



**ESTADO DE SANTA CATARINA
GABINETE DO GOVERNADOR**

MENSAGEM Nº 1114

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

Nos termos do art. 50 da Constituição do Estado, submeto à elevada deliberação dessa augusta Casa Legislativa, acompanhado de exposição de motivos da Secretaria de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias, o projeto de lei que “Dispõe sobre o Sistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina (SFE-SC), a organização do transporte ferroviário de cargas e de passageiros, o uso da infraestrutura ferroviária e os tipos de outorga para a exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros no Estado e estabelece outras providências”.

Florianópolis, 4 de julho de 2025.

JORGINHO MELLO
Governador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **TO38J6T5**

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



JORGINHO DOS SANTOS MELLO (CPF: 250.XXX.199-XX) em 04/07/2025 às 16:59:33

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/U1BBR18zNzYxMV8wMDAwMDAyN18yN18yMDI1X1RPMzhKNIQ1> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 0000027/2025** e o código **TO38J6T5** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



Exposição de Motivos Nº 2/2024/SPAF

Florianópolis, data da assinatura digital.

Ao Excelentíssimo Governador do Estado de Santa Catarina, Jorginho Mello.

Transmito à apreciação de Vossa Excelência, por intermédio do Senhor Secretário-Chefe da Casa Civil, o presente expediente, que trata da proposta de Projeto de Lei que versa sobre o Subsistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina (SFE/SC). Este projeto aborda a organização do transporte ferroviário de cargas e passageiros, o uso da infraestrutura ferroviária e os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias no âmbito deste Estado, além de outras providências correlatas.

O projeto de lei referente ao Subsistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina (SFE/SC) constitui um instrumento legal que potencializa os objetivos desta Secretaria. Por meio da organização do transporte ferroviário de cargas e passageiros, do uso da infraestrutura ferroviária e da definição dos tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias, busca-se promover alternativas de conexão e integração com todos os modais logísticos do Sistema Nacional de Viação existentes no Estado de Santa Catarina. O intuito é reduzir os custos de transporte, melhorar a competitividade da produção agrícola e industrial, além de oferecer novas alternativas de transporte aos usuários e operadores logísticos.

O estado de Santa Catarina enfrenta um desafio significativo em relação à sua participação no setor ferroviário nacional. Com apenas 4,4% da malha ferroviária nacional e uma participação de 1,45% no volume de carga do modal ferroviário, torna-se evidente a necessidade de aprimorar e expandir a infraestrutura ferroviária no estado. As atuais ferrovias em operação, como a Rumo Malha Sul e a Ferrovia Tereza Cristina, desempenham papéis distintos no transporte de mercadorias, mas enfrentam obstáculos como a falta de manutenção e a limitada conexão com a malha nacional, respectivamente.

A Ferrovia Tereza Cristina, cujos principais produtos transportados são carvão mineral e contêineres, opera com eficiência, mas sua projeção está limitada pela ausência de conexão com a malha ferroviária nacional. Por outro lado, a Rumo Malha Sul, embora tenha trechos em operação e outros abandonados, enfrenta desafios devido à redução de demanda provocada pela falta de manutenção e à necessidade urgente de melhorias na infraestrutura para atender às necessidades de carregamento de grãos, adubos, fertilizantes em São Francisco do Sul e combustíveis em Lages.

Diante desse cenário, é imperativo que o governo de Santa Catarina adote medidas para promover o acesso ferroviário aos demais portos catarinenses, visto que apenas uma pequena parcela do volume de carga do estado é transportada por ferrovias. A expansão da malha ferroviária e a criação de novos terminais ferroviários serão fundamentais para reduzir os custos de logística, facilitar o transporte de mercadorias e promover a competitividade do estado no mercado nacional e internacional.



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

O governo estadual tem investido em projetos vitais como o Corredor Ferroviário de Santa Catarina e a Ferrovia dos Portos, visando integrar municípios estratégicos e criar uma rede ferroviária mais eficiente e abrangente. Essas iniciativas, harmonizadas com o Marco Legal das Ferrovias, representam um passo importante para garantir a conformidade legal e o planejamento adequado das ferrovias catarinenses.

A criação do Subsistema Estadual Ferroviário de Santa Catarina é essencial para catalisar o desenvolvimento econômico, aumentar a competitividade e fortalecer a infraestrutura logística do estado. Reunindo as melhores práticas internacionais e adaptando-as às necessidades locais, o subsistema integrará de forma eficiente o modal ferroviário aos demais existentes no estado, proporcionando benefícios econômicos, sociais e ambientais a longo prazo.

Em resumo, a expansão e modernização da infraestrutura ferroviária em Santa Catarina representam uma oportunidade única para impulsionar o crescimento econômico, promover a sustentabilidade e fortalecer a posição do estado no cenário logístico nacional. Com um planejamento estratégico e investimentos adequados, Santa Catarina poderá se posicionar como um polo ferroviário de destaque, contribuindo para o desenvolvimento regional e a competitividade no mercado global.

Juntamente com os atuais desafios específicos estaduais, a história ferroviária do Brasil elucida a crucial necessidade de modernização e revitalização. Mesmo com a economia brasileira ocupando o sétimo lugar globalmente, a infraestrutura ferroviária nacional não acompanhou o ritmo, classificando-se modestamente em 88º entre 137 países analisados pelo Fórum Econômico Mundial. Na década de 1990, as ferrovias do Brasil representavam apenas 15% das cargas em termos de tonelagem por quilômetro útil, demonstrando uma estagnação preocupante em comparação com seu potencial.

Além disso, a dependência significativa de investimentos públicos para o setor ferroviário brasileiro denota um descompasso com modelos de sucesso internacional. Enquanto o país conta com mais de 8.500 km de ferrovias abandonadas, 11.500 km com baixa demanda, 51.530 km planejados e apenas cerca de 10.000 km realmente ativos, estratégias eficazes de parceria público-privada e atração de investimentos privados se fazem cruciais.

Inspirando-se em práticas exitosas nos EUA, onde a cooperação entre 574 empresas ferroviárias impulsiona a exploração privada em mais de 222.987 km de linhas ativas, com receitas anuais expressivas de US\$ 71,6 bilhões, com o Marco das Ferrovias o Brasil tem a oportunidade de adotar abordagens inovadoras e eficientes para revitalizar seu sistema ferroviário e fomentar seu desenvolvimento econômico e logístico. Com esta proposta de Lei estadual, Santa Catarina certamente se destacará no cenário nacional, contribuindo de forma ímpar para a consecução de tais objetivos.

Atenciosamente,

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



Assinaturas do documento



Código para verificação: **6M2OC9C6**

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



JOSÉ ROBERTO MARTINS (CPF: 591.XXX.709-XX) em 18/07/2024 às 12:28:20

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

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U1BBR18zNzYxMV8wMDAwMDU3MI81NzJfMjAyNF82TTJPQzIDNg==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 00000572/2024** e o código **6M2OC9C6** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



PROJETO DE LEI Nº

Dispõe sobre o Sistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina (SFE-SC), a organização do transporte ferroviário de cargas e de passageiros, o uso da infraestrutura ferroviária e os tipos de outorga para a exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros no Estado e estabelece outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembleia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina (SFE-SC), integrante do Sistema Nacional de Viação (SNV), sobre a organização do transporte ferroviário de cargas e de passageiros, sobre o uso da infraestrutura ferroviária e sobre os tipos de outorga para a exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros no Estado, em conformidade com o disposto no art. 25 da Constituição da República e nos §§ 1º e 2º do art. 2º e no art. 7º da Lei federal nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

Art. 2º Para efeitos desta Lei, considera-se:

I – agente transportador ferroviário: pessoa jurídica responsável pelo transporte ferroviário de cargas e passageiros, desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária;

II – autorização: outorga de direito à exploração de infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário, sob regime jurídico de direito privado, formalizada mediante contrato de adesão;

III – autorizatória: pessoa jurídica responsável pela exploração indireta de ferrovia integrante do SFE-SC, em regime privado, após outorga de autorização;

IV – autorregulador ferroviário: entidade associativa constituída pelas operadoras ferroviárias para gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional;

V – capacidade de transporte: capacidade de tráfego máxima de um trecho ferroviário, observadas premissas técnicas e operacionais de segurança, expressa pela quantidade de trens que podem circular nos 2 (dois) sentidos, em um período determinado;



ESTADO DE SANTA CATARINA

VI – concessão: delegação de infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário feita pelo poder concedente, por prazo determinado, mediante licitação, a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco;

VII – concessionária: pessoa jurídica à qual foi outorgado pelo Estado, por licitação, o direito de explorar a infraestrutura de transporte ferroviário de cargas e de passageiros, precedido ou não de obra;

VIII – faixa de circulação ferroviária (*slot* ferroviário): período estabelecido, em negociação privada, para um trem iniciar, realizar e finalizar uma operação de transporte em determinado segmento ferroviário, observando os acordos de nível de serviço;

IX – ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária e por suas instalações acessórias, com a operação do transporte ferroviário atribuído a uma operadora ferroviária;

X – infraestrutura ferroviária: conjunto de bens essenciais à operação de uma ferrovia, especificamente quanto ao tráfego ferroviário, bem como de bens destinados ao apoio logístico e administrativo da própria ferrovia;

XI – instalações acessórias: conjunto de bens utilizados para registro, despacho, entrada, permanência, movimentação interna e saída de passageiros e cargas relativamente aos domínios de uma ferrovia;

XII – instalações adjacentes: imóveis localizados de forma contígua à faixa de domínio ou a edificações e pátios de uma ferrovia, destinados à execução de serviços associados;

XIII – investidor associado: pessoa natural ou jurídica que venha a investir na construção, no aprimoramento, na adaptação, na ampliação ou na operação de instalações adjacentes com vistas a viabilizar a prestação ou melhorar a rentabilidade de serviços associados à ferrovia;

XIV – malha ferroviária: conjunto determinado de trechos ferroviários;

XV – material rodante: qualquer equipamento ferroviário, com ou sem propulsão própria, capaz de se deslocar por vias férreas;

XVI – operações ferroviárias: conjunto de atividades necessárias para realizar o controle e a execução do tráfego ferroviário;

XVII – operadora ferroviária: pessoa jurídica responsável pela gestão da ferrovia e pela operação do transporte ferroviário, em regime público ou privado, ou pessoa jurídica detentora apenas do direito de passagem conferido por contrato operacional específico (COE);

XVIII – poder concedente: o Estado de Santa Catarina;

XIX – regulador ferroviário: órgão ou entidade da Administração Pública Estadual Direta ou Indireta do Poder Executivo, com a atribuição de regular e de fiscalizar a gestão da infraestrutura e o transporte ferroviário de cargas ou de passageiros;



XX – reparcelamento do solo: reconfiguração do traçado de lotes e de logradouros, para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano;

XXI – segmento ferroviário: qualquer extensão de ferrovia determinada por um ponto de origem e um ponto de destino específicos;

XXII – serviços acessórios: serviços de natureza auxiliar, complementar ou suplementar em relação aos serviços ferroviários, prestados a partir de contratação específica, agregada ou não ao contrato de prestação de serviços principal;

XXIII – serviços associados: serviços relacionados aos serviços ferroviários e aos serviços acessórios, de forma a complementar a receita operacional da operadora ferroviária e contribuir com a viabilidade econômico-financeira da ferrovia;

XXIV – serviços ferroviários: conjunto de atividades que possibilitam o transporte de cargas ou de passageiros, oferecido e prestado aos usuários;

XXV – tráfego ferroviário: fluxo de material rodante em operação técnica e dinâmica de uma ferrovia, fazendo uso da infraestrutura ferroviária de uma determinada malha ferroviária ou de um trecho ferroviário;

XXVI – trânsito ferroviário: utilização física da infraestrutura ferroviária por pessoas, veículos e cargas, isoladamente ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operações de embarque e desembarque, carga e descarga;

XXVII – transporte ferroviário: deslocamento de cargas ou de passageiros por meio da utilização de material rodante sobre a via férrea;

XXVIII – trem: composição de material rodante de tração, impulsão ou autopropulsionado, acoplada ou não a material rodante de transporte;

XXIX – trecho ferroviário: extensão definida de linha férrea, delimitada por:

- a) pátios em que se realizam operações de carga ou descarga;
- b) pátios limítrofes da ferrovia;
- c) pátios que permitam a mudança de direção; ou
- d) pátios que permitam a interconexão das malhas ferroviárias de diferentes operadoras;

XXX – usuário ferroviário: pessoa natural ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte de carga ou de passageiros por via férrea; e

XXXI – usuário investidor: pessoa jurídica que venha a investir em aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional de infraestrutura ferroviária, material rodante e instalações acessórios, com vistas a viabilizar a execução de serviços ferroviários e serviços acessórios ou associados, e que atenda a sua demanda específica em ferrovia que não lhe esteja outorgada.



CAPÍTULO II
DA POLÍTICA ESTADUAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Ferrovário: Art. 3º São objetivos da Política Estadual de Transporte

I – promover a integração do Estado com o SNV e com as unidades federadas limítrofes;

II – promover a integração e alternativas de conexão com todos os modais logísticos existentes no Estado, com o objetivo de reduzir o custo do transporte, melhorar a competitividade da produção catarinense e oferecer novas alternativas de transportes aos usuários e operadores logísticos;

III – possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal;

IV – integrar outros modais de transporte público;

V – reduzir acidentes de trânsito e congestionamentos de tráfego;

VI – ampliar a eficiência energética e a utilização segura de tecnologia e inovação; e

VII – priorizar o conforto e a melhoria da qualidade de vida dos usuários dos serviços.

Parágrafo único. Além dos objetivos de que trata este artigo, aplicam-se ao transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura ferroviária em regime privado os princípios da livre concorrência, da liberdade de preços e da livre iniciativa de empreender.

Ferrovário: Art. 4º São diretrizes da Política Estadual de Transporte

I – redução de restrições da infraestrutura logística;

II – interconexão com trechos ferroviários em operação;

III – grau de complexidade de implantação do projeto;

IV – redução da emissão de poluentes e gases que contribuem para o efeito estufa em comparação ao modal rodoviário;

V – sustentabilidade econômico-financeira e social do projeto;

VI – planejamento integrado com o uso do solo para minimizar deslocamentos forçados de comunidades e promover a conectividade urbana;



ESTADO DE SANTA CATARINA

VII – incentivo ao uso de tecnologias sustentáveis na construção, operação e manutenção da infraestrutura ferroviária, priorizando materiais de baixo impacto ambiental e técnicas de engenharia ecológica;

VIII – promoção da compensação ambiental e de programas de recuperação de áreas degradadas, assegurando que a expansão ferroviária ocorra de forma responsável e harmoniosa com o meio ambiente e a sociedade; e

IX – criação de mecanismos institucionais ou de governança para a viabilização do projeto.

Art. 5º A política estadual de transporte ferroviário e a instalação de infraestrutura ferroviária observarão o disposto nos planos diretores municipais e, em regiões metropolitanas, nos planos de desenvolvimento urbano integrado.

CAPÍTULO III DO SISTEMA FERROVIÁRIO DO ESTADO DE SANTA CATARINA

Seção I Da Administração

Art. 6º Compete ao Estado administrar, direta ou indiretamente, o SFE-SC, compreendendo o planejamento, a construção, a manutenção, a operação, a exploração e a fiscalização dos serviços e das obras públicas referentes ao transporte ferroviário de sua competência, incluindo o transporte intermunicipal e aqueles a ele delegados por outros entes públicos, sem prejuízo das atribuições conferidas ao regulador ferroviário.

Seção II Das Ferrovias Integrantes do Sistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina

Art. 7º O SFE-SC é constituído pela infraestrutura de transporte ferroviário existente ou planejada, incluindo pátios, terminais, oficinas de manutenção e demais instalações, sob a competência do Estado.

§ 1º A relação de ferrovias que integram o SFE-SC será consolidada por decreto do Governador do Estado, que deverá indicar os traçados referenciados por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

§ 2º As localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas dos projetos ferroviários são indicativas de traçados, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Art. 8º A infraestrutura de transporte ferroviário delegada ao Estado por outro ente federado poderá integrar o SFE-SC enquanto perdurar a delegação, aplicando-se, no que for compatível com o instrumento de delegação, o disposto nesta Lei quanto aos regimes de exploração, público ou privado, do transporte ferroviário.

Parágrafo único. O Estado poderá receber da União ou de outro ente federado, a qualquer título, bens móveis ou imóveis, a fim de compor a infraestrutura do SFE-SC, respeitados o interesse público e a legislação vigente.



ESTADO DE SANTA CATARINA

Art. 9º Fica o Estado autorizado a desativar, erradicar ou suprimir segmentos ou trechos ferroviários, sob sua competência, de tráfego inexpressivo, não passíveis de exploração, na forma dos arts. 12 e 13 desta Lei, assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

§ 1º A desativação, erradicação ou supressão de segmentos ou trechos ferroviários do SFE-SC destinados ao transporte ferroviário, ainda que de trechos remanescentes, de qualquer extensão, será precedida por audiências públicas com os setores afetados e fica condicionada à aprovação dos órgãos públicos competentes, inclusive, quando pertinente, dos órgãos responsáveis pela política de preservação do patrimônio cultural, devendo ser fundamentada em estudos técnicos que demonstrem a impossibilidade de receberem destinação ferroviária, turística ou cultural.

§ 2º A destruição de materiais considerados inservíveis remanescentes de segmentos, trechos ou veículos ferroviários, em operação ou não, ocorrerá somente após esgotadas as possibilidades de reutilizá-los em segmentos ou trechos ferroviários ou, subsidiariamente, em outras finalidades, observado o laudo técnico assinado por profissional competente.

§ 3º O Estado poderá alienar os bens decorrentes da desativação, erradicação ou supressão dos segmentos ou trechos ferroviários de que trata este artigo.

Art. 10. O Estado poderá alienar, arrendar, conceder ou ceder o uso de bens imóveis que componham o SFE-SC ou a ele adjacentes, quando destinados a viabilizar a outorga de autorização ou a celebração de contrato de concessão ou parceria público-privada, incluindo os voltados a fomentar a exploração de serviços associados ou serviços acessórios durante a execução de tais ajustes, nos termos desta Lei.

Seção III Da Classificação das Ferrovias Integrantes do Sistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina

Art. 11. Ficam as ferrovias integrantes do SFE-SC classificadas:

I – quanto à espécie:

- a) de cargas; ou
- b) de passageiros;

II – quanto ao transportador:

- a) vinculado à gestão da infraestrutura ferroviária; ou
- b) desvinculado da gestão da infraestrutura ferroviária; e

III – quanto ao regime de exploração:

- a) em regime de direito público; ou
- b) em regime de direito privado.



Seção IV

Dos Regimes de Exploração das Ferrovias Integrantes do Sistema Ferroviário do Estado de Santa Catarina

Art. 12. A exploração das ferrovias integrantes do SFE-SC será executada pelo Estado, de forma:

I – direta; ou

II – indireta, por meio de autorização ou concessão.

Art. 13. A exploração indireta das ferrovias integrantes do SFE-SC será exercida por operadora ferroviária:

I – em regime privado, mediante outorga de autorização; ou

II – em regime público, mediante outorga de concessão.

§ 1º As outorgas de que trata este artigo devem ser consubstanciadas em contrato a ser celebrado com o Estado que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta Lei e de sua regulamentação.

§ 2º O regime de direito público pressupõe a propriedade pública da infraestrutura ferroviária e a sua consequente reversão ao término do prazo de delegação, bem como a realização de processo licitatório, nos termos da legislação aplicável, previamente à celebração do contrato de que trata o § 1º deste artigo, que poderá prever, como atribuições da concessionária, dentre outras:

I – a implantação e a exploração de ferrovia que componha o SFE-SC, na forma dos arts. 7º e 8º desta Lei; e

II – a prestação de serviços ferroviários, incluindo serviços acessórios e serviços associados, conjuntamente à exploração da infraestrutura ferroviária.

§ 3º O regime de direito privado, em consonância com o disposto nesta Lei, com normas regulamentares e com o contrato de que trata o § 1º deste artigo, poderá permitir à autorizatária, por sua conta e risco, com garantia de liberdade de preços, o exercício das seguintes atividades, dentre outras:

I – a implantação e a exploração de infraestrutura ferroviária, dentro dos limites do Estado, observadas as condicionantes previstas nesta Lei;

II – a implantação e a exploração de infraestrutura relativa a trechos ferroviários de curta e média extensões, classificados como ferrovias de ligação, ramais e acessos ferroviários, conectados a uma ferrovia integrante do SFE-SC, existente ou planejada, ou a outro modal de transporte pertencente ao SNV;

III – a exploração de infraestrutura ferroviária já implantada, integrante do SFE-SC, que possua as características indicadas no inciso II deste parágrafo;

IV – a exploração de trechos ferroviários em processo de devolução ou de desativação;



ESTADO DE SANTA CATARINA

V – a exploração de infraestrutura e a operacionalização de ferrovia cuja vocação seja preponderante ao transporte ferroviário de cargas, ainda que atendam a outras demandas de transporte de bens ou passageiros; e

VI – a prestação de serviços ferroviários, incluindo serviços acessórios e serviços associados, desvinculados da exploração de infraestrutura, na qualidade de agente transportador ferroviário.

§ 4º O Estado, concorrentemente aos órgãos de defesa da concorrência, reprimirá as práticas anticompetitivas e o abuso do poder econômico na exploração indireta de ferrovias integrantes do SFE-SC.

§ 5º A outorga da exploração de determinada ferrovia integrante do SFE-SC a uma operadora ferroviária não implica a preclusão da possibilidade de outorga da exploração de outras ferrovias, ainda que compartilhem os mesmos pares de origem e destino ou a mesma região geográfica, na forma da regulamentação desta Lei, desde que a demanda as justifique.

Art. 14. A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculada da exploração da infraestrutura por agente transportador ferroviário fica condicionada à inscrição válida em registro a ser instituído pelo regulador ferroviário, na forma da regulamentação desta Lei.

§ 1º Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade de transporte a agente transportador ferroviário, observadas as limitações impostas pela legislação de regência, notadamente quanto aos aspectos ambientais, urbanísticos e de segurança.

§ 2º Nas ferrovias outorgadas em regime público, a oferta de capacidade mínima para a execução do transporte por agente transportador ferroviário deve obedecer ao estabelecido no contrato de outorga.

CAPÍTULO IV DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PÚBLICO

Seção I Das Devoluções e Desativações de Ramais a Pedido

Art. 15. A operadora ferroviária de serviços de transporte de carga, mediante previsão no contrato, pode requerer ao Estado a desativação ou a devolução de segmentos ou trechos ferroviários outorgados que:

I – não apresentem tráfego comercial nos últimos 5 (cinco) anos anteriores à apresentação do pedido; ou

II – sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de outorga, independentemente de prazo sem tráfego comercial, em razão da extinção ou do exaurimento das fontes da carga.

§ 1º A operadora ferroviária deve manter a obrigação de guarda e vigilância dos ativos até a conclusão do processo de apuração da devida indenização ao Estado prevista no contrato, sendo vedada a imposição de penalidades cujo fundamento exclusivo seja a solicitação de devolução ou desativação.



ESTADO DE SANTA CATARINA

§ 2º O valor da indenização devida pela operadora ferroviária em razão da desativação ou da devolução dos segmentos ou trechos de que trata o *caput* deste artigo:

I – deve ser apurado pelo regulador ferroviário, nos termos do contrato e da metodologia de cálculo vigente, ficando permitida a compensação de eventuais créditos de titularidade da operadora ferroviária perante o Estado;

II – pode ser investido na expansão de capacidade e na ampliação da malha que remanescer sob responsabilidade da operadora ferroviária, na solução de conflitos urbanos, na preservação do patrimônio ferroviário ou em outra malha de interesse do Estado, desde que tais investimentos não constituam obrigação prevista em contrato, conforme acordado entre o Estado e a operadora ferroviária, na forma da regulamentação desta Lei; e

III – deve ser pago no momento da cisão da malha ou no término do contrato de outorga, conforme a regulamentação desta Lei.

§ 3º O pedido de desativação ou de devolução dos segmentos ou trechos ferroviários deve ser acompanhado de estudo técnico disponibilizado pela operadora ferroviária que indique alternativas de destinação dos bens vinculados ao segmento ou trecho desativado, dentre as quais:

I – transferência para um novo investidor;

II – utilização no transporte de passageiros;

III – criação de acessos ferroviários;

IV – destinação para finalidades culturais, históricas, turísticas ou de preservação;

V – reurbanização e formação de parques; e

VI – alienação, na forma prevista no § 2º do art. 22 desta Lei.

§ 4º A destinação final dos bens relacionados ao segmento ou trecho desativado ou devolvido nos termos do *caput* deste artigo deve ser determinada pelo Estado, segundo suas diretrizes, com base em estudo apresentado pela operadora ferroviária responsável pela malha em que está inserido o segmento ou trecho desativado ou devolvido.

Seção II

Da Habilitação de Usuário Investidor

Art. 16. As operadoras ferroviárias podem receber investimentos de usuários investidores para aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada.

§ 1º A forma, os prazos, os valores e a compensação financeira dos investimentos de que trata o *caput* deste artigo devem ser livremente negociados e avençados em contrato, firmado entre a operadora ferroviária e o usuário investidor, cuja cópia deve ser enviada, para informação e registro, ao Estado.



ESTADO DE SANTA CATARINA

§ 2º Deve ser requerida anuência do Estado, previamente à vigência do contrato de que trata o § 1º deste artigo, caso os investimentos previstos impliquem:

- I – obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato de outorga;
- II – revisão do teto tarifário; ou
- III – outra forma de ônus para o Estado.

§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o usuário investidor e a operadora ferroviária estendem-se a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação desta Lei.

§ 4º Os investimentos recebidos de usuários investidores podem ser aplicados pelas operadoras ferroviárias para o cumprimento das metas pactuadas no contrato de outorga, desde que voluntariamente pactuados com os usuários investidores, mantidas as responsabilidades contratuais da operadora ferroviária perante o Estado.

§ 5º Os bens decorrentes de expansão ou de recuperação da malha ferroviária custeados pelos investimentos de que trata o *caput* deste artigo, salvo material rodante, devem ser imediatamente incorporados ao patrimônio inerente à operação ferroviária, não sendo devida qualquer indenização pelo Estado por ocasião da reversão prevista no contrato de outorga.

Seção III Dos Investidores Associados

Art. 17. As operadoras ferroviárias poderão contratar e receber investimentos para aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da ferrovia delegada.

§ 1º A forma, os prazos, os valores e a compensação financeira dos investimentos de que trata o *caput* deste artigo devem ser livremente negociados e avençados em contrato, firmado entre a delegatária e o investidor, cuja cópia será enviada, para informação e registro, ao Estado.

§ 2º Caso os investimentos a serem realizados na forma do *caput* deste artigo impliquem obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato de delegação, a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para ente público deverão ser precedidos de anuência prévia do poder concedente para assinatura do contrato de que trata o *caput* deste artigo.

§ 3º Os direitos e as obrigações previstos no contrato firmado entre o investidor e a delegatária estendem-se a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação desta Lei.

§ 4º Os bens decorrentes de expansão ou recuperação da malha custeados pelos investimentos de que trata o *caput* deste artigo, salvo material rodante, devem ser imediatamente incorporados ao patrimônio inerente:

- I – à ferrovia explorada em regime público; ou



II – à ferrovia autorizada, quando o investidor for a pessoa jurídica previamente selecionada para exploração do segmento ferroviário objeto do investimento.

§ 5º Em todas as hipóteses deste artigo, não será devida nem ao investidor nem à delegatária qualquer indenização, por parte do Estado, quando da reversão prevista no contrato de delegação ao seu termo.

CAPÍTULO V DAS FERROVIAS EXPLORADAS EM REGIME PRIVADO

Seção I Da Autorização para Operadora Ferroviária

Art. 18. A autorização para a exploração de ferrovias por operadora ferroviária deverá ser formalizada por meio de contrato de adesão a ser celebrado com o Estado, observadas as seguintes diretrizes:

I – a outorga de autorização independará de licitação, observado o disposto no art. 23 desta Lei;

II – as atividades autorizadas serão exercidas com liberdade de preços, em ambiente de livre competição, sem prejuízo do dever do Estado de, concorrentemente à atuação dos órgãos de defesa da concorrência, fiscalizar e reprimir qualquer prática prejudicial à competição ou à ordem econômica, bem como o abuso do poder econômico, estando a autorizatária sujeita às sanções administrativas cabíveis e à cassação da autorização anteriormente outorgada, na forma do art. 30 desta Lei;

III – a autorização terá vigência mínima de 25 (vinte e cinco) anos e máxima de 99 (noventa e nove) anos, prorrogáveis por períodos sucessivos, desde que a autorizatária manifeste prévio e expresso interesse e que a ferrovia esteja sendo operada em padrões mínimos de segurança operacional, produção de transporte e qualidade, na forma da regulamentação desta Lei;

IV – a autorização terá aspectos operacionais e de segurança operacional regulados pelo autorregulador ferroviário, observadas as diretrizes federais sobre trânsito e transporte, especialmente as previstas na Lei federal nº 14.273, de 2021;

V – a autorização objetivará a promoção do desenvolvimento econômico e social do Estado, por meio da ampliação do mercado ferroviário no transporte de cargas; e

VI – a outorga de autorização compreenderá a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros, seguindo os parâmetros estabelecidos pelo regulador ferroviário, salvo se disposto em contrário no contrato de adesão.

Art. 19. Os bens constituintes de ferrovia autorizada não são reversíveis ao Estado quando a respectiva autorização for extinta, exceto na hipótese de arrendamento, concessão ou cessão de uso de que trata o art. 10 desta Lei.

Parágrafo único. A autorizatária não fará jus a qualquer indenização pelo Estado em razão das melhorias que efetuar nos bens de que trata o *caput* deste artigo.



Art. 20. A necessidade de inclusão de ramal de conexão ou de acesso na faixa de domínio de ferrovia já existente não inviabiliza a outorga de autorização, devendo a autorizatária adotar as medidas necessárias para viabilizar, com a operadora ferroviária da ferrovia já existente, a conexão ou o acesso à faixa de domínio, sujeitando-se às taxas e tarifas fixadas em lei ou em contrato, se for o caso, ou à livre negociação com a operadora ferroviária.

Art. 21. A instituição legal de gratuidades ou de descontos em ferrovias autorizadas pelo Estado somente pode ser realizada por meio de lei que preveja recursos orçamentários específicos para custeio dos ressarcimentos devidos à autorizatária em razão das viagens beneficiadas por gratuidades ou descontos.

§ 1º O ressarcimento das viagens de que trata o *caput* deste artigo deverá acontecer em até 90 (noventa) dias de sua realização.

§ 2º Em caso de descumprimento do prazo previsto no § 1º deste artigo, fica a operadora ferroviária autorizada a suspender os benefícios de que trata o *caput* deste artigo até que seja feita a integral regularização dos ressarcimentos devidos.

§ 3º O disposto no *caput* deste artigo não afeta o direito de a operadora ferroviária conceder gratuidades ou descontos conforme sua conveniência.

Art. 22. A autorizatária, a seu exclusivo critério, poderá desativar segmentos ou trechos ferroviários mediante comunicação ao Estado com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º A autorizatária poderá alienar os segmentos ou trechos ferroviários desativados a novo investidor, que deverá obter nova autorização nos termos desta Lei, dispensada, nesse caso, a realização de chamamento público ou de processo seletivo público.

§ 2º A desativação de segmentos ou trechos ferroviários autorizados não é motivo para sanção da autorizatária, cabendo-lhe garantir a alienação ou a cessão para outra operadora ferroviária ou, ainda, reparar ou indenizar os danos decorrentes de suas atividades, inclusive os causados em imóveis públicos cujo uso lhe tenha sido concedido ou cedido, além de praticar os atos de recuperação ambiental determinados pelos órgãos competentes.

§ 3º Ressalvada a hipótese de que trata o § 1º deste artigo, a desativação de segmento ou trecho ferroviário implicará automática reversão ao Estado de bem público integrante do segmento ou trecho ferroviário desativado, cujo uso tenha sido cedido ou concedido à autorizatária.

Seção II

Do Processo de Outorga de Autorização Ferroviária

Art. 23. A autorização ferroviária para operadora ferroviária será outorgada pelo Estado, após análise técnica na forma da regulamentação desta Lei, por meio de:

I – requerimento apresentado por interessado; ou



II – chamamento público instaurado pelo Estado, de ofício ou a partir de requerimento formulado por interessado.

Parágrafo único. Quando o procedimento for deflagrado por meio de requerimento apresentado por interessado, o chamamento público de que trata o inciso II do *caput* deste artigo será realizado exclusivamente nas situações em que a autorização pretendida envolver a utilização de bens públicos.

Seção III

Do Requerimento de Autorização Ferroviária

Art. 24. O interessado em obter a autorização ferroviária de que trata o art. 18 desta Lei pode requerê-la diretamente ao Estado, a qualquer tempo, na forma da regulamentação desta Lei.

§ 1º Sem prejuízo dos demais requisitos previstos na regulamentação desta Lei, o requerimento deverá ser instruído, no mínimo, com:

I – minuta preenchida do contrato de adesão que formaliza a autorização e memorial com a descrição técnica do empreendimento, bem como a indicação das fontes de financiamento pretendidas;

II – relatório técnico descritivo, no caso de autorização para ferrovias, contendo, no mínimo:

a) indicação georreferenciada do percurso total, das áreas adjacentes e da faixa de domínio da infraestrutura ferroviária pretendida;

b) detalhamento da configuração logística e dos aspectos urbanísticos e ambientais relevantes;

c) características da ferrovia, com as especificações técnicas da operação, compatíveis com o restante da malha ferroviária; e

d) cronograma de implantação ou recapitação da ferrovia, incluindo data-limite para início das operações ferroviárias; e

III – certidões de regularidade fiscal do requerente.

§ 2º A minuta do contrato de adesão deve permanecer disponível em sítio eletrônico do Estado.

§ 3º Após o recebimento do requerimento de outorga de autorização, o órgão ou a entidade competente deverá:

I – quando não for necessária a abertura de chamamento público, elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet, franqueando, pelo prazo mínimo de 30 (trinta) dias, a manifestação de terceiros, incluindo os eventualmente interessados na obtenção de autorização na mesma região e com características semelhantes; e



II – analisar toda a documentação constante do requerimento, inclusive manifestações de terceiros que porventura sejam apresentadas, e produzir manifestação técnica final sobre a outorga de autorização, nos termos da regulamentação desta Lei.

§ 4º O Estado deverá avaliar a compatibilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias já implantadas ou outorgadas.

§ 5º Verificada alguma incompatibilidade locacional, o Estado notificará o requerente para a apresentação de solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 6º Não apresentada solução técnica ou, se apresentada, o Estado a reputar inadequada, a autorização requerida não será outorgada.

§ 7º O interessado em obter autorização ferroviária para o exercício da atividade de agente transportador ferroviário deverá apresentar requerimento ao Estado, na forma da regulamentação desta Lei.

Seção IV

Do Chamamento Público para Autorização Ferroviária

Art. 25. O Estado instaurará processo de chamamento público:

I – a partir de requerimento de outorga apresentado por interessado, nas situações em que a autorização pretendida envolver a utilização de bens públicos; ou

II – de ofício, para identificar a existência de interessados na exploração de ferrovias, segmentos ou trechos ferroviários:

a) não implantados;

b) ociosos, inclusive aqueles situados em malhas com contrato de outorga em vigor; ou

c) em processo de devolução ou desativação.

§ 1º O procedimento de que trata o *caput* deste artigo deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas governamentais para o setor de logística e transportes.

§ 2º A ociosidade de que trata a alínea “b” do inciso II do *caput* deste artigo é caracterizada por:

I – existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados;

II – inexistência de tráfego comercial por mais de 2 (dois) anos; ou

III – descumprimento das metas de desempenho definidas em contrato com o Estado por mais de 2 (dois) anos.



§ 3º Havendo interessado na exploração dos segmentos ou trechos ferroviários de que tratam as alíneas “b” e “c” do inciso II do *caput* deste artigo, deve ser providenciada a cisão desses segmentos ou trechos da atual operadora ferroviária, em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos ou indenizações, na forma disciplinada no contrato de outorga em vigor.

§ 4º Os eventuais ressarcimentos de que trata o § 3º deste artigo devem observar o disposto no inciso III do § 2º do art. 15 desta Lei.

§ 5º A cisão de que trata o § 3º deste artigo será formalizada por aditivo ao contrato de outorga.

Art. 26. O edital de chamamento público deve indicar, obrigatoriamente, as seguintes informações, quando aplicáveis:

I – a ferrovia a ser outorgada, com a indicação da região geográfica na qual será implantada ou está instalada;

II – o atual perfil de cargas ou de passageiros transportados, incluindo a estimativa do volume de bens a ser movimentado nas instalações ferroviárias;

III – o rol de bens que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada;

IV – o valor mínimo exigido pela outorga, a ser pago no ato da assinatura do contrato, quando cabível;

V – a capacidade de transporte da ferrovia a ser construída; e

VI – cópia do requerimento de outorga que deu origem ao chamamento público.

Parágrafo único. Poderão integrar o edital de chamamento público estudos, projetos e licenças obtidos pelo Estado.

Art. 27. Encerrado o processo de chamamento público, o Estado providenciará a manifestação técnica final para subsidiar a decisão subsequente acerca das propostas recebidas, na forma da regulamentação desta Lei.

Seção V Da Outorga de Autorização

Art. 28. O Estado analisará a convergência da outorga de autorização com a Política Estadual de Transporte Ferroviário, com base nas conclusões técnicas elaboradas pelo regulador ferroviário acerca dos requerimentos de outorga apresentados por interessados ou das propostas recebidas por intermédio de chamamento público.

§ 1º Cumpridas as exigências legais e ressalvada a existência de incompatibilidade com a Política Estadual de Transporte Ferroviário ou de motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado, deverão ser expedidas diretamente as autorizações quando:



ESTADO DE SANTA CATARINA

I – não houver manifestação de terceiro no prazo de que trata o inciso I do § 3º do art. 24 desta Lei;

II – houver 1 (uma) única proposta ao final do processo de chamamento público; ou

III – na hipótese de mais de 1 (um) interessado, ao final do processo de que trata o inciso I do § 3º do art. 24 desta Lei ou ao final do chamamento público, não houver impedimento locacional à implantação de todas as ferrovias pretendidas de maneira concomitante.

§ 2º Não sendo possível a expedição direta de autorizações, na forma do § 1º deste artigo, o Estado promoverá processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º deste artigo atenderá ao disposto na regulamentação desta Lei e considerará como critérios de julgamento, de forma isolada ou combinada, os seguintes fatores:

I – o menor prazo para implantação;

II – a maior capacidade de movimentação de cargas; e

III – a maior oferta de pagamento pela outorga, quando cabível.

§ 4º O Estado publicará a decisão motivada acerca da outorga de autorização e, quando for o caso, o extrato do contrato que a formalizou, no Diário Oficial do Estado (DOE), até o 5º (quinto) dia útil do mês seguinte ao de sua assinatura, como condição para sua eficácia.

Seção VI Do Contrato de Autorização

Art. 29. A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão que, sem prejuízo dos demais elementos indicados na regulamentação desta Lei, conterá, no mínimo, cláusulas sobre:

I – objeto da autorização;

II – prazo de vigência;

III – modalidade, forma e condições da exploração da ferrovia;

IV – condições técnico-operacionais para interconexão e para compartilhamento da infraestrutura ferroviária, se for o caso;

V – cronograma de implantação dos investimentos previstos;

VI – direitos, deveres, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade, além da modernização, do aperfeiçoamento e da ampliação das instalações;



ESTADO DE SANTA CATARINA

VII – prestação de garantia de execução, atrelada ao cumprimento do cronograma de implantação dos investimentos previstos e/ou ao atingimento de percentuais mínimos de implantação;

VIII – responsabilização pela inexecução ou pela execução deficiente do contrato;

IX – hipóteses de extinção do contrato;

X – obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do Estado e das demais autoridades que atuam no setor ferroviário;

XI – a forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e das práticas de execução das atividades, bem como a indicação dos órgãos e das entidades competentes para exercê-las;

XII – penalidades, inclusive de natureza pecuniária, e forma de aplicação das sanções cabíveis;

XIII – foro e forma de solução extrajudicial de divergências contratuais; e

XIV – condições para promoção de desapropriações.

§ 1º Fica a autorizatária responsável pelos investimentos necessários para a criação, expansão e modernização das instalações ferroviárias por sua conta e risco, nos termos do contrato.

§ 2º A fase declaratória do procedimento de desapropriação de que trata o inciso XIV do *caput* deste artigo será realizada pelo Estado, com base em estudo apresentado pela autorizatária.

§ 3º A autorizatária arcará com os custos e riscos da fase executória do procedimento de desapropriação.

§ 4º A autorizatária assumirá o risco integral do empreendimento, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro.

§ 5º O Estado deverá adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nos contratos.

§ 6º Quando a nova ferrovia fizer uso de bem público, o órgão responsável pela administração do referido bem deverá se manifestar quanto à sua disponibilidade.

§ 7º Após a assinatura do contrato de adesão, os órgãos e as entidades públicas poderão ceder, alienar ou conceder o direito real de uso dos bens de que trata o § 4º deste artigo, conforme legislação aplicável.

§ 8º No caso de uso de bem público, o contrato de que trata o *caput* deste artigo deverá ser associado a contrato de cessão ou de concessão de uso, incluindo-se trechos ferroviários preexistentes, sempre que não houver interesse do Estado em alienar os bens necessários à operação da ferrovia.



§ 9º As cláusulas do contrato não poderão atribuir direitos a reequilíbrio econômico-financeiro nem legitimar a imposição unilateral de vontades.

Seção VII
Da Extinção da Autorização

Art. 30. A autorização poderá ser extinta por:

I – advento do termo contratual;

II – cassação;

III – decaimento;

IV – renúncia;

V – anulação; ou

VI – falência, decretada por sentença judicial transitada em julgado, ou recuperação judicial que prejudique a execução do objeto da autorização.

§ 1º A extinção da autorização por ato administrativo do Poder Executivo depende de processo administrativo, garantidos à autorizatária o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º Visando à preservação das garantias dos financiadores, uma vez iniciado o processo de extinção de que tratam os incisos II, III, IV, V e VI do *caput* deste artigo, os agentes financiadores da ferrovia, com anuência do poder público e por decisão dos detentores da maioria do capital financiado ainda não recuperado, podem indicar empresa técnica e operacionalmente habilitada para assumir a atividade ou transferi-la, provisoriamente, a terceiro interessado na nova autorização, até que lhe seja transferida a outorga definitivamente, nos termos da regulamentação desta Lei.

Art. 31. Em caso de perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão de negligência, imprudência, imperícia ou abandono, em caso de infrações graves, de transferência irregular da autorização, de descumprimento reiterado de compromissos contratuais ou de normas legais ou regulamentares, incluindo as medidas de segurança e regularidade do tráfego estabelecidas pela legislação vigente, ou em caso de prática prejudicial à competição, de abuso de poder econômico e de outras formas de infração à ordem econômica reconhecidas pelas autoridades competentes, o Estado poderá extingui-la mediante ato de cassação, observada a regulamentação desta Lei.

Parágrafo único. Aplica-se o mesmo efeito previsto no *caput* deste artigo diante do não cumprimento da data-limite para início das operações ferroviárias estabelecida no instrumento de outorga.

Art. 32. O decaimento deverá ser decretado pelo Estado, na hipótese de lei que venha a vedar a atividade objeto da autorização ou suprimir a sua exploração no regime privado.



ESTADO DE SANTA CATARINA

§ 1º A lei de que trata o *caput* deste artigo não justifica a decretação de decaimento senão quando a preservação das autorizações já expedidas for efetivamente incompatível com o interesse público.

§ 2º Decretado o decaimento, a operadora ferroviária tem o direito de manter suas atividades regulares por prazo mínimo suficiente para a devida amortização do seu investimento ou de receber indenização equivalente aos ativos não amortizados, na forma prevista no contrato ou, no silêncio deste, na regulamentação desta Lei.

§ 3º Havendo alteração substancial das condições de exploração das atividades autorizadas após a outorga da autorização por norma jurídica superveniente ou ato do Estado, a autorizatária poderá solicitar o reconhecimento do decaimento da autorização, permanecendo autorizada a exercer regularmente suas atividades até que o Estado lhe pague a indenização devida, na forma prevista no contrato ou, no silêncio deste, na regulamentação desta Lei.

Art. 33. A renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável pelo qual a autorizatária manifesta seu desinteresse pela autorização.

Parágrafo único. A renúncia não deve ser causa isolada para punição da autorizatária nem a desonera de multas contratuais ou obrigações perante terceiros.

Art. 34. A anulação da autorização deve ser decretada em caso de irregularidade insanável do ato que a expediu.

CAPÍTULO VI DAS REGRAS COMUNS AOS REGIMES PÚBLICO E PRIVADO

Seção I Da Operação

Art. 35. Fica a operadora ferroviária responsável por toda a execução do transporte e dos serviços acessórios a seu cargo, pela qualidade dos serviços prestados aos usuários e pelos compromissos que assumir no compartilhamento de sua infraestrutura, no transporte multimodal e nos ajustes com os usuários, independentemente de serem executados diretamente ou mediante contratação com terceiros.

§ 1º As operadoras ferroviárias devem informar anualmente ao regulador ferroviário a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária sob sua responsabilidade.

§ 2º O licenciamento dos trens e o controle do tráfego ferroviário para execução do transporte de cargas devem ser realizados, exclusivamente, pela operadora ferroviária responsável pela ferrovia, respeitados as condições operacionais e os critérios de qualidade e de segurança.

Art. 36. A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria, na forma da regulamentação desta Lei.

Art. 37. A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de passageiros, em suas estações e nas demais instalações, é prerrogativa exclusiva da operadora ferroviária.



§ 1º A seu critério, em livres condições ajustadas entre as partes, a operadora ferroviária pode licenciar a terceiros o direito de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º O direito ao exercício das atividades de que trata o *caput* deste artigo fica vinculado ao prazo de validade do contrato de outorga, salvo nas hipóteses previstas na regulamentação desta Lei.

Seção II

Do Compartilhamento de Infraestrutura

Art. 38. O compartilhamento de infraestrutura ferroviária deve obedecer às garantias de capacidade de transporte definidas no respectivo instrumento de outorga, no caso das ferrovias exploradas sob o regime público, e ao acordo comercial entre os interessados, no caso das ferrovias exploradas sob o regime privado.

§ 1º O acordo de acesso à infraestrutura ferroviária do SFE-SC e aos respectivos recursos operacionais deve ser formalizado por COE, cuja cópia deverá ser encaminhada ao regulador ferroviário, assegurada a remuneração pela capacidade contratada e resguardadas as possibilidades de arbitragem privada e de denúncia ao Estado para a solução de conflitos.

§ 2º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime privado, o valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve ser objeto de livre negociação entre as partes, observados os princípios e as regras relativos à defesa da concorrência e da ordem econômica.

§ 3º Caso a infraestrutura ferroviária seja operada em regime público, o valor cobrado pelo compartilhamento da infraestrutura e pelas operações dele decorrentes deve respeitar os tetos tarifários fixados pelo Estado.

§ 4º A operadora ferroviária que opera em regime público deve permitir acesso à malha ferroviária, disponibilizando os volumes de capacidade de carga requeridos, assegurada a remuneração pela capacidade contratada, nos termos do contrato de outorga, bem como garantir os investimentos necessários para evitar a saturação na capacidade da ferrovia, de modo a permitir o compartilhamento da malha.

Art. 39. Antes de autorizar o tráfego sobre sua malha, a operadora ferroviária pode:

I – inspecionar o material rodante de terceiros, tendo por base padrões técnicos mínimos de manutenção definidos nos contratos de compartilhamento; e

II – recusar ou reparar o material rodante inspecionado nos termos do inciso I do *caput* deste artigo.

§ 1º Fica a operadora ferroviária responsável pela manutenção do material rodante de terceiros, enquanto não for devolvido ao proprietário.

§ 2º A responsabilidade e os custos de manutenção e reparação devem ser fixados em contrato, resguardada a possibilidade de arbitragem privada e de denúncia ao Estado para a solução de conflitos.



CAPÍTULO VII
DA AUTORREGULAÇÃO FERROVIÁRIA

Art. 40. As operadoras ferroviárias podem associar-se voluntariamente, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, para promover a autorregulação, nos termos de seu estatuto, da Lei federal nº 14.273, de 2021, desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1º O estatuto da entidade autorregulatória de que trata o *caput* deste artigo poderá determinar normas vinculantes para suas associadas.

§ 2º As normas estabelecidas pela entidade autorregulatória de que trata o *caput* deste artigo não vinculam as empresas não aderentes à autorregulação.

Art. 41. A autorregulação ferroviária compreende as seguintes funções:

I – instituição de normas voluntárias de padrões exclusivamente técnico-operacionais da execução do transporte ferroviário, notadamente no que se refere à via permanente, aos sistemas de segurança e ao material rodante, visando à maximização da interconexão, da produtividade e da segurança operacional ferroviárias;

II – conciliação de conflitos entre seus membros, excetuados os de ordem comercial;

III – coordenação, planejamento e administração em cooperação do controle operacional das malhas ferroviárias operadas pelos membros do autorregulador ferroviário;

IV – autorregulação e coordenação da atuação dos seus membros para assegurar neutralidade com relação aos interesses dos usuários;

V – solicitação ao regulador ferroviário de revogação e de alteração de normas incompatíveis com a eficiência ou com a produtividade ferroviárias; e

VI – aprovação de programas de gestão de manutenção, de riscos e de garantias das operações de transportes.

§ 1º Fica vedada ao autorregulador ferroviário a edição de norma ou de especificação técnica que dificulte ou impeça a interconexão por operadora ferroviária não associada, sem motivo justificado.

§ 2º O autorregulador implementará programa de integridade e canal de ouvidoria.

Art. 42. O autorregulador ferroviário será dirigido em regime de colegiado, nos termos de seu estatuto.

Parágrafo único. Os diretores devem ser escolhidos entre os representantes das operadoras ferroviárias associadas e devem ter experiência técnico-operacional em ferrovias e notório conhecimento das melhores práticas do setor ferroviário.



ESTADO DE SANTA CATARINA

Art. 43. Nos termos da regulamentação desta Lei, fica o autorregulador ferroviário submetido à supervisão do regulador ferroviário, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários.

Parágrafo único. A regulação de temas técnicos da operação das ferrovias deve ser reservada à autorregulação, constituindo exceção a interferência do regulador ferroviário.

Art. 44. As normas ou as especificações técnicas da entidade autorreguladora que interfiram na competitividade do mercado submetem-se ao controle dos órgãos e das entidades de defesa da concorrência, que poderão requerer manifestação do regulador ferroviário para subsidiar sua decisão.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 45. Os procedimentos administrativos relativos a fiscalização, atribuições, imposições de penalidades e regulação dos serviços ferroviários, inclusive no que tange à instituição de entidades de autorregulação ferroviária, serão definidos na regulamentação desta Lei, nos atos normativos expedidos pelo Estado e nos correspondentes contratos administrativos.

Art. 46. Decreto do Governador do Estado disporá sobre os órgãos ou as entidades que exercerão as funções previstas nesta Lei atribuídas ao Estado e ao regulador ferroviário,

Art. 47. Esta Lei entra em vigor no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de sua publicação.

Florianópolis,

JORGINHO MELLO
Governador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **98VAVH33**

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



JORGINHO DOS SANTOS MELLO (CPF: 250.XXX.199-XX) em 04/07/2025 às 16:59:33

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/U1BBR18zNzYxMV8wMDAwMDAyN18yN18yMDI1Xzk4VkFWSDMz> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SPAF 0000027/2025** e o código **98VAVH33** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.