secretário,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminhamos, para análise e providências cabíveis, minuta de Anteprojeto de Lei que “Institui o Programa de Estado de Incentivo ao Transporte Aéreo Regional de Pessoas e Cargas (VOA + SC), e estabelece outras providências”.

A proposta tem por finalidade a promoção e o fortalecimento do transporte de pessoas e cargas no Estado de Santa Catarina, por meio da ampliação da conectividade aérea entre as diferentes regiões do território catarinense com a operação de rotas mínimas regionais, inclusive com possibilidade de sua integração eficiente com as demais unidades da Federação e até mesmo além do território nacional, tudo a ser definido em regulamentação do programa.

A proposta foi elaborada em conformidade com as exigências previstas no **art. 7º do Decreto nº 2.382/2014**, e está acompanhada da seguinte documentação:

- **Projeto de Lei revisado** (fls. 47-51), com o qual o titular desta pasta expressa anuência;
- **Exposição de Motivos**, endereçado ao Excelentíssimo Governador do Estado (fls. 02-03);
- **Justificativa Técnica** (fls. 04-19)
Apresenta os fundamentos da proposta legislativa, elaborada pela Gerência de Aeroportos (GEAER), desta pasta, em conjunto com o Grupo de Trabalho constituído para estudo e avaliação do desenvolvimento da aviação regional;
- **Parecer Jurídico da PGE/NUAJ/SPAF** (fls 36-46) e **Despacho Jurídico (fl. 52)**, com os quais o titular da pasta expressa anuência;
- **Estudo de Impacto Financeiro e Orçamentário** (fls. 25-26) e **Declaração firmada pelo Ordenador Primário da Despesa** (fl. 29)
Contém as estimativas de impacto fiscal da proposta e a indicação das fontes de recursos;
- **Manifestações da Secretaria de Estado da Fazenda** (fls. 31-33 e fl.34) e **Deferimento pelo Grupo Gestor do Governo** (fl. 35);



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS
GABINETE DO SECRETÁRIO

Dessa forma, após instrução do processo, encaminhado para deliberação e encaminhamentos cabíveis.

Reiteramos nossos votos de estima e consideração e colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

(assinado digitalmente)
JOSÉ ROBERTO MARTINS
Secretário de Estado de Portos,
Aeroportos e Ferrovias

Ao Senhor
CLARIKENNEDY NUNES
Secretário de Estado da Casa Civil
Florianópolis – SC



Assinaturas do documento



Código para verificação: **Y29WJC27**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



JOSÉ ROBERTO MARTINS (CPF: 591.XXX.709-XX) em 17/11/2025 às 16:33:07

Emitido por: "SGP-e", emitido em 05/09/2019 - 10:40:44 e válido até 05/09/2119 - 10:40:44.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBR18zNzYxMV8wMDAwMDkzN185MzdfMjAyNV9ZMjIjIXSkMyNw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000937/2025** e o código **Y29WJC27** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.