

Política pública de autorizações ferroviárias e práticas de governança e compliance

14/05/2024

Muito se engana aquela que considera não incidir práticas de governança e *compliance* ao novo Marco das Ferrovias Brasileiras — Lei nº 14.273/21 (Decreto 11.245/2022). Por todos os capítulos da legislação, identifica-se a necessidade da instituição de técnica de gestão estratégica, integridade, mapeamento de processos e gestão de riscos para haver efetividade dos projetos nela consubstanciado, principalmente no que tange ao atendimento das diretrizes previstas na Política Pública de Autorização Ferroviárias, Autorregulação Ferroviária e Fiscalização pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

O que em sede da Medida Provisória nº 1.065/21 a autorregulação se restringiria à transação entre as partes privadas por meio de um instituto privado, com a edição da Lei nº 14.273/21, essa situação se alterou a fim de que a ANTT ingressasse no processo e supervisione essa composição de soluções privadas entre os agentes ferroviários.

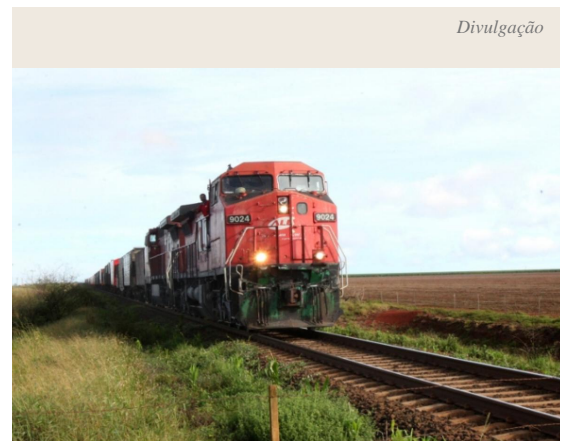
Concordando ou não com essa situação, isso são práticas de governança a resguardar o interesse público e assegurar a efetividade de investimentos privados com as outorgas de concessão e autorização, por mais, neste último caso, que seja da autorizatária o risco do empreendimento.

Há princípios administrativos considerados em tal questão, como da supremacia do interesse público, legalidade e indisponibilidade de bens públicos. Logo, a necessidade de haver uma supervisão técnica pela ANTT, quanto à operação das autorizações, por exemplo, requer conceder maior segurança jurídica, técnica e operacional, além de eficiência às ações das autorizatárias. Além de evitar que sejam posteriormente pegos de surpresa por atuação dos órgãos de controle e fiscalização público do setor em face de traçados inviáveis.

Engana-se assim quem entende que há burocracia com tal atuação, o avanço na análise ministerial depende da atuação da futura autorizatária. O interesse na ampliação da logística é ímpar em relação às outorgas por autorizações, logo, não há outra razão a conceder celeridade e união de esforços entre o público e o privado na exploração econômica e consequentemente ganho financeiro e desenvolvimento regional de localidades pelas quais o trajeto da ferrovia autorizada passará.

A previsão legal no concedimento de autorizações veio então para desburocratizar processos e procedimentos antes possível apenas com as outorgas por concessão, sobre a qual há maiores complexidade na implementação. Não pense que não há requisitos a serem observados para o deferimento da autorização. A própria Lei nº 14.273/21 prevê os princípios, vedações e diretrizes para o sistema ferroviário brasileiro, no que diz respeito às outorgas de concessão ou autorização.

Seleção para concessões



A seleção das autorizatárias passa previamente por uma análise minuciosa quanto ao relatório técnico do traçado ferroviário, bem como da saúde financeira da empresa interessada, com o propósito do Ministério dos Transportes e ANTT analisarem a viabilidade do traçado com os já existentes e evitarem sucateamento a posterior (Acórdão de Relação 173/2022-P, fevereiro de 2022 — TCU). Não que isso não possa acontecer, todavia, sendo o risco integral da autorizatária, inclusive nos casos fortuitos e força maior da lei não excetuados a responsabilidade privada.

Não apenas isso, a convergência do projeto apresentado deve estar em consonância com a avaliação da Política Pública de Autorizações Ferroviárias, que se encontra consubstanciada em diretrizes voltadas à análise de trajetos que respeitem o direito dos usuários, redução de custos e ampliação da logística, compatibilização de padrões técnicos com regramentos e regulamentos/regulação ministerial ou de fiscalização da ANTT, entre outros, não deixando de resguardar a livre concorrência, a liberdade de preços, assim como a livre iniciativa de empreender e acelerar e por em ascensão o sistema ferroviário brasileiro.

Junto às práticas de governança disciplinadas em políticas e regulamentos técnicos ministerial e de agência, a autorregulação é o instrumento mais inovador trazido à sistemática ferroviária, sobre a qual as partes conflitantes podem solucionar seus impasses e autocompor suas regras técnicas, de *compliance*/integridade e organização institucional aperfeiçoadas em relação às comissões temáticas de representação, necessárias ao deslinde das discussões, já que a autorização mexe com questões técnicas ambientais, de desapropriação, entre outras causas.

É o próprio mercado discutindo e formulando em regulamentos e relatórios as atividades, objeto das autorizações, em razão de acompanhamento e conselhos deliberativos, sendo o caso de constituição do instituto de autorregulação em prol da expansão da malha ferroviária, modernização, matriz de risco e atualização dos sistemas e otimização da infraestrutura ferroviária na qualidade de vida e aumento da segurança e recursos econômicos regionais.

Enfim, no que tange às práticas de governança, a autocomposição de soluções no tocante ao deferimento e execução das autorizações, além de propriamente um instrumento de boas práticas à liberdade econômica e desenvolvimento social, observa parâmetros a mitigar riscos e implementar controles internos destinados ao cumprimento de políticas públicas — consubstanciadas na Política Pública de Autorizações Ferroviárias. Isso a estruturar a matriz de planejamento, mapeamento de projeto e regras de integridade que a autorizatária deve observar para assegurar a aprovação futura junto ao Ministério dos Transportes e fiscalização pela ANTT.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2024-mai-14/qual-a-relacao-da-politica-publica-de-autorizacoes-ferroviarias-com-as-praticas-de-governanca-e-compliance-2/>

