



MENSAGEM Nº 397

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

No uso da competência privativa que me é outorgada pelo § 1º do art. 54 da Constituição do Estado, comunico a esse colendo Poder Legislativo que decidi vetar totalmente o autógrafo do Projeto de Lei nº 229/2023, que “Acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 2005”, por ser inconstitucional e contrário ao interesse público, com fundamento no Parecer nº 30/2024, da Consultoria Jurídica da Procuradoria-Geral do Estado (PGE), e na Informação Jurídica nº 008/2024, da Consultoria Jurídica da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE).

O PL nº 229/2023, ao pretender estabelecer faixa de domínio de 10 (dez) metros a partir do eixo das rodovias estaduais nas zonas urbanas municipais com adensamento residencial, comercial ou industrial e, ainda, permitir excepcionalmente a redução da faixa de domínio para 5 (cinco) metros, está eivado de inconstitucionalidade formal orgânica, dado que fere expressamente norma geral editada pela União sobre direito urbanístico e desenvolvimento urbano (Lei federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979), de observância obrigatória pelos demais entes da Federação, e que invade competência privativa dos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local, promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, e executar a política de desenvolvimento urbano, ofendendo, assim, o disposto no inciso XX do *caput* do art. 21, no inciso I do *caput* do art. 24, nos incisos I e VIII do *caput* do art. 30 e no art. 182 da Constituição da República.

Nesse sentido, a PGE recomendou vetar totalmente o referido PL, manifestando-se nos seguintes termos:

Embora a matéria não se insira entre aquelas cuja iniciativa legislativa é privativa do Chefe do Poder Executivo Estadual, há invasão da competência da União para legislar concorrentemente sobre direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico, conforme o art. 24 da CRFB/88, inciso I. Sendo concorrente a competência, cabe à União editar as regras gerais, podendo os Estados suplementá-las, sendo-lhes vedado, porém, afastá-las. Ademais, a Constituição Federal dispõe ainda que compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano (art. 21, XX).

No caso, o projeto de lei em análise contém incompatibilidade com o disposto no inciso III e no § 5º do art. 4º da Lei Federal n. 6.766/79, incluído pela Lei n. 13.913/2019.

Com efeito, assim dispõe o referido dispositivo:

“Art. 4º (...)

III – ao longo das faixas de domínio público das rodovias, a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado poderá ser reduzida por lei municipal ou distrital que aprovar o instrumento do planejamento territorial, até o limite mínimo de 5 (cinco) metros de cada lado.



(...)

§ 5º As edificações localizadas nas áreas contíguas às faixas de domínio público dos trechos de rodovia que atravessassem perímetros urbanos ou áreas urbanizadas passíveis de serem incluídas em perímetro urbano, desde que construídas até a data de promulgação deste parágrafo, ficam dispensadas da observância da exigência prevista no inciso III do *caput* deste artigo, salvo por ato devidamente fundamentado do poder público municipal ou distrital.”

A proposta de alteração da lei estadual, ao estabelecer que “nas zonas urbanas municipais com adensamento residencial, comercial e/ou industrial consolidado até a publicação da presente Lei, fica estabelecido à faixa de domínio de 10 (dez) metros a partir do eixo das rodovias estaduais de Santa Catarina”, bem como que “o Chefe do Poder Executivo Estadual poderá reduzir a metragem estabelecida no art. 2º-C, por meio de decreto, em caráter excepcional mediante justificativa técnica, até o limite mínimo de 5 (cinco) metros” choca-se com a disposição da lei federal que estabelece a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado, ressalvadas as edificações construídas até a promulgação da Lei Federal nº 13.913, em 25 de novembro de 2019, bem como com a previsão de tal faixa ser excepcionada por “ato devidamente fundamentado do poder público municipal ou distrital”.

Ora, as disposições do inciso III e do § 5º do art. 4º da Lei do Parcelamento do Solo Urbano são aplicáveis também às rodovias estaduais e às federais delegadas ao Estado, de sorte que as edificações localizadas nas áreas contíguas às faixas de domínio público dos trechos de rodovia estadual ou federais delegadas ao Estado, que atravessassem perímetros urbanos ou áreas urbanizadas passíveis de serem incluídas em perímetro urbano, desde que construídas até a data de promulgação deste parágrafo (25 de novembro de 2019), ficam dispensadas da observância da exigência prevista no inciso III do *caput* do art. 4º, salvo por ato devidamente fundamentado do poder público municipal ou distrital.

A competência dos municípios decorre da sua autonomia, uma vez que compete a eles, nos termos do art. 30, incisos I e VIII, da Magna Carta, legislar sobre assuntos de interesse local e promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Assim, apesar de deter competência concorrente sobre direito urbanístico, não cabe ao Estado dispor de modo diverso do que estabelecido pela lei nacional, tampouco suprimir o espaço de competência legislativa e executiva municipal, conforme demandar o interesse local. Observe-se que ao município foi atribuída a competência para promover a política urbana nos termos do art. 182 da Constituição Federal.

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, acerca do direito urbanístico, que as normas federais e estaduais devem ser gerais, caso contrário estaria maculado o princípio da autonomia constitucional dos Municípios, haja vista que, nos termos do art. 30 da CRFB/88, inciso VIII, aos Municípios compete “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano”. É a conclusão que se infere da ementa da ADI 478:



**ESTADO DE SANTA CATARINA
GABINETE DO GOVERNADOR**

“A criação, a organização e a supressão de distritos, da competência dos Municípios, faz-se com observância da legislação estadual (CF, art. 30, IV). Também a competência municipal, para promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano (CF, art. 30, VIII), por relacionar-se com o direito urbanístico, está sujeita a normas federais e estaduais (CF, art. 24, I). As normas das entidades políticas diversas União e Estado-Membro deverão, entretanto, ser gerais, em forma de diretrizes, sob pena de tornarem inócua a competência municipal, que constitui exercício de sua autonomia constitucional.” (ADI 478, Rel. Min. Carlos Velloso, Plenário, DJ de 28-2-97)

Em matéria de direito urbanístico, portanto, cabe aos Estados suplementar a legislação federal, sem ofender a competência municipal para promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

[...]

Ante o exposto, entende-se que o Projeto de Lei n. 229/2023, embora relevante do ponto de vista social, é inconstitucional em sua integralidade, por violação aos artigos 24, inciso I, e 30, incisos I e VIII, e 182 da CRFB.

Ademais, o PL nº 229/2023, apesar da boa intenção do legislador, apresenta contrariedade ao interesse público, conforme as seguintes razões apontadas pela SIE:

[...] esta Consultoria Jurídica entendeu pertinente o encaminhamento dos autos à Gerência de Faixa de Domínio (GEFAD), a fim de colher o seu posicionamento técnico.

Da manifestação de p. 5-12, verifica-se a existência de contrariedade ao interesse público.

Isso porque, naqueles termos, a pretendida proposição carece de estudos técnicos, seja quanto aos seus impactos na segurança viária, nas ocupações e serviços existentes, ou até mesmo nas obras de infraestrutura que estão sendo programadas pela atual gestão, podendo acarretar em um grande problema para a administração.

Ainda, não se descarta que o projeto, ora em análise, retira desta Pasta, órgão responsável por estabelecer as condições de segurança das rodovias estaduais, conforme estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, a competência para estabelecer qual a largura ideal e necessária da faixa de domínio em cada trecho de uma rodovia estadual.

Essas, senhoras Deputadas e senhores Deputados, são as razões que me levaram a vetar o projeto em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos senhores Membros da Assembleia Legislativa.

Florianópolis, 30 de janeiro de 2024.

JORGINHO MELLO
Governador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **28Y2XJ2Y**

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



JORGINHO DOS SANTOS MELLO (CPF: 250.XXX.199-XX) em 30/01/2024 às 17:22:03

Emitido por: "SGP-e", emitido em 14/04/2023 - 11:54:30 e válido até 14/04/2123 - 11:54:30.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjlxXzlyM18yMDI0XzI4WTJYSjJZ> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00000221/2024** e o código **28Y2XJ2Y** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



AUTÓGRAFO DO PROJETO DE LEI Nº 229/2023

Acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 2005.

A Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina,

DECRETA:

Art. 1º Fica acrescentado o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 4 de outubro de 2005, que “Dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado, por empresas concessionárias de serviço público, por empresas privadas ou por particulares, e estabelece outras providências”, com a seguinte redação:

“Art. 2º-C. Nas zonas urbanas municipais com adensamento residencial, comercial e/ou industrial consolidado até a publicação da presente Lei, fica estabelecido à faixa de domínio de 10 (dez) metros a partir do eixo das rodovias estaduais de Santa Catarina.

Art. 2º-D. O Chefe do Poder Executivo Estadual poderá reduzir a metragem estabelecida no art. 2º-C, por meio de decreto, em caráter excepcional mediante justificativa técnica, até o limite mínimo de 5 (cinco) metros.”(NR)

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

PALÁCIO BARRIGA-VERDE, em Florianópolis, 8 de janeiro
de 2024.

Deputado **MAURO DE NADAL**
Presidente





PARECER Nº 30/2024-PGE

Florianópolis, data da assinatura digital.

Referência: SCC 258/2024

Assunto: Autógrafo do Projeto de Lei n. 229/2023

Origem: Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

Interessada: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)

Autógrafo. Projeto de Lei n. 229/2023, de iniciativa parlamentar, que acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 4 de outubro de 2005, que "Dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado, por empresas concessionárias de serviço público, por empresas privadas ou por particulares, e estabelece outras providências". Inconstitucionalidade formal orgânica. Apesar de deter competência concorrente sobre direito urbanístico, não cabe ao Estado dispor de modo diverso do que estabelecido pela lei nacional, tampouco suprimir o espaço de competência legislativa e executiva municipal, conforme demandar o interesse local. Inconstitucionalidade da proposição em sua integralidade.

Senhor Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica,

RELATÓRIO

A Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil, por meio do Ofício nº 048/SCC-DIAL-GEMAT, de 09 de janeiro de 2023, solicitou a manifestação desta Procuradoria sobre o autógrafo do Projeto de Lei nº 229/2023, de origem parlamentar, que "acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 2005".

Transcreve-se o teor do projeto aprovado pela Assembleia Legislativa:

Art. 1º Fica acrescentado o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 4 de outubro de 2005, que "Dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado, por empresas concessionárias de serviço público, por empresas privadas ou por particulares, e estabelece outras providências", com a seguinte redação:

"Art. 2º-C. Nas zonas urbanas municipais com adensamento residencial, comercial e/ou industrial consolidado até a publicação da presente Lei, fica estabelecido à faixa de domínio de 10 (dez) metros a partir do eixo das rodovias estaduais de Santa Catarina.

Art. 2º-D. O Chefe do Poder Executivo Estadual poderá reduzir a metragem estabelecida no art. 2º-C, por meio de decreto, em caráter excepcional mediante justificativa técnica, até o limite mínimo de 5 (cinco) metros."(NR)

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



Colhe-se da justificativa do parlamentar proponente:

O presente projeto tem o escopo regularizar as situações consolidadas referente ao afastamento das áreas de faixa de domínio nas rodovias estaduais, onde residências, comércios e indústrias já estejam devidamente alocadas até a publicação deste projeto de Lei.

As áreas consolidadas devem receber atenção necessária e prudente de todos nós, pois podem trazer prejuízos imensuráveis aos proprietários das referidas edificações limítrofes, sendo que a aprovação deste projeto estabelecerá um marco temporal para as novas edificações nas áreas consolidadas e não consolidadas.

A reclamação do problema, que há muito exige uma solução estatal, acomete os municípios nessas áreas residenciais e as empresas estabelecidas às margens das rodovias estaduais, pelo fato das faixas de domínio integrarem o patrimônio estadual, os proprietários não possuem ou encontram grande dificuldade de conseguir o alvará municipal de habite-se, documento imprescindível para pleitearem financiamentos bancários, melhoramentos das suas residências ou alvarás para exercerem suas atividades comerciais.

Na teoria, essas faixas de domínio se justificam para o caso de futura necessidade de ampliação do leito dessas rodovias estaduais.

Mas, na realidade, em face da notória carência de recursos públicos para contratação de pessoal técnico para fiscalização e planejamento de obras públicas, as faixas de domínio em verdade só tem serventia para os efeitos e fins da Lei Estadual nº 13.516/2005, quais sejam: a geração de receita pública proveniente da exploração da utilização, ou seja, basicamente para atividades expositivas ou indicativas de finalidade publicitária.

Esta proposição legislativa pretende adequar aquelas parcelas das áreas urbanas que tenham adensamento de edificações particulares já estabelecidas até a data de sua publicação da Lei.

Percebe-se de forma cristalina, que o referido projeto apenas assegura que nas áreas urbanas consolidadas, onde a largura de 15 (quinze) metros ou mais pra cada lado seria de difícil aplicação, uma vez que as edificações estão já consolidadas em metragem menor das previstas, sendo que o Estado não teria condições financeiras para ressarcir as desapropriações indiretas, ficando os proprietários mercê da inoperância do Estado tanto para realização e obras nestes trechos como de indenizar estas pessoas, não podendo e dificultando em muitos dos casos as atividades comerciais e de moradia.

Assim, o marco temporal estabelecido por este projeto de Lei, nas áreas urbanas consolidadas, será de grande importância e fundamental para o Estado se planejar e por lado dar segurança jurídica aos afetados.

Ademais, a aprovação deste projeto trará segurança jurídica tanto aos que estão localizados às margens das rodovias estaduais como à Secretária de Infraestrutura e Mobilidade, eis que terão um marco para fiscalização e cumprimento da legislação em vigor."

É o relato do necessário.

FUNDAMENTAÇÃO

A presente manifestação da Procuradoria-Geral do Estado (PGE) tem como propósito orientar a decisão a ser tomada pelo Excelentíssimo Senhor Governador, na fase de deliberação executiva do processo legislativo. Essa fase compreende a prerrogativa conferida ao Chefe do Poder Executivo de sancionar ou vetar o projeto aprovado pelo Parlamento, consoante a dicção do art. 54, *caput* e §§ 1º a 3º, da Constituição do Estado de Santa Catarina (CESC). Eis o teor dos dispositivos mencionados:

Art. 54. Concluída a votação e aprovado o projeto de lei, a Assembleia Legislativa o encaminhará ao Governador do Estado para sanção.
§ 1º Se o Governador do Estado considerar o projeto, no todo ou em parte,



inconstitucional ou contrário ao interesse público, vetá-lo-á total ou parcialmente, no prazo de quinze dias úteis, contados da data do recebimento, e comunicará dentro de quarenta e oito horas ao Presidente da Assembleia os motivos do veto.
§ 2º O veto parcial somente abrangerá texto integral de artigo, parágrafo, inciso ou alínea.

§ 3º Decorrido o prazo de quinze dias, o silêncio do Governador do Estado importará em sanção.

Sobre o parâmetro da análise a ser feita por esta Procuradoria, o Decreto Estadual nº 2.382/2014, que dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo, prevê, nestes termos:

Art. 17. A SCC, por intermédio da GEMAT, ao receber os autógrafos, e antes de submetê-los ao Governador do Estado, promoverá consulta:
I – à **PGE, quanto à legalidade e constitucionalidade;**
II – às Secretarias de Estado e aos demais órgãos e entidades da administração pública estadual, quanto à existência ou não de contrariedade ao interesse público; e [...]

Dessa forma, observa-se que a análise da PGE se restringe unicamente à legalidade e à constitucionalidade do autógrafo, cabendo às Secretarias de Estado e aos demais órgãos e entidades da Administração Pública consultadas manifestarem-se quanto à existência ou não de contrariedade ao interesse público.

Passa-se, portanto, ao exame da constitucionalidade e legalidade do autógrafo.

O projeto, em suma, acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 04 de outubro de 2005, a qual dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado.

Embora a matéria não se insira entre aquelas cuja iniciativa legislativa é privativa do Chefe do Poder Executivo Estadual, há invasão da competência da União para legislar concorrentemente sobre direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico, conforme o art. 24 da CRFB/88, inciso I. Sendo concorrente a competência, cabe à União editar as regras gerais, podendo os Estados suplementá-las, sendo-lhes vedado, porém, afastá-las. Ademais, a Constituição Federal dispõe ainda que compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano (art. 21, XX).

No caso, o Projeto de lei em análise contém incompatibilidade com o disposto no inciso III e no § 5º do art. 4º da Lei Federal n. 6.766/79, incluído pela Lei n. 13.913/2019.

Com efeito, assim dispõe o referido dispositivo:

Art. 4º (...)

III – ao longo das faixas de domínio público das rodovias, a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado poderá ser reduzida por lei municipal ou distrital que aprovar o instrumento do planejamento territorial, até o limite mínimo de 5 (cinco) metros de cada lado. (Redação dada pela Lei nº 13.913, de 2019)

(...)

§ 5º As edificações localizadas nas áreas contíguas às faixas de domínio público dos trechos de rodovia que atravessem perímetros urbanos ou áreas urbanizadas passíveis de serem incluídas em perímetro urbano, desde que construídas até a data de promulgação deste parágrafo, ficam dispensadas da observância da exigência prevista no inciso III do caput deste artigo, salvo por ato devidamente fundamentado do poder público municipal ou distrital. (Incluído pela Lei nº 13.913, de 2019)

A proposta de alteração da lei estadual, ao estabelecer que "nas zonas urbanas municipais com adensamento residencial, comercial e/ou industrial consolidado até a publicação da presente Lei, fica estabelecido à faixa de domínio de 10 (dez) metros a partir do eixo das rodovias estaduais



de Santa Catarina", bem como que "o Chefe do Poder Executivo Estadual poderá reduzir a metragem estabelecida no art. 2º-C, por meio de decreto, em caráter excepcional mediante justificativa técnica, até o limite mínimo de 5 (cinco) metros." choca-se com a disposição da lei federal que estabelece a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado, ressalvadas as edificações construídas até a promulgação da Lei Federal nº 13.913, em 25 de novembro de 2019, bem como com a previsão de tal faixa ser excepcionada por "ato devidamente fundamentado do poder público municipal ou distrital"

Ora, as disposições do inciso III e do § 5º do art. 4º da Lei do Parcelamento do Solo Urbano são aplicáveis também às rodovias estaduais e às federais delegadas ao Estado, de sorte que as edificações localizadas nas áreas contíguas às faixas de domínio público dos trechos de rodovia estadual ou federais delegadas ao Estado, que atravessem perímetros urbanos ou áreas urbanizadas passíveis de serem incluídas em perímetro urbano, desde que construídas até a data de promulgação deste parágrafo (25 de novembro de 2019), ficam dispensadas da observância da exigência prevista no inciso III do caput do art. 4º, **salvo por ato devidamente fundamentado do poder público municipal ou distrital.**

A competência dos municípios decorre da sua autonomia, uma vez que compete a eles, nos termos do art. 30, incisos I e VIII, da Magna Carta, legislar sobre assuntos de interesse local e promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Assim, apesar de deter competência concorrente sobre direito urbanístico, não cabe ao Estado dispor de modo diverso do que estabelecido pela lei nacional, tampouco suprimir o espaço de competência legislativa e executiva municipal, conforme demandar o interesse local. Observe-se que ao município foi atribuída a competência para promover a política urbana nos termos do art. 182 da Constituição Federal.

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, acerca do direito urbanístico, que as normas federais e estaduais devem ser gerais, caso contrário estaria maculado o princípio da autonomia constitucional dos Municípios, haja vista que, nos termos do art. 30 da CRFB/88, inciso VIII, aos Municípios compete "promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano". É a conclusão que se infere da ementa da ADI 478:

"A criação, a organização e a supressão de distritos, da competência dos Municípios, faz-se com observância da legislação estadual (CF, art. 30, IV). Também a competência municipal, para promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano CF, art. 30, VIII, por relacionar-se com o direito urbanístico, está sujeita a normas federais e estaduais (CF, art. 24, I). As normas das entidades políticas diversas União e Estado-Membro deverão, entretanto, ser gerais, em forma de diretrizes, sob pena de tornarem inócua a competência municipal, que constitui exercício de sua autonomia constitucional." (ADI 478, Rel. Min. Carlos Velloso, Plenário, DJ de 28-2-97).

Em matéria de direito urbanístico, portanto, cabe aos Estados complementar a legislação federal, sem ofender a competência municipal para promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Pelo exposto, compreende-se pela inconstitucionalidade dos artigos 2º-C e 2º-D, cuja inserção à Lei nº 13.516, de 4 de outubro de 2005, pretende o Projeto de Lei n. 229/2023.

CONCLUSÃO



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

Ante o exposto, entende-se que o Projeto de Lei n. 229/2023, embora relevante do ponto de vista social, é inconstitucional em sua integralidade, por violação aos artigos 24, inciso I e 30, incisos I e VIII e 182 da CRFB.

É o parecer.

ANDRÉ DOUMID BORGES
Procurador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **CL99JL71**

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



ANDRÉ DOUMID BORGES (CPF: 651.XXX.000-XX) em 23/01/2024 às 15:36:35

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 13:17:31 e válido até 13/07/2118 - 13:17:31.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjU4XzI2MF8yMDI0X0NMOTIKTDcx> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00000258/2024** e o código **CL99JL71** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



DESPACHO

Referência: SCC 258/2024

Assunto: Autógrafo do Projeto de Lei n. 229/2023

Origem: Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

Interessada: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)

Concordo com o parecer exarado pelo Procurador do Estado Dr. André Doumid Borges, assim ementado:

Autógrafo. Projeto de Lei n. 229/2023, de iniciativa parlamentar, que acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 4 de outubro de 2005, que "Dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado, por empresas concessionárias de serviço público, por empresas privadas ou por particulares, e estabelece outras providências". Inconstitucionalidade formal orgânica. Apesar de deter competência concorrente sobre direito urbanístico, não cabe ao Estado dispor de modo diverso do que estabelecido pela lei nacional, tampouco suprimir o espaço de competência legislativa e executiva municipal, conforme demandar o interesse local. Inconstitucionalidade da proposição em sua integralidade.

À consideração superior.

Florianópolis, data da assinatura digital.

ZANY ESTAELEITE JÚNIOR

Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica



Assinaturas do documento



Código para verificação: **D63RMX30**

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



ZANY ESTAEL LEITE JUNIOR (CPF: 028.XXX.569-XX) em 23/01/2024 às 16:36:19

Emitido por: "SGP-e", emitido em 30/03/2018 - 12:48:04 e válido até 30/03/2118 - 12:48:04.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjU4XzI2MF8yMDI0X0Q2M1JNWDmw> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00000258/2024** e o código **D63RMX30** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL**

DESPACHO

Referência: SCC 258/2024

Assunto: Autógrafo. Projeto de Lei n. 229/2023, de iniciativa parlamentar, que acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 4 de outubro de 2005, que "Dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado, por empresas concessionárias de serviço público, por empresas privadas ou por particulares, e estabelece outras providências". Inconstitucionalidade formal orgânica. Apesar de deter competência concorrente sobre direito urbanístico, não cabe ao Estado dispor de modo diverso do que estabelecido pela lei nacional, tampouco suprimir o espaço de competência legislativa e executiva municipal, conforme demandar o interesse local. Inconstitucionalidade da proposição em sua integralidade.

Origem: Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

Interessada: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)

De acordo com o **Parecer n. 30/2024-PGE** da lavra do Procurador do Estado, Dr. André Doumid Borges, referendado pelo Dr. Zany Estael Leite Júnior, Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica.

ANDRÉ EMILIANO UBA

Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos

1. Aprovo o **Parecer n. 30/2024-PGE** referendado pelo Dr. André Emiliano Uba, Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos.
2. Encaminhem-se os autos à Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC).

Florianópolis, data da assinatura digital.

MÁRCIO LUIZ FOGAÇA VICARI

Procurador-Geral do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **7HQ4A37J**

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



ANDRÉ EMILIANO UBA (CPF: 039.XXX.669-XX) em 23/01/2024 às 17:12:16

Emitido por: "SGP-e", emitido em 30/03/2018 - 12:32:35 e válido até 30/03/2118 - 12:32:35.

(Assinatura do sistema)



MÁRCIO LUIZ FOGAÇA VICARI (CPF: 888.XXX.859-XX) em 25/01/2024 às 16:44:04

Emitido por: "SGP-e", emitido em 03/01/2023 - 12:39:09 e válido até 03/01/2123 - 12:39:09.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjU4XzI2MF8yMDI0XzdiUTRBMzdK> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00000258/2024** e o código **7HQ4A37J** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

À COJUR,

Em resposta ao despacho SIE/COJUR de fls. 04 que solicita manifestação acerca da existência ou não de contrariedade ao interesse público referente ao Projeto de Lei n. 229/2023, que “Acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei n. 13.516, de 2005”, esta Gerência, primeiramente, esclarece que as áreas marginais de domínio público às rodovias ou faixa de domínio rodoviárias são, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, delimitadas por lei específica e sob a responsabilidade do órgão ou da entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

Nesse sentido é que a Lei n. 9.503/1997 e a Lei estadual n. 13.516/2005, estabeleceram a competência da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade (SIE) para regulamentar, coordenar, fiscalizar e supervisionar a utilização, exploração e a comercialização das faixas de domínios e áreas adjacentes das rodovias estaduais

Assim, a faixa de domínio é determinada legalmente por decreto de utilidade pública para uso rodoviário, sendo ou não desapropriada, sendo sua largura estabelecida de acordo a necessidade exigida no projeto de engenharia rodoviária.

Desta forma, a largura da faixa de domínio, que é medida a partir do eixo da rodovia, visa garantir a segurança viária para seus usuários, servindo, como exemplo, de área de escape na ocorrência de sinistros. Além disso, no que diz respeito a infraestrutura viária, possibilita obras futuras de duplicação ou de adequação da capacidade da rodovia, de drenagem ou combate à erosão. É também, uma área destinada à implantação de dispositivos de acessos, postos de serviços, pistas de rolamento, acostamento, faixas lineares destinadas a acomodar os taludes de corte, aterro, elementos de drenagem, entre outras ocupações.

Portanto, a largura mínima ideal da faixa de domínio, sob o ponto de vista técnico, seria de 15 (quinze) metros para cada lado a partir do eixo, ou seja, de 30 (trinta) metros de largura. Isso para garantir que se possa implantar os dispositivos elucidados no parágrafo acima.

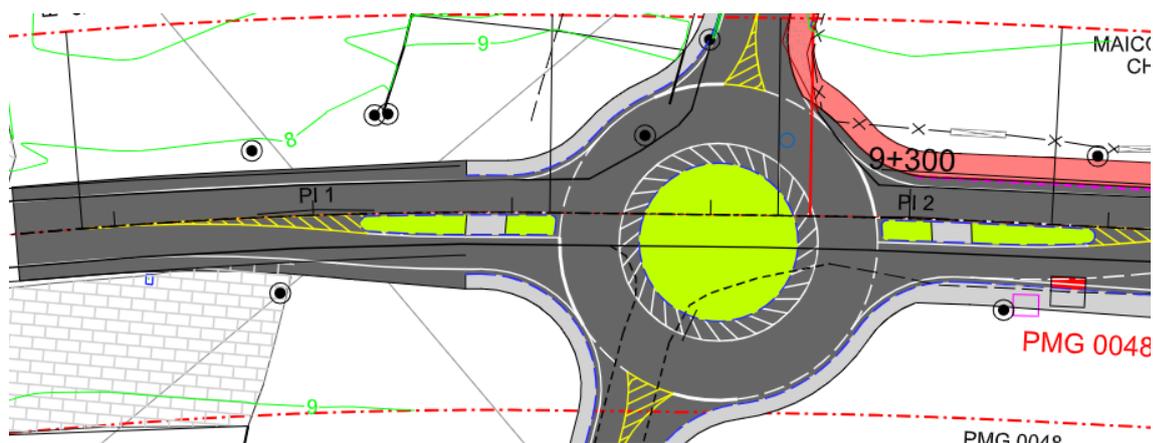
Destaca-se que, uma largura menor do que 30 (trinta) metros pode causar vários problemas de infraestrutura rodoviária impossibilitando a regularização de acessos e outras ocupações, tais como instalação de luz, água, esgoto, gás, ciclovia ou ciclo/faixa, a construção de passarelas para travessias de pedestres, rótulas, retornos, paradas de ônibus, refúgios, etc., com a necessidade ainda de levantamento técnico quanto a redução da velocidade em todas as rodovias que tiverem a faixa reduzida, devido à falta de visibilidade que a aproximação das edificações junto a via poderá causar e, conseqüentemente, reduzindo o seu nível de serviço.

Além disso, quanto menor for a faixa de domínio, diga-se menor do que 15 (quinze) metros de largura para cada lado do eixo da rodovia, mais aglomerado ficarão as ocupações de infraestrutura urbana e os acessos não poderão se dar por vias marginais, mas sim, por entrada simples, sem dispositivos capazes de concentrar as entradas e saídas em via separada da rodovia, reduzindo drasticamente os níveis de segurança e serviço das rodovias.

As ocupações ou instalação de infraestrutura, como dispositivos de drenagem e de sinalização, ficaram prejudicadas e implicará em necessidade de estudo para implantação de dispositivos de segurança na rodovia ou a redução da velocidade, impactando diretamente no seu fluxo.

Com a largura limitada a 10 (dez) metros para cada lado, fica impossibilitada a implantação de dispositivos como rótulas, retornos, parada de ônibus, refúgios, bem como execução de acostamento com calçadas, ficando restrito a execução de um ou outro, além de já citadas as ciclovias

Por exemplo, a largura exigida para tal supera a proposta de 10 metros, por exemplo, para um retorno simples de tráfego, é necessário um raio mínimo de 14,5 metros, ou seja, com as pistas ficam uma largura total de 29 metros, o que a faixa e domínio atual comporta.



Outro exemplo refere-se a instalações de pontos de ônibus, para execução desses dispositivos, incluindo os abrigos de passageiros, é necessário largura superior a proposta para proporcionar segurança viária ao usuário. Além de, excepcionalmente, paralelas de pedestres.



Faixa de domínio sendo utilizada para implantação de ponto de ônibus e abrigo de passageiro.

No mesmo sentido, os dispositivos de drenagem existentes nas rodovias, em sua maioria, não tem capacidade de absorção do excesso das águas superficiais, em razão da proliferação de rampas de acesso e aumento das construções lindeiras a rodovia, e com essa proposta, não haverá espaço suficientes para colocação de novos dispositivos, tais como, calhas, sarjetas e valetas para condução das águas, ou seja, a rodovia será o principal canalizador das águas pluviais, saturando toda a estrutura do pavimento e acelerando rapidamente sua degradação.



Rodovia com presença de rampas de acesso conduzindo as águas em excesso para a rodovia.

As velocidades diretriz das rodovias deverão ser todas revistas, devido à falta de visibilidade, em virtude de uma maior aproximação das edificações junto a rodovia, assim em consequência reduzindo o nível de serviço de cada rodovia e da mobilidade nos referidos trechos.

Assim, como as faixas de domínio constituem parte integrante do sistema rodoviário e são imprescindíveis para a segurança viária, sendo que a salvaguarda deste patrimônio possui ligação direta com a mobilidade e a segurança do transporte rodoviário, e sua redução carece de estudos técnicos mais aprofundados.

Desta forma, entende-se que o Projeto de Lei n. 229/2023, originário da Assembleia Legislativa, ao inserir dois artigos na Lei n. 13.516/2005 e estabelecer uma largura de faixa de domínio de 20 (vinte) metros em todas as áreas urbanas municipais do Estado, podendo esta ser reduzida ainda para 5 (cinco) metros, sem a apresentação de nenhum estudo técnico quanto aos impactos dessa medida na segurança rodoviária, na ocupações e serviços existentes nessas áreas, bem como nas obras de infraestrutura que estão sendo programadas pela atual gestão para as rodovias que carecem de melhorias, pode criar um grande problema para a administração, além de estar retirando da SIE, órgão responsável por estabelecer as condições de segurança das rodovias estaduais, conforme estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, a competência para estabelecer qual a largura ideal e necessário da faixa de domínio em cada trecho de uma rodovia estadual.

Observa-se que o texto do Projeto de Lei n. 229/2023, aprovado pela Assembleia Legislativa, determinou a redução para 10 (dez) metros a partir do eixo da rodovia a largura da faixa de domínio “nas zonas urbanas municipais com adensamento residencial, comercial e/ou industrial consolidado até a publicação da presente Lei”, contudo, o texto não deixa claro o que vai ser considerado como zona urbana, uma vez que, em que pese ser competência dos municípios estabelecerem os seus perímetros urbanos de acordo com as diretrizes previstas na lei de parcelamento do solo, o Estado tem definido no Plano Rodoviário Estadual as travessias urbanas (Resolução SIE n. 001/2021), que são os trechos de rodovias com características urbanas, as quais apresentam condições operacionais especiais, devido a movimentação de usuários motorizados e não motorizados e a circulação de transporte público e ciclistas.

O levantamento das travessias urbanas pelo Estado, diferentemente da delimitação de perímetro urbano feita pelos municípios (a qual deveria ser estabelecida de forma planejada e considerando o uso e ocupação do solo em determinadas áreas), foi feita para se pensar uma forma de equilibrar e adequar a segurança do tráfego rodoviário à fluidez do tráfego de passagem da cidade e a acessibilidade às atividades urbanas existentes ao seu redor, o que justificaria eventual redução da largura da faixa de domínio nesses trechos da rodovia. Explico.

Nos trechos de travessias urbanas o tráfego de passagem da rodovia acaba compartilhando o mesmo espaço com o trânsito de veículos locais e com os pedestres da cidade, expondo todos ao risco de acidentes mais frequentes, uma vez que as rodovias possuem velocidade média acima das permitidas em ruas municipais, isso para garantir a fluidez do tráfego e o fluxo contínuo, diferentemente daquele de uma cidade.

Desta forma, esses segmentos rodoviários são normalmente considerados pontos críticos da rodovia, apresentando elevado volume de tráfego e intensa movimentação de pedestres, o que faz com que o estado precise cuidar e repensar muitas vezes algumas características da rodovia, tais como velocidade máxima, autorização para implantação de calçada, o que normalmente não deveria ter em uma rodovia, tratamentos estes visando a melhor operação da rodovia, mantendo as condições de segurança no trânsito daquele trecho.

Assim, em caso de se considerar eventual redução da faixa de domínio sem estudo prévio do trecho rodoviário, entende-se que tal redução só poderia alcançar o perímetro determinado pelas travessias urbanas, pois estes segmentos rodoviários já passaram por estudo técnico que justificaria uma possível redução e serviriam para evitar o atual crescimento linear das cidades, ou seja, se estendendo ao longo das rodovias sem nenhum planejamento no uso e ocupação do solo. Deixando bem claro ainda que, ao reduzir a largura da faixa em qualquer trecho rodoviário, o Estado está aumentando a necessidade de investimento em segurança rodoviária, acessibilidade, estudo e diagnóstico na resolução dos conflitos de mobilidades naqueles locais, bem como levantamento de medidas compensatórias, tal com a implantação de contornos rodoviários, para manter o fluxo e operação das rodovias estaduais onde a faixa possui larguras incompatíveis com o escopo de uma rodovia.

Por seu turno, é preciso deixar claro que a redução da largura da faixa de domínio, mesmo nos trechos rodoviários de travessias urbanas, deve sempre considerar a existência de áreas desapropriadas pelo Estado, ou seja, não é possível a ocupação pelo município ou mesmo por particulares das glebas de terras que foram desapropriadas para fins de faixa de domínio.

Portanto, mesmo que haja a redução da largura da faixa nos perímetros urbanos definidos pelos municípios ou até mesmo nas travessias urbanas, e nesses trechos existam áreas desapropriadas pelo Estado, estas devem ser mantidas e preservadas, devendo ser repelida qualquer tipo de ocupação irregular, até porque a inobservância de tal fato causaria lesão ao erário.

Como exemplo de rodovias que se encontram em áreas consideradas urbanas pelos municípios e que o Estado efetuou várias desapropriações cita-se as rodovias SC-401, SC-405, SC-406, SC-445, SC-443, SC-446, SC-108, SC-486, trechos nos quais não será possível aplicar o texto do projeto de lei como apresentado. O que mais uma vez justifica a necessidade de estudos técnicos mais aprofundados para o levantamento dos segmentos rodoviários que por ventura poderiam ter a largura da faixa reduzidos.

Outro ponto importantíssimo que deve ser refutado de plano pelo Estado no Projeto de Lei n. 229/2023, é o art. 2º-D, no qual se pretende autorizar, em caráter excepcional, a redução da largura da faixa de domínio para o limite de 5 (cinco) metros, sem especificar se tal medida seria a partir do eixo ou contados 2,5 metros para cada lado da rodovia.

Justifica-se tal necessidade tendo em vista que as rodovias sob jurisdição da SIE têm pistas de rolamento de ao menos 3,5 metros de largura cada lado, acostamentos com largura entre 0,50 metro e 2,0 metros, uma largura de faixa de domínio de 5 (cinco) metros para cada lado não comportaria nem mesmo seu leito carroçável.

Observa-se que a plataforma da rodovia é composta pelas pistas, acostamentos, sarjetas ou outros dispositivos de drenagem, cortes, aterros, canteiros, obras-de-arte, sinalização vertical, dispositivos de contenção viária e faixa lateral de segurança, os quais necessariamente devem estar dentro da faixa de domínio, pois de outra forma não seria possível manter a operação da rodovia.

Desta forma, eventual redução da largura da faixa de domínio para 5 (cinco) metros seria impossível manter o trecho rodoviário, sendo que essa largura impediria até mesmo a passagem de certos veículos nesses trechos, tais como caminhões de transporte, entre outros, fazendo com que a rodovia perdesse seu objetivo de interligação entre as várias regiões do estado.

Em vista dos pontos acima elencados é que se entende que o Projeto de Lei n. 229/2023 é contrário ao interesse público.

A redução da largura da faixa, da forma proposta, vai aumentar ainda mais a utilização e ocupação dessas áreas, levando a uma deterioração progressiva das rodovias, com o rápido e intenso crescimento das atividades na faixa de domínio e nas áreas lindeiras, acarretando o descontrole do tráfego, cruzando a rodovia em vários sentidos e fazendo com que a rodovia perca as suas características.

Nesse sentido é que, a justificativa apresentada no Projeto de Lei n. 229/2023 para a redução da faixa de domínio no sentido de *“dar regularidade àquelas situações, ditas como consolidadas, onde se encontram edificações na própria faixa de domínio, evitando, assim, prejuízos aos proprietários das referidas construções, e criando segurança jurídica aos que estão localizados às margens das rodovias estaduais”*, não pode ser utilizada como fator determinante para a redução da faixa de domínio, uma vez que a segurança coletiva dos usuários da rodovia se sobrepõe aos interesses privados para a regularização da propriedade.

Ademais, a redução proposta não leva em conta que eventuais ampliações, ou até mesmo a reabilitação da rodovia, pode impossibilitar o cumprimento da Lei n. 17.681/2019 (Dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Estado de Santa Catarina); Lei n. 13.24/2018 (Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana; e Lei n. 12.587/2012 (Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Além do que, a redução, da forma proposta, não garante que as irregularidades não voltaram a ocorrer, uma vez que o crescimento desordenado das cidades, sem que os municípios realmente estabeleçam e sigam uma política urbana de ordenamento e ocupação do solo, não impede a invasão de outras áreas próximas as faixas de domínio das rodovias, que atualmente ainda estão preservadas.

Reduzir a faixa de domínio na forma prevista no Projeto de Lei n. 229/2023 vai, inclusive, de encontro ao que os demais entes da Federação têm feito no que diz respeito a proteção da faixa de domínio. Para fins de conhecimento, cita-se o Estado de São Paulo que estabeleceu por meio do Decreto n. 13.626/43 a largura mínima de 50 (cinquenta) metros para a faixa de domínio em estradas de rodagem e de 80 (oitenta) metros quando a estrada estadual passar próximo de qualquer povoação; já o Estado do Distrito Federal estabeleceu as largura de 40 (quarenta), 50 (cinquenta), 100 (cem) e 130 (cento e trinta) metros de largura, conforme a característica da rodovia prevista no Decreto n. 27.365/2006.

Percebe-se, portanto, que o Estado de Santa Catarina possui limites de faixa de domínio inferior à média nacional, estando cada vez mais distante do objetivo de proteção da segurança viária e de barrar o crescimento desordenado ao redor das rodovias.

É claro que esta Gerência não ignora a questão da necessidade do crescimento dos municípios, mas a urbanização no entorno das rodovias é um problema que se torna cada vez mais grave em rodovias que se constituem vias principais das cidades por onde passam, tornando, inclusive, a fiscalização das áreas marginais ainda mais complicada, e, conseqüentemente, a segurança viária, a ponto de ser praticamente impossível a aplicação de normas técnicas específicas para essas ocupações.

Contudo, compete aos municípios o planejamento e a demarcação de novos perímetros urbanos, seguindo para tanto a legislação que regulamenta o tema e, devendo esse crescimento ser projetado para longe das rodovias e respectivas faixas de domínio, pois a segurança pública e o tráfego intermunicipal detêm preferência sobre o interesse de um município, e não de forma contrária como vem acontecendo.

Além disso, a “urbanização e ocupação consolidada” no entorno de algumas rodovias não justifica, e tampouco oficializa, obviamente, a redução da faixa, visto que, em eventual acidente em uma rodovia sob a jurisdição estadual, fatalmente o cidadão que se sentir lesado acionará o Estado de Santa Catarina para fins de indenização, onerando, ainda mais, os cofres públicos.

Portanto, ao invés de se tentar reduzir a faixa de domínio das rodovias de forma generalizada, aumentando exponencialmente a insegurança viária e conseqüentemente os gastos públicos com a judicialização e futuras indenizações, deveriam os municípios promover medidas de disciplinamento do espaço urbano, cumprir com as legislações referentes a esse assunto, bem como auxiliar o Estado na fiscalização das ocupações irregulares, principalmente nas áreas não edificantes.

Por sua vez, esta Gerência também entende que o Plano Rodoviário Estadual - PRE deveria ser reavaliado, com o objetivo de se adequar a realidade do Estado, levantando e apresentando uma descrição pormenorizada de todas as rodovias estaduais que não possuem mais, ou nunca possuíram, características de rodovia e, excluindo esses trechos da jurisdição estadual, o que reduziria, inclusive, o custo de manutenção aos cofres públicos de áreas que hoje são praticamente vias municipais, sem quaisquer características de rodovia.

Posto isto, entende-se que a alteração da Lei n. 13.516/2005 para a redução da faixa de domínio em “zonas urbanas municipais com adensamento residencial, comercial e/ou industrial consolidado” para 20 (vinte) metros de largura e, eventual redução para 5 (cinco) metros em carácter excepcional, como sugerido no projeto de lei, não seria a melhor solução para resolver o problema daqueles municípios onde a rodovia estadual é praticamente uma via municipal, sendo, contudo, o Estado o responsável pela sua manutenção, gerenciamento, fiscalização, etc. Até porque, a proposta de redução não foi precedida de qualquer estudo técnico, sendo, portanto, contrária ao interesse público.

Assim, restituo os autos com as nossas considerações.

Florianópolis, data da assinatura digital.

Andrea A. de Vasconcellos Pinto
Gerente de Faixa de Domínio



Assinaturas do documento



Código para verificação: **1X41PX1C**

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

✓ **ANDREA ARAGONEZ DE VASCONCELLOS PINTO** (CPF: 022.XXX.759-XX) em 26/01/2024 às 17:44:30
Emitido por: "SGP-e", emitido em 09/12/2019 - 15:48:34 e válido até 09/12/2119 - 15:48:34.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjU5XzI2MV8yMDI0XzFYNDYwZDFD> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 0000259/2024** e o código **1X41PX1C** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

INFORMAÇÃO JURÍDICA SIE/COJUR Nº 008/2024
(Processo SCC 00000259/2024)

Ao Gabinete do Secretário,

Tratam os autos do Ofício nº 049/SCC-DIAL-GEMAT, oriundo da Diretoria de Assuntos Legislativos, submetendo à análise da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade o autógrafo do Projeto de Lei nº 229/2023, que “*Acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 2005*” (p. 2).

De início, esclareço que a presente manifestação é restrita à análise de aspectos técnicos, que estão inseridos na área de competência administrativa deste órgão diligenciado, especialmente quanto à existência ou não de contrariedade ao interesse público (art. 17, II, do Decreto nº 2.382/2014). A análise jurídica, por outro lado, sabe-se que é de competência exclusiva da Procuradoria-Geral do Estado (PGE).

Pois bem, nesse contexto, esta Consultoria Jurídica entendeu pertinente o encaminhamento dos autos à Gerência de Faixa de Domínio (GEFAD), a fim de colher o seu posicionamento técnico.

Da manifestação de p. 5-12, verifica-se a existência de **contrariedade ao interesse público**.

Isso porque, naqueles termos, a pretendida proposição carece de estudos técnicos, seja quanto aos seus impactos na segurança viária, nas ocupações e serviços existentes, ou até mesmo nas obras de infraestrutura que estão sendo programadas pela atual gestão, podendo acarretar em um grande problema para a administração.

Ainda, não se descarta que o projeto, ora em análise, retira desta Pasta, órgão responsável por estabelecer as condições de segurança das rodovias estaduais, conforme estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, a competência para estabelecer qual a largura ideal e necessário da faixa de domínio em cada trecho de uma

rodovia estadual.

Desta forma, acompanhada da manifestação técnica (p. 5-12), encaminho os autos para cumprimento do art. 7º, do Decreto nº 2.382/2014 e, após, encaminhem-se à Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil, para que seja dado prosseguimento das demais formalidades.

Florianópolis, data da assinatura digital.

GABRIELA DE SOUZA ZANINI
Consultora Executiva



Assinaturas do documento



Código para verificação: **T0XX9Q57**

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



GABRIELA DE SOUZA ZANINI (CPF: 004.XXX.569-XX) em 26/01/2024 às 19:57:19

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 13:55:36 e válido até 13/07/2118 - 13:55:36.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjU5XzI2MV8yMDI0X1QwWFG5UTU3> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00000259/2024** e o código **T0XX9Q57** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

Ofício nº. **SIE OFC 118/2024**

Florianópolis, data da assinatura digital.

Senhor Gerente,

Com os devidos cumprimentos, dirijo-me a Vossa Senhoria, para restituir o processo SCC 259/2024, referente ao Projeto de Lei nº 229/2023, que “*Acrescenta o art. 2º-C e o art.2º-D à Lei nº 13.516, de 2005*”, proveniente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

Comunico que seguem, à p. 5-12, a manifestação técnica desta Pasta e, à p. 13-14, a Informação Jurídica SIE/COJUR nº 008/2024, os quais corroboro e ratifico por meio deste.

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

Atenciosamente,

JERRY EDSON COMPER
Secretário de Estado da Infraestrutura e
Mobilidade

Senhor
RAFAEL REBELO DA SILVA
Gerente de Mensagens e Atos Legislativos
Florianópolis/SC



Assinaturas do documento



Código para verificação: **Z151XGW1**

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



JERRY EDSON COMPER (CPF: 986.XXX.239-XX) em 29/01/2024 às 11:57:03

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjU5XzI2MV8yMDI0X1oxNTFYR1cx> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00000259/2024** e o código **Z151XGW1** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
GABINETE DO GOVERNADOR**

DESPACHO

Autos do processo nº SCC 0221/2024
Autógrafo do PL nº 229/2023

Veto totalmente o autógrafo do Projeto de Lei nº 229/2023, que “Acrescenta o art. 2º-C e o art. 2º-D à Lei nº 13.516, de 2005”, por ser inconstitucional e contrário ao interesse público.

Florianópolis, 30 de janeiro de 2024.

JORGINHO MELLO
Governador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **CVM77Y81**

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



JORGINHO DOS SANTOS MELLO (CPF: 250.XXX.199-XX) em 30/01/2024 às 17:22:03

Emitido por: "SGP-e", emitido em 14/04/2023 - 11:54:30 e válido até 14/04/2123 - 11:54:30.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDAwMjlxXzlyM18yMDI0X0NWTTc3WTgx> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00000221/2024** e o código **CVM77Y81** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.