

PARECER Nº 282/2022

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO - CCJR

Processo: 5087/2022

Autor: Dídimo Vovô

Assunto: Projeto de lei que “Autoriza a transferência do trecho de 40 km da estrada do rio dos couros que liga o bairro pedra 90 até o novo renascer no município de Cuiabá/MT e dá outras providências.”

I – RELATÓRIO

O Vereador ingressa em plenário com o projeto de lei acima epigrafado para devida análise por esta Comissão.

O presente Projeto de Lei tem por objetivo autorizar o município de Cuiabá a transferir o trecho de 40 km da Estrada do Rio dos Couros, no município de Cuiabá/MT ao Estado de Mato Grosso.

É a síntese do necessário.

II - EXAME DA MATÉRIA

1. CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE

Com a vigência da Carta Constitucional o legislador determinou que a organização político-administrativa da República, compreende a União, Estados, Distrito Federal e os Municípios, garantindo a todos os entes autonomia. Uma dessas autonomias é representada pela faculdade que esses entes possuem para estabelecer regras de seu interesse, por meio de suas próprias leis.

Portanto o projeto trata sobre a transferência de um bem público municipal (estrada) para o Estado de Mato Grosso, a quem competirá as atribuições inerentes à gestão do bem.

O projeto envolve dois **entes federados**: o **Município de Cuiabá e o Estado de Mato Grosso**. Cada ente autônomo com sua característica de **auto-organização**, porém **sem participação política no processo legislativo do ente Estado de Mato Grosso**. O projeto **apenas informa** que o referido trecho **será transferido** ao Estado de Mato Grosso, fazendo assim, a vontade representada do Estado de Mato Grosso, **fato que não ocorreu por ausência documental na presente demanda**.

Outro ponto importante é a **falta de participação de órgãos municipais competentes** considerados como necessários em matéria contida no projeto conforme iremos mostrar mais a frente, garantindo assim a **participação social na demanda legislativa**.



Com isso, deixa claro que cada ente federado reside suas peculiaridades no processo de **estadualização de rodovias**.

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e logística- SINFRA, nos informa em seu site:

ESTADUALIZAÇÃO DE RODOVIAS

O que é o serviço?

Estadualização de rodovias é o procedimento de transferência de um trecho ou conjunto de trechos rodoviários e acessos (compreendendo a estrutura física de rodovia e sua operação) da **Jurisdição municipal para Jurisdição do Estado**

Quem pode solicitar?

Municípios e/ou entidades legalmente constituídas

Onde solicitar?

A entidade legalmente constituída com viés público deverá **protocolizar na Gerência de Protocolo da SINFRA o pedido de estadualização**, com toda **documentação necessária** e atendendo os requisitos básicos para estadualização

Quais requisitos básicos deverão ser cumpridos?

Propiciar uma única conexão de sedes municipais ao Sistema Rodoviário Estadual;

Ser coincidente com diretriz de rodovia Estadual Planejada;

Não ser paralela e próximo à sede de município;

Conecta entre si sedes Municipais;

Constituir num corredor estadual e/ou não interromper um corredor federal;

Possuir relevância econômica para o Estado;

Possuir relevância estratégica para a logística do Estado;

Interligar com outros modais de transporte;

Conectar duas ou mais rodovias Federais e/ou Estaduais;

Permitir a conexão de caráter nacional e internacional

Qual a documentação necessária?

Requerimento contendo justificativa sucinta baseada nos requisitos básicos para



estadualização;

Cadastro da Rodovia preenchido acompanhado de arquivo editável (anexo I);

Lei municipal autorizando a Prefeitura a transferir o trecho ao Estado, quando se tratar de propriedade do município (anexo II);

Comprovação, por parte da prefeitura, da liberação da faixa de domínio ao longo de todo o trecho a ser estadualizado, quando se tratar de rodovia de propriedade do município;

Comprovação de propriedade mediante Certidão de Inteiro Teor atualizada, referente aos imóveis localizados ao longo do trecho a ser estadualizado quando se tratar de propriedade privada, conforme (anexo III);

Termo de doação do proprietário referente à área de faixa de domínio localizada ao longo do todo o trecho a ser estadualizada, quanto se tratar de propriedade privada;

Arquivo digital em CD contendo o trecho a ser estadualizado nos formatos SHAPFILE, KMZ, KML, DWG GEORREFERENCIADO E PDF;

Projetos de engenharia de obras executadas ou a executar no trecho a ser transferido (incluindo o projeto de implantação de rodovias), se houver;

Relação de travessias urbanas que serão absorvidas, segmentos críticos e qualquer outro item que apresente relevância sob o ponto de vista de conflito de tráfego ou de risco para segurança dos usuários e pedestres, com indicação do ponto de início e fim do trecho, incluindo a localização geográfica dos mesmos;

Anotação de Responsabilidades Técnica-ART com assinatura do responsável.

Quais as etapas do serviço?

O processo de estadualização de rodovias deve seguir os seguintes trâmites:

Análise de conformidade do processo pela equipe técnica da SINFRA;

Visita in loco para verificações e levantamentos de trecho a ser estadualizado, caso necessário;

Elaboração de parecer conclusivo favorável ou não a estadualização;

Autorização do secretário da SINFRA para inclusão no trecho estadualizado no Sistema Rodoviário Estadual;

Publicação de Decreto de efetivação da estadualização do trecho e implantação no Sistemas Rodoviário Estadual.

Informação retirada no dia 25/05/2022 do site <http://www.sinfra.mt.gov.br/-/16671497-estadualizacao-de-rodovias>

A legislação aplicável em âmbito estadual é referente a [Instrução Técnica 001/2021/SINFRA](#)



de 10 de fevereiro de 2021 que Dispõe sobre procedimentos para estadualização de Rodovias e demais providências.

Além de tais questionamentos, prevê a **Lei Orgânica do Município** de Cuiabá:

“Art. 4º Ao Município de Cuiabá compete:

I - dispor sobre assunto de interesse local, cabendo-lhe, entre outras, as seguintes atribuições:

(...)

h) promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

Art. 41 Compete ao Prefeito, entre outras atribuições: a iniciativa das leis, na forma e casos previstos nesta Lei Orgânica;

(...)

XX - aprovar projetos de edificação e planos de loteamento, arruamento e zoneamento urbano ou para fins urbanos;

(...)

XXIV - providenciar sobre a administração dos bens do Município e sua alienação, na forma da lei;

XXV - organizar e dirigir, nos termos da lei, os serviços relativos às terras do Município;

XXVI - desenvolver o sistema viário do Município;

(...)

XXIX - adotar providências para a conservação e salvaguarda do patrimônio municipal;

(...)

Art. 75 Integram o Patrimônio do Município os bens móveis e imóveis, direitos e ações que, por qualquer título, lhe pertençam.

Parágrafo único. O Palácio Alencastro é bem público inalienável.

Art. 76 Cabe ao Prefeito a administração do Patrimônio Municipal, respeitada a competência da Câmara quanto aos bens utilizados, em seus serviços.

Art. 174 Cabe ao Poder Público, através de seus órgãos da administração direta, indireta e fundacional:

(...)

VI - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial mediante



planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

(destaques nosso).

A **Lei Complementar Municipal nº 232/2011**, que dispõe sobre a **hierarquização viária do município de Cuiabá**, informa que a alteração da classificação de uma via pública urbana deve ser feita através de lei, e deve ser ouvido o **Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano – CMDU – sobre viabilidade e/ou conveniência da mudança**.

Vejamos o citado diploma normativo:

LEI COMPLEMENTAR Nº 232 DE 26 DE MAIO DE 2.011.

DISPÕE SOBRE A HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA DO MUNICÍPIO DE CUIABÁ.

Art. 2º Esta Lei Complementar e seus desdobramentos integram o Sistema Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, como parte do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, conforme estabelecido no [Inciso I do Art. 195 da Lei Orgânica do Município de Cuiabá](#) e da [Lei Complementar Nº 150, de 29 de janeiro de 2007](#).

(...)

Art. 15 A alteração da classificação das Vias Públicas Urbanas aqui estabelecidas dar-se-á **através de Lei, ouvido o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano – CMDU**.

(...)

(destaque nosso).

O projeto não observa os regramentos da Lei de Hierarquização Viária do Município e nem os requisitos previsto no Plano Diretor Municipal, **ausência da manifestação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Estratégico – CMDE e de outros setores competentes**. O projeto não privilegia a **participação social no processo de alteração viária do trecho municipal**.

A **lei Complementar nº 150/2007** que dispõe sobre o **Plano Diretor** de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá e dá outras providências, nos informa:

*Art. 3º O **Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá visa proporcionar o desenvolvimento integrado, harmonioso, o bem-estar social e a sustentabilidade de Cuiabá e da Região do seu entorno, considerado instrumento básico, global e estratégico da política de desenvolvimento urbano e rural, determinante para todos os agentes públicos e privados atuantes no Município.***

(...)

§ 3º Sem prejuízo à autonomia municipal, o Plano Diretor de Desenvolvimento



Estratégico de Cuiabá deverá ser compatível com os seguintes instrumentos:

I - planos internacionais, nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e do desenvolvimento econômico e social;

II - planejamento da Região Polarizada de Cuiabá.

*§ 4º Além do Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá, no **processo de planejamento municipal serão utilizados**, entre outros, os seguintes instrumentos:*

a) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;

b) zoneamento ambiental;

(...);

e) gestão orçamentária participativa;

(...)

Art. 4º O Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá abrange a totalidade do território do Município, incluindo as áreas urbana e rural, estabelecendo diretrizes para:

I - a política de desenvolvimento urbano e rural do município;

(...)

V - a gestão democrática e compartilhada.

(...)

Art. 10 Constituem diretrizes específicas do desenvolvimento estratégico na área de Sistema Viário:

I - elaborar e implementar o Plano Setorial de Sistema Viário urbano e rural;

II - estruturar a malha viária através da definição de: via perimetral integrando os novos setores residenciais, favorecendo a circulação e ocupação urbana, vias marginais aos córregos observando faixa de preservação específica; complementação das vias desarticuladas da rede urbana; previsão de ampliação das vias coletoras favorecendo a circulação e implantação de mobiliário urbano; ampliação da extensão e implementação de ciclovias e vias de pedestres interligando áreas residenciais, preferencialmente nas faixas marginais dos córregos e vias duplicadas; duplicação de rodovias dentro da área urbana; e efetivar o desvio de tráfego rodoviário para vias perimetrais da cidade

A **Lei nº 10257/2001, Estatuto da cidade**, lei que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das



funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

*II – **gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;***

Importante que o projeto observe a conformidade legal com as leis vigentes municipais, pois estas contêm requisitos fundamentais de procedibilidade, conforme demonstrado acima, porém, **o projeto apresentado está em desconformidade com os diplomas acima.**

Jurisprudência correlata:

“Os Municípios com mais de 20 mil habitantes e o Distrito Federal podem legislar sobre programas e projetos específicos de ordenamento do espaço urbano por meio de leis que sejam compatíveis com as diretrizes fixadas no plano diretor.

*Isso significa que nem sempre que o Município for legislar sobre matéria urbanística, ele precisará fazê-lo por meio do Plano Diretor. O Plano Diretor é o instrumento legal que dita a atuação do Município ou do Distrito Federal quanto ao ordenamento urbano, traçando suas linhas gerais, **porém a sua execução pode se dar mediante a expedição de outras lei e decretos, desde que guardem conformidade com o Plano Diretor.***

STF. Plenário. RE 607940/DF, Rel. Min. Teori Zavascki, julgado em 29/10/2015 (Info 805).

Lembrando que não cabe a esta Comissão qualquer análise de mérito quanto ao conteúdo do projeto de lei.

Opinamos pela rejeição, por não suprir os requisitos legais previstos em lei estadual e municipal, salvo juízo diverso

2. REGIMENTALIDADE.

O projeto cumpre as exigências regimentais.

3. REDAÇÃO.

O projeto esta de acordo com a Lei Complementar nº 95/98.

4. CONCLUSÃO.



Por não observar as normas previstas no Plano Diretor, Lei de Hierarquização Viária, não conter a manifestação prévia do Conselho Municipal de Desenvolvimento Estratégico exigida por lei, não contemplar prévia consulta pública e não atender os requisitos estabelecidos pela SINFRA para estadualização de rodovias o projeto não atende os preceitos legais para sua aprovação.

5. VOTO.

VOTO DO RELATOR PELA REJEIÇÃO.

Cuiabá-MT, 8 de julho de 2022



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 320036003000350031003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **Chico 2000 (Câmara Digital)** em **08/07/2022 14:50**

Checksum: **51CA1AB826F5742B83F89632B9B3C184AE2F3218737C1D49680DB7112DDF52A8**



Autenticar documento em <http://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/autenticidade> com o identificador 320036003000350031003A00540052004100, Documento assinado digitalmente conforme MP n° 2.200-2/2001, que institui a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP - Brasil.

