

## Ficha informativa

### LEI Nº 17.612, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2022

*Dispõe sobre o Subsistema Ferroviário do Estado de São Paulo - SFE/SP, a organização do transporte ferroviário de cargas e de passageiros, o uso da infraestrutura ferroviária e os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias no âmbito do Estado de São Paulo e dá outras providências*

#### O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO:

Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei:

**Artigo 1º** - Esta lei dispõe sobre o Subsistema Ferroviário do Estado de São Paulo - SFE/SP, integrante do Sistema Nacional de Viação, bem como sobre a organização do transporte ferroviário de cargas e de passageiros, o uso da infraestrutura ferroviária e os tipos de outorga para exploração indireta de ferrovias no âmbito do Estado de São Paulo.

**Artigo 2º** - Ficam estabelecidas as seguintes definições para fins de aplicação desta lei e de sua regulamentação:

- I - agente transportador ferroviário: pessoa jurídica responsável pelo transporte ferroviário de cargas e passageiros, desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária;
- II - autorizatória: pessoa jurídica responsável pela exploração indireta de ferrovia integrante do SFE/SP, em regime privado, após outorga de autorização;
- III - autorregulador ferroviário: entidade associativa constituída pelas operadoras ferroviárias para gerenciar, mediar e dirimir questões e conflitos de natureza técnico-operacional;
- IV - 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 dois sentidos, em um período determinado;
- V - ferrovia: sistema formado pela infraestrutura ferroviária, com a operação do transporte ferroviário atribuído a uma operadora ferroviária;
- VI - infraestrutura ferroviária: conjunto de bens essenciais à operação de uma ferrovia especificamente quanto ao tráfego ferroviário bem como os bens destinados ao apoio logístico e administrativo da própria ferrovia;
- VII - 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;
- VIII - instalações adjacentes: imóveis localizados de forma contígua à faixa de domínio ou às edificações e pátios de uma ferrovia, destinados à execução de serviços associados;
- IX - investidor associado: pessoa física ou jurídica que venha a investir na construção, aprimoramento, adaptação, ampliação ou operação de instalações adjacentes com vistas a viabilizar a prestação ou melhorar a rentabilidade de serviços associados à ferrovia;
- X - material rodante: qualquer equipamento ferroviário, com ou sem propulsão própria, capaz de se deslocar por vias férreas;
- XI - operações ferroviárias: conjunto de atividades necessárias para realizar o controle e a execução do tráfego ferroviário;
- XII - operadora ferroviária: pessoa jurídica outorgada para concomitante gestão da ferrovia e operação de seu transporte ferroviário;
- XIII - poder concedente: órgão ou entidade da Administração direta ou indireta competente para o exercício das atribuições previstas nas Leis estaduais nº 7.835, de 8 de maio de 1992, e nº 11.688, de 19 de maio de 2004;
- XIV - regulador ferroviário: órgão ou entidade da Administração direta ou indireta, com a atribuição de regular e de fiscalizar a gestão da infraestrutura e o transporte ferroviário de cargas ou de

passageiros;

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

XVI - 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;

XVII - 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;

XVIII - serviços ferroviários: serviços de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros oferecidos e prestados aos usuários;

XIX - tráfego ferroviário: fluxo de material rodante em operação técnica e dinâmica de uma ferrovia, fazendo uso da infraestrutura ferroviária de uma determinada malha ferroviária;

XX - 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;

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

XXII - 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;

d) pátios que permitam a interconexão das malhas ferroviárias de diferentes operadoras.

XXIII - usuário ferroviário: pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte de carga ou de passageiros por via férrea;

XXIV - usuário investidor: pessoa jurídica que venha a investir no aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional de infraestrutura ferroviária, material rodante e instalações acessórias com vistas a viabilizar a execução de serviços ferroviários e serviços acessórios ou associados, e que atendam a sua demanda específica em ferrovia que não lhe esteja outorgada.

## CAPÍTULO II

### Da Política Ferroviária do Estado de São Paulo

**Artigo 3º** - A política estadual de transporte ferroviário tem como objetivos:

I - promover a integração do Estado com o Sistema Nacional de Viação e com as unidades federadas limítrofes;

II - promover a integração e alternativas de conexão com todos os modais logísticos do Sistema Nacional de Viação existentes no Estado de São Paulo, com o objetivo de reduzir o custo do transporte, melhorar a competitividade da produção agrícola e industrial paulista e oferecer novas alternativas de transportes aos usuários e operadores logísticos;

III - integrar outros modais de transporte público;

IV - reduzir acidentes de trânsito e congestionamentos de tráfego;

V - ampliar a eficiência energética e a utilização segura de tecnologia e inovação;

VI - priorizar o conforto e a melhoria da qualidade de vida dos usuários dos serviços.

**Parágrafo único** - Além dos objetivos relacionados no "caput" deste 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.

**Artigo 4º** - A política estadual de transporte ferroviário tem como diretrizes:

I - eficiência na redução de restrições da infraestrutura logística;

II - interconexão com trechos ferroviários em operação;

III - grau de complexidade de implantação do projeto;

IV - eficácia na redução da emissão de poluentes e gases que contribuem para o efeito estufa;

V - sustentabilidade econômico-financeira do projeto;

VI - possibilidade de redução de impactos ambientais e sociais negativos;

VII - existência ou necessidade de criação de mecanismos institucionais ou de governança para a viabilização do projeto;

VIII - impacto no orçamento do Estado de São Paulo.

**Artigo 5º** - A política estadual de transporte ferroviário e a instalação de infraestrutura ferroviária observarão o disposto no Plano Diretor Municipal e, em regiões metropolitanas, no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado.

### **CAPÍTULO III** **Do Subsistema Ferroviário do Estado de São Paulo - SFE/SP**

#### **SEÇÃO I** **Da Administração do SFE/SP**

**Artigo 6º** - Compete ao Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Logística e Transportes, a administração, direta ou indiretamente, do SFE/SP, compreendendo o planejamento, a construção, a manutenção, a operação, a exploração e a fiscalização dos serviços e obras públicas referentes ao transporte ferroviário de sua competência, incluindo o transporte intermunicipal, e o delegado por outros entes federados, sem prejuízo das atribuições conferidas ao regulador ferroviário.

#### **SEÇÃO II** **Das Ferrovias Integrantes do SFE/SP**

**Artigo 7º** - O Subsistema Ferroviário do Estado de São Paulo - SFE/SP é constituído pela infraestrutura de transporte ferroviário, existente ou planejada, incluindo os respectivos pátios, terminais, oficinas de manutenção e demais instalações, sob a competência do Estado de São Paulo.

**§ 1º** - A relação de ferrovias que integram o SFE/SP será consolidada por ato do Chefe do Poder Executivo, indicando 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.

**Artigo 8º** - A infraestrutura de transporte ferroviário delegada ao Estado de São Paulo por outro ente federado poderá integrar o SFE/SP, enquanto perdurar a delegação, submetendo-se, naquilo em que compatível com o instrumento de delegação, ao disposto nesta lei no que se refere aos regimes de exploração, público ou privado, do transporte ferroviário.

**Artigo 9º** - O Estado de São Paulo poderá desativar ou suprimir segmentos ou trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de alienação, concessão ou cessão de uso, nos termos do artigo 10 desta lei.

**§ 1º** - A supressão de segmentos ou trechos ferroviários do SFE/SP que sejam 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** - Visando à sustentabilidade ambiental, social e econômica, a destruição de materiais considerados inservíveis remanescentes de segmentos, trechos ou veículos ferroviários, em operação ou não, somente poderá ocorrer após esgotadas as possibilidades de reutilização em segmentos ou trechos ferroviários ou, subsidiariamente, para outras finalidades, observado o laudo técnico assinado por profissional competente.

**§ 3º** - O Estado de São Paulo poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou supressão dos segmentos ou trechos ferroviários previstos no "caput" deste artigo.

**Artigo 10** - O Estado de São Paulo poderá alienar, conceder ou ceder o uso de seus bens imóveis que componham o SFE/SP, 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 SFE/SP**

**Artigo 11** - As ferrovias integrantes do SFE/SP classificam-se:

I - quanto à espécie:

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

II - quanto ao transportador:

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

III - quanto ao regime de exploração:

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

### **SEÇÃO IV**

#### **Dos Regimes de Exploração das Ferrovias Integrantes do SFE/SP**

**Artigo 12** - A exploração das ferrovias integrantes do SFE/ SP será executada pelo Estado de São Paulo, no âmbito de suas competências, de forma:

I - direta;

II - indireta, por meio de autorização, concessão ou parceria público-privada.

**Artigo 13** - A exploração indireta das ferrovias integrantes do SFE/SP será exercida por operadora ferroviária:

I - em regime privado, mediante outorga de autorização.

II - em regime público, mediante outorga de concessão ou parceria público-privada.

**§1º** - As outorgas de que trata este artigo devem ser consubstanciadas em contrato a ser celebrado com o Estado de São Paulo que estabeleça seus termos específicos, adicionalmente aos termos desta lei e da 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 a que se refere o § 1º deste artigo, que poderá prever, como atribuições da concessionária ou do parceiro privado, dentre outras:

1. a implantação e a exploração de ferrovia que componha o SFE/SP, na forma dos artigos 7º e 8º desta lei;
2. a prestação de serviços ferroviários, incluindo serviços acessórios e serviços associados, conjuntamente à exploração da infraestrutura ferroviária.

**§ 3º** - O regime de direito privado, nos termos das regras estabelecidas nesta lei, em normas regulamentares e no contrato a que se refere 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:

1. a implantação e a exploração de infraestrutura ferroviária, dentro dos limites do Estado de São Paulo, observadas as condicionantes previstas nesta lei;
2. 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/SP, existente ou planejada, ou a outro modal de transporte pertencente ao Sistema Nacional de Viação;
3. a exploração de infraestrutura ferroviária já implantada, integrante do SFE/SP, que possua as características indicadas no inciso II deste artigo;
4. a exploração de trechos ferroviários desativados;
5. a exploração de infraestrutura e a operacionalização de ferrovia que tenha vocação preponderante ao transporte ferroviário de cargas, ainda que atendam a outras demandas de transporte de bens ou passageiros;
6. 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/SP.

**§ 5º** - A outorga da exploração de determinada ferrovia integrante do SFE/SP 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 de regulamentação, desde que haja demanda que as justifiquem.

**Artigo 14** - A execução de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculada da exploração da infraestrutura por agente transportador ferroviário depende de inscrição válida em registro a ser instituído pelo Estado, na forma de regulamentação.

**§ 1º** - Nas ferrovias outorgadas em regime privado, é livre a oferta de capacidade de transporte a agente transportador ferroviário, observadas as limitações impostas em razão da 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 que for estabelecido no contrato de outorga.

## CAPÍTULO IV

### Das Ferrovias Exploradas em Regime Público

#### SEÇÃO I

#### Das Devoluções e Desativações de Ramais a Pedido

**Artigo 15** - A operadora ferroviária de serviços de transporte de carga, mediante previsão do 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;

II - sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de outorga, independentemente de prazo sem tráfego comercial, em função 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 que tenham como fundamento exclusivo a solicitação de devolução ou desativação.

**§ 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":

1. 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;

2. 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;

3. deverá ser pago no momento da cisão da malha ou no término do contrato de outorga, conforme regulamentação.

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

1. transferência para um novo investidor;

2. utilização no transporte de passageiros;

3. criação de acessos ferroviários;

4. destinação para finalidades culturais, históricas, turísticas ou de preservação;

5. reurbanização e formação de parques;

6. alienação, na forma prevista no artigo 9º, § 3º, 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**

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

**§ 1º** - A forma, os prazos, os montantes e a compensação financeira desses investimentos 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.

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

1. obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato de outorga;
2. revisão do teto tarifário;
3. 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 se estendem a seu eventual sucessor, nos termos da regulamentação.

**§ 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**

**Artigo 17** - As operadoras ferroviárias podem receber investimentos de investidores associados para construção, aprimoramento, adaptação, ampliação ou operação de instalações adjacentes com vistas a viabilizar a prestação ou melhorar a rentabilidade de serviços associados à ferrovia.

**§ 1º** - As partes ajustarão as condições dos investimentos de que trata o "caput" deste artigo por meio de contrato, cuja cópia deve ser encaminhada ao Estado.

**§ 2º** - Caso os investimentos realizados na forma do "caput" deste artigo impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência da concessão, deve ser requerida anuência prévia do Estado, conforme regulamentação.

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

**§ 4º** - É vedada a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o Estado no escopo dos contratos de que trata o § 1º deste artigo.

## **CAPÍTULO V**

### **Das Ferrovias Exploradas em Regime Privado**

## **SEÇÃO I**

### **Da Autorização para Operadora Ferroviária**

**Artigo 18** - A autorização para a exploração de ferrovias por operadora ferroviária deverá ser formalizada por meio de contrato de adesão a ser firmado com o Estado, observadas as seguintes diretrizes:

- I - a outorga de autorização independerá de licitação, observado o disposto no artigo 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, assim como à cassação da autorização anteriormente outorgada, na forma do artigo 30 desta lei;

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

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 nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021;

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

VI - salvo disposição em contrário no contrato de adesão, a outorga de autorização compreenderá a possibilidade de realização de operações de transporte de cargas e de passageiros.

**Artigo 19** - Os bens constituintes de ferrovia autorizada não são reversíveis ao Estado quando a respectiva autorização for extinta, exceto na hipótese de concessão ou de cessão de uso de que trata o artigo 10 desta lei.

**Parágrafo único** - A autorizatária não fará jus a qualquer indenização em razão de melhorias efetuadas em bens não reversíveis ao Estado, observando-se, quanto aos bens reversíveis, o disposto na Seção VII deste Capítulo.

**Artigo 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, junto à operadora ferroviária da ferrovia já existente, a conexão ou o acesso à faixa de domínio, sujeitando-se às tarifas fixadas em lei ou em contrato, se o caso, ou à livre negociação com a operadora ferroviária.

**Artigo 21** - A instituição legal de gratuidades ou de descontos, por normas estaduais, 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 da operadora ferroviária de conceder gratuidades ou descontos conforme sua conveniência.

**Artigo 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 quanto aos danos realizados nos 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 prevista no § 1º deste artigo, a desativação de segmento ou trecho ferroviário importa na 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

**Artigo 23** - A autorização ferroviária para operadora ferroviária será outorgada pelo Estado, após análise técnica conforme o disposto em regulamento, a partir de:

I - requerimento apresentado por interessado;

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

**Parágrafo único** - Quando o procedimento for deflagrado a partir de requerimento apresentado por interessado, o chamamento público previsto no inciso II 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**

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

**§ 1º** - Sem prejuízo dos demais requisitos previstos em regulamento, o requerimento deverá ser instruído, no mínimo, com:

1. 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;

2. relatório técnico descritivo, no caso de autorização para operadora ferroviária, 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 relevantes;

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

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

3. certidões de regularidade fiscal da 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 Estado deverá:

1. quando não for necessária a abertura de chamamento público, elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na rede mundial de computadores, 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;

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

**§ 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 eventualmente identificado.

**§ 6º** - Não apresentada qualquer solução técnica ou, se apresentada, for reputada pelo Estado como inadequada, não será outorgada a autorização requerida.

**§ 7º** - O interessado em obter autorização ferroviária para o exercício da atividade de agente transportador ferroviário deverá apresentar requerimento ao Estado, na forma do regulamento.

### **SEÇÃO IV**

#### **Do Chamamento Público para Autorização Ferroviária**

**Artigo 25** - O Estado abrirá 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;

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;

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 políticas governamentais para o setor de logísticas e transportes.

**§ 2º** - A ociosidade de que trata a alínea "b" do inciso II do "caput" deste artigo é caracterizada pela:

1. existência, em ferrovias outorgadas em regime público, de bens reversíveis não explorados;
2. inexistência de tráfego comercial por mais de 2 (dois) anos;
3. 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 previstos no § 3º deste artigo devem observar o disposto no artigo 15, § 2º, item 3, desta lei.

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

**Artigo 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 se encontra instalada;
- II - o atual perfil de cargas transportadas, 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;
- VI - cópia do requerimento de outorga que deu origem ao chamamento público.

**Parágrafo único** - Poderão integrar o edital de chamamento público os estudos, projetos e licenças obtidas pelo Estado de São Paulo.

**Artigo 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.

## **SEÇÃO V**

### **Da Outorga de Autorização**

**Artigo 28** - O Estado analisará a convergência da outorga de autorização com a política pública estadual do setor ferroviário, a partir das conclusões técnicas elaboradas pelo regulador ferroviário acerca dos requerimentos de outorga apresentados por interessados ou das propostas recebidas em sede 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 autorizações quando:

1. não houver manifestação de terceiro no prazo a que se refere o artigo 24, § 3º, item 1, desta lei;
2. houver uma única proposta ao final do processo de chamamento público;
3. havendo mais de um interessado, ao final do processo previsto no artigo 24, § 3º, item 1, 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, observado 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 em regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, os seguintes fatores:

1. o menor prazo para implantação;
2. a maior capacidade de movimentação de cargas;
3. maior oferta de pagamento pela outorga, quando cabível.

**§ 4º** - O Estado publicará o resultado motivado da decisão acerca da outorga de autorização e,

quando o caso, o extrato do contrato que a formaliza, no Diário Oficial do Estado, até o 5º (quinto) dia útil do mês seguinte ao de sua assinatura, como condição de sua eficácia.

## **SEÇÃO VI**

### **Do Contrato de Autorização**

**Artigo 29** - A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão que, sem prejuízo dos demais elementos indicados em regulamento, conterá, no mínimo, disposições 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 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, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

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 práticas de execução das atividades, bem como a indicação dos órgãos e 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;

XIV - condições para promoção de desapropriações.

**§ 1º** - A autorizatária é 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 executória do procedimento de desapropriação terá seus custos e riscos arcados pela autorizatária.

**§ 3º** - O Estado deverá adotar as medidas necessárias para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nos contratos.

**§ 4º** - Quando a nova ferrovia fizer uso de bem público, o órgão responsável pela administração do referido bem deve se manifestar quanto à sua disponibilidade.

**§ 5º** - 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.

**§ 6º** - As cláusulas do contrato não podem atribuir direitos a reequilíbrio econômico-financeiro, nem legitimar a imposição unilateral de vontades.

## **SEÇÃO VII**

### **Da Extinção da Autorização**

**Artigo 30** - A autorização poderá ser extinta por:

I - advento do termo contratual;

II - cassação;

III - decaimento;

IV - renúncia;

V - anulação;

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, IV, V ou 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.

**Artigo 31** - Quando houver perda das condições indispensáveis à continuidade da autorização, em razão da negligência, imperícia ou abandono, ou 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, ou mesmo de prática prejudicial à competição, abuso de poder econômico e outras formas de infração à ordem econômica reconhecidas pelas autoridades competentes, o Estado poderá extingui-la mediante ato de cassação, observada a regulamentação.

**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.

**Artigo 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.

**§ 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, em seu silêncio, em regulamento.

**§ 3º** - Na hipótese de alteração substancial das condições de exploração das atividades autorizadas, após a outorga da autorização, mediante norma jurídica superveniente ou ato do Estado, a autorizatária poderá solicitar o reconhecimento do decaimento da autorização, podendo continuar, regularmente, a exploração das atividades autorizadas, até que haja o pagamento da indenização pelo Estado, na forma prevista no contrato ou, em seu silêncio, em regulamento.

**Artigo 33** - 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.

**Artigo 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**

**Artigo 35** - A operadora ferroviária é 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 ao Estado a ocupação da capacidade instalada na infraestrutura ferroviária de sua responsabilidade.

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

**Artigo 36** - A operadora ferroviária deve disponibilizar serviço regular de ouvidoria, na forma da regulamentação.

**Artigo 37** - A negociação ou a comercialização de produtos e serviços no interior dos trens de

passageiros, em suas estações e demais instalações, é prerrogativa exclusiva da operadora ferroviária.

§ 1º - A seu alvitre, e 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.

## **SEÇÃO II**

### **Do Compartilhamento de Infraestrutura**

**Artigo 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 e aos respectivos recursos operacionais deve ser formalizado por contrato, cuja cópia deverá ser encaminhada ao Estado, 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 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.

**Artigo 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;

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

§ 1º - A operadora ferroviária fica 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, resguardadas a possibilidade de arbitragem privada e de denúncia ao Estado.

## **CAPÍTULO VII**

### **Das Disposições Finais**

**Artigo 40** - Os procedimentos administrativos relativos à fiscalização, atribuições, imposições de penalidades e outros concernentes à regulação dos serviços ferroviários, inclusive no que tange à instituição de entidades de autorregulação ferroviária, serão estabelecidos na regulamentação desta lei, nos atos normativos expedidos pelo Estado e nos correspondentes contratos administrativos.

**Artigo 41** - Decreto do Poder Executivo disporá sobre os órgãos ou entidades que exercerão as funções indicadas nesta lei para o Estado, para o poder concedente e para o regulador ferroviário.

**Artigo 42** - Fica acrescentado, no inciso IV do artigo 11 da Lei estadual nº 16.338, de 14 de dezembro de 2016, a alínea "e", com a seguinte redação:

"e) para viabilizar a implantação ou a exploração de infraestrutura ferroviária, por meio de concessão, parceria público-privada ou autorização, nos termos de legislação específica." (NR)

**Artigo 43** - Esta lei entra em vigor após decorridos 30 dias de sua publicação oficial.

Palácio dos Bandeirantes, 19 de dezembro de 2022

RODRIGO GARCIA

João Octaviano Machado Neto  
Secretário de Logística e Transportes

Cauê Macris

Secretário-Chefe da Casa Civil

Publicada na Subsecretaria de Gestão Legislativa da Casa Civil, em 19 de dezembro de 2022.