



RELATÓRIO E VOTO CONJUNTO AO PROJETO DE LEI Nº 0474/2025

“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.”

Autor: Governador do Estado

Relator (CCJ): Deputado Pepê Collaço

Relator (CFT): Deputado Marcos Vieira

Relator (CTASP): Deputado Ivan Naatz

I – RELATÓRIO CONJUNTO

Cuida-se de Projeto de Lei, de autoria do Governador do Estado, encaminhado pela Mensagem nº1114, de 4 de julho de 2025, 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".

Conforme a Exposição de Motivos nº 2/2024/SPAF, subscrita pelo Secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias, o objetivo da proposta é ampliar a malha ferroviária estadual, promover a integração com os demais modais logísticos, fomentar o desenvolvimento econômico, reduzir custos logísticos e incentivar, por meio de outorgas de longo prazo, a participação da iniciativa privada para implementação do Sistema.

Destaca, o Secretário de Estado, a atual situação deficiente da malha ferroviária catarinense, que representa 4,4% da malha nacional,



correspondendo a apenas 1,45% do volume de carga do modal ferroviário brasileiro. Isso, porque as ferrovias existentes, como a Rumo Malha Sul e a Ferrovia Tereza Cristina, apresentam limitações de integração, manutenção e capacidade de atendimento logístico.

A matéria foi lida na Sessão Plenária do dia 8 de julho de 2025 e, em seguida, distribuída às Comissões acima arroladas, para, conforme consensuado, deliberarem conjuntamente sobre a matéria.

Posteriormente, recebeu emendas aditivas e modificativa de autoria do Deputado Marquito, conforme segue.

Emenda Aditiva nº 1, a qual busca acrescentar os incisos X e XI ao art. 4º do PL, para estabelecer a utilização de combustíveis com menor impacto ambiental nas operações ferroviárias, priorizando fontes renováveis e de baixa emissão de carbono e promoção de transição justa.

Emenda Aditiva nº 2, que pretende adicionar parágrafo único ao art. 5º do PL, buscando estabelecer que, nos casos em que a instalação da infraestrutura ferroviária impactar territórios de povos e comunidades tradicionais, será obrigatória a realização de consulta livre, prévia e informada, nos termos da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho.

Emenda Modificativa nº 3, apresentada para alterar o inciso III do art. 18, definindo que a autorização tenha vigência máxima de 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogada, uma única vez, por até 10 (dez) anos, desde que a autorizatória manifeste prévio e exposto interesse e que a ferrovia esteja sendo operada em padrões de segurança operacional, produção de transporte e qualidade.

É o relatório.



II – VOTO CONJUNTO

Nos termos regimentais e em atenção ao Despacho da 1ª Secretária da Mesa, compete às Comissões de Constituição e Justiça, de Finanças e Tributação e de Trabalho, Administração e Serviço Público, de forma conjunta, segundo consensuado, o exame do Projeto de Lei em causa, respectivamente, quanto a sua admissibilidade (I) à luz da constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa, e ao mérito (arts. 72, I, e 144, I, do Rialesc); e (II) sob os aspectos orçamentário-financeiros, no que toca à compatibilidade e adequação às peças orçamentárias (arts. 73, II, e 144, II, do Rialesc), bem como (III) no que diz respeito ao interesse público (arts. 80, do Rialesc), o que é assentado a seguir.



II.1 – VOTO NA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Compete à Comissão de Constituição e Justiça pronunciar-se acerca da constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa de projetos ou emendas. Da análise da matéria, no âmbito da CCJ, entende-se que o Projeto de Lei, no texto apresentado pelo Poder Executivo:

1.1 tem iniciativa legítima, por parte do Chefe do Poder Executivo, conforme o art. 50 da Constituição Estadual;

1.2 é, formal e materialmente, constitucional, em conformidade com arts. 21, XII, “d”¹ da Constituição Federal, e com a Lei nacional nº 14.273, de 2021², que disciplina o Marco Legal das Ferrovias, que possibilita à União delegar aos Estados a exploração do transporte ferroviário;

1.3 é compatível com a Constituição do Estado, especialmente os arts. 8º, inciso VIII, e 137, § 2º, com redações dadas pela EC 93/2024, que incluiu expressamente a figura da autorização como instrumento de delegação de serviço público; e

1.4 está redigida em consonância com os princípios da juridicidade, legalidade, regimentalidade e técnica legislativa.

1.5 Análise das Emendas Modificativa e Aditivas

1.5.1 Emenda Aditiva nº 1, entendo que não apresenta vício de constitucionalidade e reforça valores e compromissos incorporados ao ordenamento

¹ Art. 21. Compete à União:

[...]

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

[...]

² BRASIL. **Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021**. Institui o Marco Legal das Ferrovias, e altera as Leis nºs 10.233, de 5 de junho de 2001, e 13.448, de 5 de junho de 2017. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 159, n. 241-A, p. 1, ed. extra A, 23 dez. 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/L14273.htm.



jurídico brasileiro, como a proteção ambiental e a mitigação das mudanças climáticas. Tais objetivos estão consagrados na Constituição Federal nos arts. 170, VI, e 225, e na Política Nacional sobre Mudança do Clima, conforme Lei nº 12.187, de 2009, razão pela qual é de ser admitida.

1.5.2a Emenda Aditiva nº 2, embora faça referência a norma internacional de caráter vinculante (Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho) não merece prosperar, justamente por reproduzir obrigação já normatizada em legislação federal e diretamente aplicável, dada a recepção da norma pelo Decreto nº 10.008, de 2019. Entendo que a sobreposição de comando normativo pode resultar em conflito de interpretação e possibilitar insegurança jurídica, sobretudo em um marco regulatório setorial;

1.5.3 quanto a Emenda Modificativa nº 3, deixo de recepcioná-la, pois apresento Emenda Modificativa ao mesmo dispositivo, visando garantir segurança jurídica e atratividade ao investimento privado.

Essa solução equilibra o controle público defendido pela emenda original com a necessidade de assegurar estabilidade jurídica e viabilidade econômica a empreendimentos ferroviários de grande porte, especialmente no que tange à amortização de investimentos e à prestação continuada do serviço.

Por todo o exposto, com base nos regimentais arts. 72, I e XV, 144, I, é o voto, no âmbito da Comissão de Constituição e Justiça, pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei nº 0474/2025** com as Emendas Aditiva nº 1 e Modificativa que ora apresento, e pela **REJEIÇÃO** das Emendas Aditiva nº 2 e Modificativa nº 3.



II.2 – VOTO DA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (CFT)

Quanto ao estudo dos autos do Projeto de Lei sob o viés orçamentário-financeiro, no que toca a sua compatibilidade e adequação às peças orçamentárias (arts. 73, I, e 144, II, do Rialesc), constata-se, dos documentos que instruem a matéria, especialmente, o Parecer Jurídico nº 048/2025-SPAF/COJUR que:

2.1 o projeto não cria despesas diretas ou automáticas ao Erário, não havendo previsão de aumento de despesa com pessoal ou criação de cargos;

2.2 a norma tem o potencial de reduzir custos logísticos e fomentar à atividade econômica, sem prejuízo às normas da Lei de Responsabilidade Fiscal, consoante arts. 3º II, art. 4º, I e V, da proposição;

2.3 a proposição não implica aumento de despesa obrigatória de caráter continuado, tampouco cria benefício fiscal ou encargo financeiro novo ao Estado, está dispensada de apresentar demonstrativo de impacto financeiro na forma do art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal); e

2.4 não se aplica a exigência prevista no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), uma vez que a norma proposta não cria ou altera obrigação de natureza tributária ou financeira que imponha ônus direto ao Estado, aos cidadãos ou empresas catarinenses

Verifica-se, ainda, que o Parecer Jurídico nº 048/2025-SPAF/COJUR, que acompanha o processo originário, conclui, expressamente, pela inexistência de impacto orçamentário-financeiro relevante, atestando que a proposição não implica aumento de despesa para o erário nem para entidades privadas.



Corroborando tal análise, a manifestação da área técnica da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias a qual confirma que não há criação de encargos financeiros diretos, o que afasta a necessidade de apresentação de estimativa de impacto nos termos da LRF e do ADCT.

Por todo o exposto, não havendo óbice orçamentário-financeiro, é o voto, no âmbito desta Comissão de Finanças e Tributação, pela **APROVAÇÃO do Projeto de Projeto de Lei nº 0474/2025** com o texto adotado pela Comissão de Constituição e Justiça.



II.3 –VOTO DA COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO (CTASP)

Quanto ao estudo do Projeto de Lei em relação aos campos temáticos ou áreas de atividade da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, especialmente ao inciso VI do art. 80 do Rialesc, entende-se que o Projeto de Lei:

3.1 estrutura a prestação do serviço ferroviário, prevendo mecanismos de regulação, fiscalização e autorregulação (especialmente art. 2º, IV e XIX, art. 6º e Capítulo V da proposta);

3.2 estimula o planejamento e a profissionalização da gestão ferroviária, com potencial de modernização da infraestrutura logística estadual (a exemplo dos arts. 3º, inciso II e III, e 4º, V e VI);

3.3 promove a coordenação interinstitucional, a desburocratização e a qualificação dos serviços prestados à população usuária e à atividade produtiva (na forma do proposto art. 4º e seus incisos I, II e IX);

3.4 oferece diretrizes regulatórias e normativas que potencializam parcerias com a iniciativa privada, conforme previsto em legislação nacional, na forma do art. 2º, § 1º, da Lei nacional nº 14.273 de 2021;

3.5 ao estabelecer diretrizes e princípios de eficiência administrativa, segurança e inovação, fortalece a atuação do Estado como indutor de desenvolvimento setorial sem ampliar o aparato burocrático ou administrativo existente (arts. 3º, VI e VII, e 4º, VI e VII, da proposta);

3.6 ao adotar a modelagem do Sistema por autorizações, permite maior agilidade operacional e resposta célere às demandas logísticas regionais, contribuindo para dinamizar a relação público-privada e ampliar a efetividade das políticas públicas no setor de transportes;



3.7 adota medidas de compensação e sustentabilidade ambiental, com recuperação de áreas degradadas (art. 4º, VII e VIII);

3.8 alinha-se a boas práticas de gestão pública voltadas à ampliação de infraestrutura de transporte com racionalização de custos, otimização da força de trabalho existente e transparência na prestação dos serviços à sociedade; e

Assim, na órbita da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, entende-se que a matéria converge ao interesse público, razão pela qual o voto é pela **APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 0474/2025**, na forma aprovada pelas Comissões de Constituição e Justiça e de Finanças e Tributação.

Sala das Comissões,

Deputado Pepê Collaço

Relator na Comissão de Constituição e Justiça

Deputado Marcos Vieira

Relator na Comissão de Finanças e Tributação

Deputado Ivan Naatz

Relator na Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público



EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0474/2025

O inciso III do art. 18 do Projeto de Lei nº 0474/2028 passa a tramitar com a seguinte redação:

“Art.18.

.....

III –a autorização terá vigência mínima de 25 (vinte e cinco) anos e máxima de 60 (sessenta) anos, prorrogáveis por períodos sucessivos, desde que a autorizatória manifeste prévio e exposto 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.”