



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
CASA CIVIL**

PL/476/21

22/12

16757-0



Ofício nº 587/CC-DIAL-GEMAT

Florianópolis, 27 de maio de 2022.

Senhor Presidente,

De ordem do Secretário-Chefe da Casa Civil designado e em atenção ao Ofício nº GPS/DL/0038/2022, encaminho o Ofício nº SIE OFC 474/2022, da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), contendo manifestação a respeito do Projeto de Lei nº 0476.0/2021, que "Dispõe sobre a simplificação do licenciamento ambiental das intervenções destinadas à conservação, manutenção e pavimentação de estradas vicinais que se encontrem em operação".

Informo ainda que a manifestação do Instituto do Meio Ambiente do Estado de Santa Catarina (IMA) será endereçada a essa Presidência oportunamente.

Respeitosamente,

**Ivan S. Thiago de Carvalho**  
Procurador do Estado  
Diretor de Assuntos Legislativos\*

|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| <b>Lido no Expediente</b> |                    |
| 055                       | Sessão de 31/05/22 |
| Anexar ao)                | PL 476/21          |
| Diligência                |                    |
| Secretário                |                    |

Excelentíssimo Senhor  
**DEPUTADO MOACIR SOPELSA**  
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina  
Nesta

\*Portaria nº 038/2021 - DOE 21.558  
Delegação de competência

OF 587\_PL\_0467.0\_21\_SIE\_parcial\_enc.doc  
SCC 5145/2022



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
ASSESSORIA DE MEIO AMBIENTE



Parecer nº 30/2022  
SGPE SCC 5145/2022

Florianópolis, 21 de março de 2022

Diante do disposto no PL./0476.0/2021 (fl. 6-7), a ASMAM apresenta as seguintes considerações.

No Art. 1º, solicita-se que além das atividades de conservação, manutenção e pavimentação, também haja a inclusão das atividades de '**restauração e melhorias**' e '**revitalização**', tendo em vista que parcela significativa das obras executadas por essa SIE tratam-se de restauração e revitalização de rodovias, bem como, considerando que essas atividades citadas apresentam menor intervenção do que a pavimentação, por exemplo.

Ademais, importante ressaltar que, segundo Decreto Estadual nº 2.905, de 14 de março de 2014, Art. 2º, as atividades de manutenção e revitalização com extensão inferior a 30 km já são dispensadas de qualquer ato autorizativo ambiental.

Sugere-se a revisão do disposto no parágrafo único do Art. 1º, de modo que as atividades citadas nesse parágrafo também sejam dispensadas de licenciamento ambiental. Destaca-se que, se o objetivo do Projeto de Lei é simplificar e desburocratizar as intervenções ali mencionadas, não é razoável que se exija licenciamento ambiental para atividades correlatas, tendo em vista que grande parte das obras rodoviárias faz uso de caixas de empréstimo e canteiro de obras, bem como, tendo em vista que as Resoluções CONSEMA nº 98/2017 e 99/2017 não trazem menção ao licenciamento dessas.

Sugere-se que seja especificado se o disposto no Art. 1º é aplicado apenas para os casos de intervenção sobre a via já existente, e como proceder nos casos em que há necessidade de realizar alguma intervenção que vá além dessa. Deve-se atentar ao fato de que, via de regra, projetos de pavimentação incluem a adoção de soluções técnicas, como melhorias de curvas, recomposição de taludes, implantação de obras de arte e outros, que acabam ocasionando intervenções além da via existente, em pontos específicos. Portanto, caso o Art. 1º se aplique apenas para obras executadas exclusivamente sobre a via existente, sua aplicabilidade prática ficará restrita e pouco utilizada.

Quanto ao Art. 2º, indica-se a necessidade de especificar a quem caberá realizar o enquadramento da estrada como vicinal, de modo a não haver questionamentos posteriores por parte do órgão ambiental. Salienta-se a necessidade de apresentação de critérios específicos de modo a padronizar o enquadramento das estradas como vicinais, distanciando-se da subjetividade de quem for fazê-las.

Por fim, solicita-se que esse PL seja encaminhado à Diretoria de Planejamento para análise e manifestação, principalmente no que se refere ao Art. 2º.

(assinado digitalmente)  
**Assessoria de Meio Ambiente**



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **Q0N442PI**



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

- ✓ **THAIRINI CLAUDINO ZAVISTANOVICZ** (CPF: 026.XXX.800-XX) em 21/03/2022 às 17:39:11  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 01/08/2019 - 14:24:55 e válido até 01/08/2119 - 14:24:55.  
(Assinatura do sistema)
  
- ✓ **MARIA EDUARDA FAGUNDES DE AQUINO** (CPF: 079.XXX.319-XX) em 21/03/2022 às 17:41:12  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 20/08/2019 - 17:24:24 e válido até 20/08/2119 - 17:24:24.  
(Assinatura do sistema)

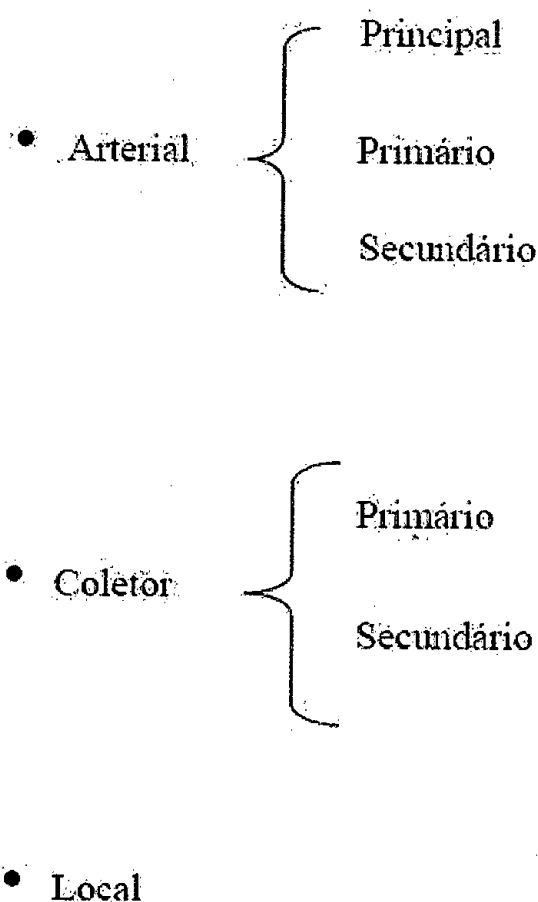
Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA1MTQ1XzUxNDZfMjAyMI9RME40NDJQSQ==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00005145/2022** e o código **Q0N442PI** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

À Diretoria de Planejamento/SIE,

Com relação ao PL 0476.0/2021, de autoria do Deputado Mauro de Nadal que "Dispõe sobre a simplificação do licenciamento ambiental das intervenções destinadas à conservação, manutenção e pavimentação de estradas vicinais que se encontrem em operação", analisando especificamente o art. 2º temos a informar:

- 1) A caracterização da malha rodoviária estadual obedece aos critérios contidos no "Roteiro Básico para Sistemas Rodoviários Estaduais" (Publicação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT 2006) que são mínimos e padronizados para a elaboração de Sistemas Rodoviários Estaduais, em conformidade com as diretrizes estabelecidas por lei;
- 2) Dessa forma se utiliza a metodologia da Classificação Funcional do Sistema Rodoviário do Brasil, cujos critérios de homogeneidade funcional dão origem aos sistemas:



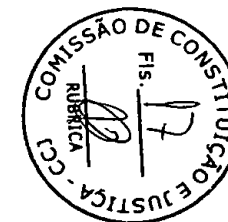
Fonte: Roteiro Básico para Sistemas Rodoviários Estaduais" (Publicação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT 2006

3) A tabela abaixo mostra a síntese das características e critérios dos Sistemas Funcionais:

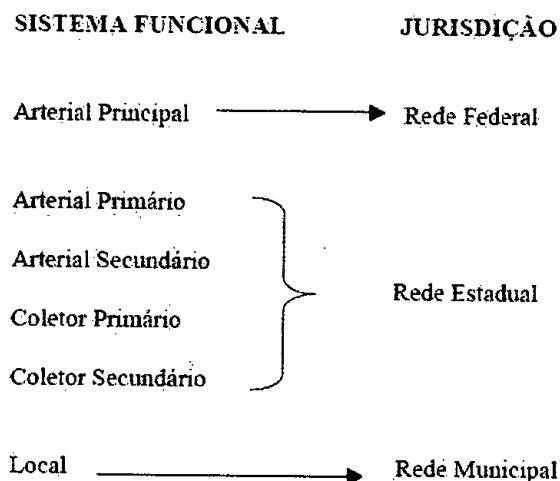
**SÍNTESE DAS CARACTERÍSTICAS E CRITÉRIOS DOS SISTEMAS FUNCIONAIS**

| Sistemas Funcionais |            | Funções Básicas                                                                                                                                                                                                                                  | Extensão (%<br>km) | Serviço (%<br>Veículos -<br>km) | Extensão<br>Méd.<br>Viagens<br>(km) | Tráfego<br>Médio Diário | Veloc. Média<br>de Operação<br>(km/h) | Espaçamento                                                                         |
|---------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Arterial            | Principal  | Tráfego internacional e inter-regional.<br>Grande mobilidade.<br>Sistema contínuo na região.<br>Conexão com rodovias similares em regiões vizinhas.<br>Conectar cidades com população acima de 150.000 habitantes e as capitais.                 | 2 - 3,5            | 30 - 35                         | 120                                 | 1000                    | 60 - 120                              | Controlado pela localização das cidades e regiões conectadas por estas rodovias.    |
|                     | Primário   | Tráfego inter-regional e interestadual.<br>Mobilidade.<br>Sistema contínuo em combinação com o sistema principal.<br>Conectar cidades com população acima de 50.000 habitantes.                                                                  | 1,5 - 3,5          | 15 - 20                         | 80                                  | 500                     | 50 - 100                              | Estabelecido de forma a não duplicar os serviços das rodovias arteriais principais. |
|                     | Secundário | Tráfego interestadual e intra-estadual.<br>Mobilidade.<br>Sistema contínuo combinado com os sistemas arteriais principal e primário.<br>Conectar cidades com população acima de 10.000 habitantes.                                               | 2,5 - 5            | 10 - 20                         | 60                                  | 250                     | 40 - 80                               | Estabelecido de forma a não duplicar os serviços das rodovias arteriais principais. |
| Coletor             | Primário   | Tráfego intermunicipal.<br>Mobilidade e acesso.<br>Sistema contínuo combinado com o sistema arterial.<br>Alimentador do sistema arterial.<br>Conectar cidades com população acima de 5.000 habitantes.                                           | 4 - 8              | 8 - 10                          | 50                                  | 150                     | 30 - 70                               | Estabelecido de acordo com a distribuição e concentração populacional.              |
|                     | Secundário | Tráfego intermunicipal.<br>Acesso e mobilidade.<br>Alimentador dos sistemas de mais alta função.<br>Conectar cidades com população acima de 2.000 habitantes e as sedes-municipais.<br>Atender as grandes áreas de baixa densidade populacional. | 10 - 15            | 7 - 10                          | 35                                  | 50                      | 30 - 60                               | Não duplicar serviços.                                                              |
| Local               |            | Tráfego intra-municipal.<br>Deve proporcionar principalmente acesso.<br>Pode sofrer descontinuidade mas não ser isolado do resto da rede.                                                                                                        | 65 - 80            | 5 - 30                          | 20                                  | 10                      | 20 - 50                               | Estabelecido de acordo com a distribuição e concentração populacional.              |

Fonte: Roteiro Básico para Sistemas Rodoviários Estaduais” (Publicação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT 2006)



- 4) Como principal critério para definição da malha, a Classificação Funcional estabelece também uma delimitação jurisdicional, quando recomenda uma correspondência entre sistemas funcionais e jurisdições conforme mostrado abaixo:



Fonte: Roteiro Básico para Sistemas Rodoviários Estaduais” (Publicação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT 2006)

Entretanto, nesse Roteiro é dito que fatores de caráter político-social-administrativo devem influir na malha rodoviária de cada jurisdição, para que sua representatividade abranja as necessidades globais do setor. Após definida a rede de cada jurisdição com base na Classificação Funcional, a mesma seria submetida aos poderes executivo e legislativo, que nela fariam representar seus objetivos.

Atualmente em nosso estado a relação de rodovias é expressa através do decreto estadual 759/2011 (e posteriormente são apresentadas através do Relatório Sistema Rodoviário Estadual-SRE) onde não são caracterizadas as funções de cada trecho, mas sim o critério de numeração que define a nomenclatura das rodovias com a justaposição do prefixo designativo da Unidade da Federação (SC) e três algarismos. O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, de acordo com as definições estabelecidas no Sistema Nacional de Viação e os outros dois algarismos definem a posição da rodovia em relação à capital do estado.

- 0 (zero) ..... rodovias radiais
- 1 (um) ..... rodovias longitudinais
- 2 (dois) ..... rodovias transversais
- 3 (três) ..... rodovias diagonais
- 4 (quatro) ..... ligações

Fonte: Roteiro Básico para Sistemas Rodoviários Estaduais” (Publicação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT 2006)

Superintendência de Planejamento e Gestão  
 Diretoria de Planejamento  
 Gerência de Planejamento de Infraestrutura, Logística e Mobilidade

5) No âmbito desta Secretaria a Classificação das Estradas e suas Características Técnicas e Operacionais é feita de acordo com a tabela mostrada abaixo, integrante do documento intitulado “Diretrizes para a Concepção de Estradas DCE-C”:

Tabela 2: Classificação das Estradas e suas Características Técnicas e Operacionais

| Função da Estrada                                                                                                                           |                                                        | Características de Projeto e de Operação |                                                             |                              |                                            |                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Grupo de Categoria                                                                                                                          | Categoria da Estrada                                   | Tipo de Tráfego                          | Velocidade Admissível <sup>1)</sup> V <sub>adm</sub> (km/h) | Seção Transversal            | Interseções                                | Velocidade de Projeto V <sub>p</sub> (km/h) |
| 1                                                                                                                                           | 2                                                      | 3                                        | 4                                                           | 5                            | 6                                          | 7                                           |
| <b>A</b><br>estradas sem urbanização nas margens;<br>fora de áreas urbanizadas;<br>com função determinante de interligação                  | A I interligação longa                                 | vam<br>vam                               | nenhuma<br>≤ 100 [120]                                      | pista dupla<br>pista simples | níveis diversos<br>[niv. div.] nível único | 120 100<br>100 90 [80]                      |
|                                                                                                                                             | A II interligação supra-regional/<br>regional          | vam<br>[vam] geral                       | nenhuma<br>≤ 100                                            | pista dupla<br>pista simples | niv. div. [nível único]<br>nível único     | 100 90 [80]<br>90 80 [70]                   |
|                                                                                                                                             | A III interligação de comunidades                      | vam<br>geral                             | ≤ 100<br>≤ 100                                              | pista dupla<br>pista simples | [niv. div.] nível único<br>nível único     | [90] 80 70<br>80 70 60                      |
|                                                                                                                                             | A IV interligação com função de<br>integração de áreas | geral                                    | ≤ 100                                                       | pista simples                | nível único                                | 70 60 [50]                                  |
|                                                                                                                                             | A V interligação secundária                            | geral                                    | ≤ 100                                                       | pista simples                | nível único                                | [50] nenhuma                                |
|                                                                                                                                             | A VI caminho rural                                     | geral                                    | ≤ 100                                                       | pista simples                | nível único                                | nenhuma                                     |
| <b>B</b><br>estradas sem urbanização nas margens;<br>em áreas urbanizadas e pré-<br>urbanizadas;<br>com função determinante de interligação | B I auto-estrada urbana                                | vam                                      | ≤ 100                                                       | pista dupla                  | niv. div.                                  | 100 90 80 [70]                              |
|                                                                                                                                             | B II de trânsito rápido                                | vam                                      | ≤ 80                                                        | pista dupla                  | niv. div. [nível único]                    | 80 70 [60]                                  |
|                                                                                                                                             | B III principal                                        | geral<br>geral                           | ≤ 70<br>≤ 70                                                | pista dupla<br>pista simples | nível único<br>nível único                 | 70 60 [50]<br>70 60 [30]                    |
|                                                                                                                                             | B IV coletora principal                                | geral                                    | ≤ 60                                                        | pista simples                | nível único                                | 60 50                                       |
| <b>C</b><br>estradas com urbanização nas margens;<br>em áreas urbanizadas;<br>com função determinante de interligação                       | C III principal                                        | geral<br>geral                           | 50<br>50                                                    | pista simples                | nível único<br>nível único                 | [70] [60] 50 [40] nenhuma<br>[60] 50 [40]   |
|                                                                                                                                             | C IV coletora principal                                | geral                                    | 50                                                          | pista simples                | nível único                                | 50 [40]                                     |
| <b>D</b><br>estradas com urbanização nas margens;<br>em áreas urbanizadas;<br>com função determinante de integração                         | D IV coletora                                          | geral                                    | ≤ 50                                                        | pista simples                | nível único                                | nenhuma                                     |
|                                                                                                                                             | D V de acesso às propriedades<br>nas margens           | geral                                    | ≤ 50                                                        | pista simples                | nível único                                | nenhuma                                     |
| <b>E</b><br>estradas com urbanização nas margens;<br>em áreas urbanizadas;<br>com função determinante local                                 | E V de acesso às propriedades<br>nas margens           | geral                                    | velocidade de<br>pedestre                                   | pista simples                | nível único                                | nenhuma                                     |
|                                                                                                                                             | E VI caminho urbano                                    | geral                                    | velocidade de<br>pedestre                                   | pista simples                | nível único                                | nenhuma                                     |

1) } - valores de exceção  
vam - veículos automotores

1) Copiada da DCE-C (RAS-I Edição 1995)  
2) Nos segmentos fora de interseções e de acordo com a legislação Alemã



- 6) De acordo com o Glossário de Termos Técnicos Rodoviários do DNIT-2017:
- Rodovia Vicinal: Estrada local, destinação principalmente a dar acesso a propriedades lindeiras ou caminho que liga povoações relativamente pequenas e próximas;
- 7) O termo vicinal (do latim *vicinales*) diz respeito à coisas vizinhas, próximas; que pertence ou diz respeito às cercanias; diz-se do caminho ou estrada que liga povoações próximas;
- 8) De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) as vias rurais são divididas em rodovias e estradas. A rodovia é definida como via rural pavimentada e a estrada é definida como via rural não pavimentada;

Diante do exposto acima:

- a) No âmbito do Planejamento esta Secretaria não utiliza o termo “vicinal” para caracterizar qualquer tipo de trecho rodoviário;
- b) Quanto à consideração sobre o conceito de estrada vicinal do artigo 2º do projeto de lei:
- ☐ Não leva em conta a definição estabelecida pelo CTB que define vias pavimentadas como rodovias;
  - ☐ Utiliza a característica “de âmbito local” sem esclarecer adequadamente o que pode ser considerado “local”;
  - ☐ Utiliza a característica “padrão técnico modesto” sem especificar o que isso significa;
  - ☐ Caracteriza também como “compatível com o tráfego de quem as utilizam” e também não especifica exatamente o que isso significa;
- c) Não recomendamos que na relação de trechos rodoviários esta Secretaria venha caracterizar trechos sob sua responsabilidade como vicinais. Sob o ponto de vista estritamente técnico o termo “vicinal” só deveria ser utilizado para caracterizar vias locais e sob jurisdição municipal devido à hierarquia funcional;
- d) Outrossim alertamos que caso se decida manter o P.L. da forma aqui apresentada esta Secretaria terá imensa dificuldade ou mesmo a impossibilidade de caracterizar trechos rodoviários sob sua responsabilidade como “vicinais”. Além disso, para que se caracterize adequadamente (e nesse caso com critérios objetivos) será necessária uma minuciosa análise e estudo;

Em 25 de março de 2022.

(assinado eletronicamente)  
Eng. Civil Adão Marcos França  
Gerente de Planejamento de Infraestrutura,  
Logística e Mobilidade





## Assinaturas do documento



Código para verificação: **S3R66T3C**

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



**ADÃO MARCOS FRANÇA** (CPF: 561.XXX.399-XX) em 25/03/2022 às 18:48:21

Emitido por: "SGP-e", emitido em 08/02/2019 - 16:56:36 e válido até 08/02/2119 - 16:56:36.

(Assinatura do sistema)



Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA1MTQ1XzUxNDZfMjAyMI9TM1I2NIQzQw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00005145/2022** e o código **S3R66T3C** 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**



**PARECER Nº 334/22-PGE/NUAJ/SIE**

Florianópolis, data da assinatura digital.

**Referência:** SCC5145/2022

**Assunto:** PL 0476.0/2021

**Origem:** SCC/GEMAT

**Interessado:** Secretaria de Estado da Casa Civil

**Ementa:** Solicitação de manifestação a respeito do Projeto de Lei n. 0476.0/2021, que *"Dispõe sobre a simplificação do licenciamento ambiental das intervenções destinadas à conservação, manutenção e pavimentação de estradas vicinais que se encontrem em operação"*. Ausência de contrariedade ao interesse público. Sugestões de alteração.

## **RELATÓRIO**

Trata-se de pedido de diligência formulado pela Secretaria de Estado da Casa Civil, competindo a essa consultoria jurídica, consoante o Ofício nº 223/CC-DIAL-GEMAT, o exame e a emissão de parecer a respeito do Projeto de Lei n. 0476.0/2021, que Dispõe sobre a simplificação do licenciamento ambiental das intervenções destinadas à conservação, manutenção e pavimentação de estradas vicinais que se encontrem em operação", oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

Consultados os setores técnicos da pasta, vieram os autos para elaboração de parecer. É o relatório.

## **FUNDAMENTAÇÃO**

A diligência proveniente da Assembleia Legislativa foi remetida pela Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil para exame e parecer da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE).

O Decreto 2.382, de 28 de agosto de 2014, que dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo, determina, a respeito das diligências, que:

Art. 19. As diligências oriundas da ALESC em relação a projetos de lei deverão, no âmbito do Poder Executivo, ser encaminhadas às Secretarias de Estado ou aos órgãos especificados nos pareceres emitidos pelas comissões parlamentares e, a critério da DIAL, a outras Secretarias ou órgãos considerados necessários, para resposta no prazo máximo de 10 (dez) dias.

§ 1º A resposta às diligências deverá:

I – atender aos quesitos formulados ou às solicitações de manifestação contidas na diligência e ser elaborada em linguagem clara e objetiva, fornecendo aos



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



parlamentares entendimento preciso, a fim de esclarecer eventuais dúvidas suscitadas;

II – tramitar instruída com parecer analítico, fundamentado e conclusivo, elaborado pela consultoria jurídica ou pela unidade de assessoramento jurídico, e referendado pelo titular da Secretaria de Estado ou pelo dirigente da fundação, autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista proponente, nos pedidos que envolverem matéria jurídica, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 8º deste Decreto; e

III – ser apresentada em meio físico mediante a juntada dos documentos que a integram ao ofício encaminhado pela GEMAT, observado, no que couber, o disposto no § 5º do art. 7º deste Decreto.

§2º As respostas às diligências apresentadas inadequadamente, de forma a impossibilitar o seu processamento pela GEMAT, serão imediatamente devolvidas à origem, para cumprimento dos requisitos de que trata este artigo.

§ 3º Os órgãos setoriais, setoriais regionais e seccionais serão responsáveis pelo conteúdo e pela autenticidade dos documentos por eles expedidos para que a SCC, por intermédio da GEMAT, possa fornecer à ALESC material pertinente e satisfatório a atender às diligências

No âmbito da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), foram consultadas a Assessoria de Meio Ambiente – ASMAN e a Diretoria de Planejamento - DPLA.

Do Parecer nº 30/2022 (p. 11), elaborado pela ASMAM, extrai-se:

(...) No Art. 1º, solicita-se que além das atividades de conservação, manutenção e pavimentação, também haja a inclusão das atividades de restauração e melhorias, e, revitalização, tendo em vista que parcela significativa das obras executadas por essa SIE tratam-se de restauração e revitalização de rodovias, bem como, considerando que essas atividades citadas apresentam menor intervenção do que a pavimentação, por exemplo.

Ademais, importante ressaltar que, segundo Decreto Estadual nº 2.905, de 14 de março de 2014, Art. 2º, as atividades de manutenção e revitalização com extensão inferior a 30 km já são dispensadas de qualquer ato autorizativo ambiental.

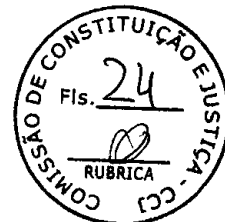
Sugere-se a revisão do disposto no parágrafo único do Art. 1º, de modo que as atividades citadas nesse parágrafo também sejam dispensadas de licenciamento ambiental. Destaca-se que, se o objetivo do Projeto de Lei é simplificar e desburocratizar as intervenções ali mencionadas, não é razoável que se exija licenciamento ambiental para atividades correlatas, tendo em vista que grande parte das obras rodoviárias faz uso de caixas de empréstimo e canteiro de obras, bem como, tendo em vista que as Resoluções CONSEMA nº 98/2017 e 99/2017 não trazem menção ao licenciamento dessas.

Sugere-se que seja especificado se o disposto no Art. 1º é aplicado apenas para os casos de intervenção sobre a via já existente, e como proceder nos casos em que há necessidade de realizar alguma intervenção que vá além dessa. Deve-se atentar ao fato de que, via de regra, projetos de pavimentação incluem a adoção de soluções técnicas, como melhorias de curvas, recomposição de taludes, implantação de obras de arte e outros, que acabam ocasionando intervenções além da via existente, em pontos específicos. Portanto, caso o Art. 1º se aplique apenas para obras executadas exclusivamente sobre a via existente, sua aplicabilidade prática ficará restrita e pouco utilizada.

Quanto ao Art. 2º, indica-se a necessidade de especificar a quem caberá realizar o enquadramento da estrada como vicinal, de modo a não haver questionamentos posteriores por parte do órgão ambiental. Salienta-se a necessidade de



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



apresentação de critérios específicos de modo a padronizar o enquadramento das estradas como vicinais, distanciando-se da subjetividade de quem for fazê-las. Por fim, solicita-se que esse PL seja encaminhado à Diretoria de Planejamento para análise e manifestação, principalmente no que se refere ao Art. 2º.

A DPLA, de sua vez, apontou problemáticas quanto ao uso do termo "vicinal" utilizado no art. 2º do PL nº 0476.0/2021, visto contrariar as definições estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro e porque a manutenção do uso do termo dificultaria a caracterização de trechos rodoviários.

Por fim, destaca-se que os presentes autos foram encaminhados ao Núcleo de Atendimento Jurídico aos Órgãos Setoriais e Seccionais do Sistema Administrativo de Serviços Jurídicos (NUAJ) nesta data.

**CONCLUSÃO**

Ante o exposto, opina-se<sup>1</sup> pela não existência de contrariedade ao interesse público no conteúdo do Projeto de Lei nº 0476.0/2021 de origem parlamentar, que "Dispõe sobre a simplificação do licenciamento ambiental das intervenções destinadas à conservação, manutenção e pavimentação de estradas vicinais que se encontrem em operação", **recomendando-se o atendimento das sugestões propostas pela Assessoria de Meio Ambiente e pela Superintendência de Planejamento e Gestão.**

Encaminhem-se os autos ao Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade para referendar o presente parecer em cumprimento ao disposto no art. 19, § 1º, II, do Decreto nº 2.382/2014, para posterior encaminhamento à Secretaria de Estado da Casa Civil.

É o parecer.

**FLÁVIA BALDINI KEMPER**

**Procuradora do Estado**

<sup>1</sup>Consoante doutrina de José dos Santos Carvalho Filho, "Refletindo um juízo de valor, uma opinião pessoal do parecerista, o parecer não vincula a autoridade que tem competência decisória, ou seja, aquela a quem cabe praticar o ato administrativo final. Trata-se de atos diversos – o parecer e o ato que o aprova ou rejeita. Como tais atos têm conteúdos antagônicos, o agente que opina nunca poderá ser o que decide" (CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 31. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2017, p. 118).



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **43MYG45R**

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



**FLAVIA BALDINI KEMPER** (CPF: 070.XXX.519-XX) em 31/03/2022 às 16:30:15

Emitido por: "SGP-e", emitido em 03/08/2020 - 15:46:00 e válido até 03/08/2120 - 15:46:00.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA1MTQ1XzUxNDZfMjAyMI80M01ZRzQ1Ug==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00005145/2022** e o código **43MYG45R** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Ofício nº. **SIE OFC 474/2022**

Florianópolis, data da assinatura digital

Processo SCC 5145/2022



Senhor Gerente,

Com os cordiais cumprimentos, dirijo-me a Vossa Senhoria, para encaminhar o processo SCC 5145/2022, referente à análise do Projeto de Lei nº 0476.0/2021 que "Dispõe sobre a simplificação do licenciamento ambiental das intervenções destinadas à conservação, manutenção e pavimentação de estradas vicinais que se encontrem em operação", oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)

Comunicamos que segue anexo, PARECER PGE/NUAJ SIE nº 334/2022, elaborado pelo Núcleo de Atendimento Jurídico aos Órgãos Setoriais e Seccionais do Sistema Administrativo de Serviços Jurídicos (NUAJ), o qual corroboro e ratifico por meio deste.

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

Atenciosamente,

**THIAGO AUGUSTO VIEIRA**  
Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade

Págin  
al

I  
Ao Senhor  
**IVAN S THIAGO DE CARVALHO**  
Diretor de Assuntos Legislativos  
Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)  
Florianópolis – SC





## Assinaturas do documento



Código para verificação: **QF5K5Y30**

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



**THIAGO AUGUSTO VIEIRA** (CPF: 036.XXX.249-XX) em 01/04/2022 às 15:41:18

Emitido por: "SGP-e", emitido em 11/02/2020 - 14:11:58 e válido até 11/02/2120 - 14:11:58.

(Assinatura do sistema)



Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA1MTQ1XzUxNDZfMjAyMI9RRjVLNVkzMA==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00005145/2022** e o código **QF5K5Y30** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.