



I Prêmio SEAE de Artigos em Advocacia da Concorrência e Regulação Econômica

Segundo lugar
Categoria 2 – Regulação Econômica



A Autorregulação nos Projetos de Autorização Ferroviária

Jefferson Vasconcelos Santos
Vanessa Schinzel Pereira

A autorregulação nos projetos de autorização ferroviária

Sumário: Introdução. 1. O setor ferroviário brasileiro 2. O novo marco legal das ferrovias 3. O instituto da autorregulação 3.1. Conceito 3.2. O modelo regulatório norte-americano 3.3. A aplicação do instituto em outros setores no Brasil. 3.4. Expectativas e pontos de atenção. Conclusão.

INTRODUÇÃO

O setor ferroviário, desde a sua criação, vem passando por diversas mudanças regulatórias, buscando incrementar a concorrência e a atratividade dos investimentos privados (TOJAL, 2021, p. 363). Tem-se como um dos principais marcos, ocorrido na década de 90, a desestatização das malhas ferroviárias e a consequente implementação do modelo de concessões verticais, que até recentemente era a única forma de delegação de serviços públicos no setor.

Dando seguimento às inovações regulatórias, nos últimos anos, iniciou-se um debate intenso no âmbito do Poder Legislativo e Executivo, a fim de simplificar a participação e o investimento privado em novos projetos ferroviários, utilizando como instrumento de delegação as autorizações administrativas. À vista disso, no ano de 2021, foi editada a Medida Provisória (MPV) nº 1.065, denominada de “Novo Marco Legal do Transporte Ferroviário” e, em seguida, após a perda de vigência da norma, a Lei nº 14.273, intitulada de “Lei das Ferrovias”, com teor mais amplo em alguns aspectos, mas semelhante em sua essência.

O novo regime regulatório permite que empreendedores privados, mediante requerimento ou seleção em chamamento público, sejam autorizados a construir e operar trechos ferroviários, por sua conta e risco, desde que seja compatível com a política nacional de transporte ferroviário e devidamente verificada a viabilidade locacional do trecho requerido com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas pelo Poder Público.

As inovações não se limitaram apenas a sua forma de habilitação e captação, mas também na sua forma de gestão, por meio da criação do instituto da “autorregulação ferroviária”. Nesse sentido, o objetivo do presente estudo é o aprofundamento da análise desse instituto, na forma proposta pelas legislações pertinentes, bem como da sua aplicação prática no mercado ferroviário, demonstrando o papel do regulador perante o novo contexto regulatório.

Para tanto, inicia-se o artigo com uma breve contextualização histórica do setor ferroviário brasileiro, a fim de historiar as particularidades do desenvolvimento do setor ao longo dos anos, bem como apontar as necessidades de melhorias a partir da desestatização das ferrovias. No segundo capítulo, por sua vez, pretende-se apresentar a novel legislação regulatória, principalmente as inovações advindas do novo marco normativo sobre “autorização ferroviária”, com enfoque especial ao instituto da autorregulação.

Por fim, no terceiro capítulo, busca-se aprofundar a temática da autorregulação, a partir da definição de seu conceito e da análise das referências norte-americanas, adotada após o *Stagger Act 1980*, e de entidades brasileiras de autorregulação. Almeja-se, assim, colher elementos práticos que sirvam de referência teórica para a complexa tarefa do gestor público.

1. O SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Voltando às origens, durante o século XIX, o transporte ferroviário sobre trilhos revolucionou o mundo, aprimorando a logística, desenvolvendo cidades e especializando regiões produtivas. No Brasil, o governo imperial, após algumas tentativas infrutíferas, promulgou o Decreto-Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, que objetivava a promoção de um ambiente adequado à captação de investidores privados interessados na construção de caminhos de ferro por meio de concessão. Inaugurava-se, assim, um período próspero que resultou na implantação de grande parte da malha nacional.

No entanto, ao longo dos anos o setor passou por diversas mudanças regulatórias, que foram se modificando de acordo com o cenário econômico mundial e interno. O primeiro movimento nesse sentido ocorreu em meados da década de 30. Após um extenso período de construção ferroviária no País, diversos eventos históricos¹ (PINHEIRO; RIBEIRO, 2017, p. 19), de magnitude mundial, afetaram diretamente a economia brasileira e resultaram em um colapso financeiro no setor, levando à encampação pelo Estado de grande parte das ferrovias privadas.

Apesar do esforço depreendido pelo Estado para levantar o setor, este continuou em declínio, convivendo com um regime de déficits anuais, contínuos e crescentes (LIMA NETO, 2001, p. 218). Como se não bastasse, houve um significativo direcionamento de recursos públicos ao setor rodoviário, que estava no auge de sua expansão territorial, gerando um descompasso entre receitas e despesas percebidas e incorridas no setor ferroviário, o que impedia qualquer ação de manutenção e renovação das linhas (CASTELLO BRANCO, 2008, p. 53). Nessa conjuntura, tornou-se necessária a criação de um novo modelo de participação do Estado para a retomada do setor.

À vista disso, por meio da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, foi autorizada a constituição da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a qual incorporou as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas. Movimento semelhante a este foi realizado pelo Estado de São Paulo, com a criação da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) que, de igual forma, unificou as ferrovias estatais, a fim de iniciar um novo crescimento no setor.

A tentativa, no entanto, restou novamente fracassada, em razão dos efeitos do cenário econômico e político agravados na década de 80, os quais resultaram no enfraquecimento do setor ferroviário e na própria insustentabilidade da RFFSA e da Fepasa. Assim, buscando reordenar a posição estratégica do Estado na economia, bem como retomar o protagonismo do setor, foi instituído, por intermédio da Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, o Programa Nacional de Desestatização (PND).

¹ Armando Castelar Pinheiro e Leonardo Coelho Ribeiro destacam a 1ª Guerra Mundial (1914-1918) e a quebra da bolsa de Nova York (1929) como os principais eventos que impactaram o setor ferroviário.

O referido programa resultou na concessão de diversos trechos ferroviários à iniciativa privada naquela década, integrando a era de desestatizações no setor de infraestrutura². Destaca-se ainda que foi exatamente nesse período, a fim de garantir maior segurança jurídica às concessões ferroviárias (SOUZA; PRATES, 1997), que foram editadas as Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que dispõem sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos, bem como o Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que estabeleceu o Regulamento dos Transportes Ferroviários, considerado o marco normativo para o setor.

No período pós-desestatização, observou-se uma exitosa recuperação da malha existente, que se encontrava em elevado grau de degradação, gerando, conseqüentemente, um aumento na movimentação de cargas e a redução de acidentes. Por outro lado, notou-se que não foi eficiente o bastante a fim de promover a expansão da rede ferroviária e aumentar a demanda reprimida pelo modal (DAYCHOUM, 2018, p. 540).

Desde então, houveram diversas tentativas de planejamento de políticas públicas para o setor de transportes pelo Governo Federal. Em 2018, de forma mais efetiva, foi elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística S.A. o Plano Nacional de Logística (PNL). A primeira versão, com planejamento até o ano de 2025, previa a construção de novos trechos ferroviários, bem como contemplava a ampliação nas capacidades de algumas malhas ferroviárias já concedidas, por meio do instituto da prorrogação antecipada, admitida pela Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 (EPL, 2018).

Verifica-se, desde então, um esforço do Governo Federal, especialmente do Ministério da Infraestrutura, em colocar em prática as ações propostas no planejamento estratégico do setor, utilizando como meio a priorização de projetos mais sustentáveis, a redução de custos logísticos, o incremento da competitividade e, principalmente, a ampliação da conectividade em diferentes regiões do País (MINFRA, 2021).

Registra-se que, atualmente, a malha ferroviária nacional possui apenas 30 mil km de extensão, sendo que 31% dos trechos não são operacionais ou estão inativos (CNI, 2018). Comparando-se com países de dimensões continentais, bem como pares na América Latina, a densidade da malha ferroviária brasileira apresenta-se como uma das mais baixas, conforme demonstra o gráfico colacionado abaixo (ANTF, 2022):

² Para uma análise detalhada do histórico ferroviário brasileiro, ver PEREIRA, Vanessa Schinzel. O conceito de vantajosidade da prorrogação antecipada no setor ferroviário. Revista de Direito e Atualidades, v.1, n.2, 2021.

DENSIDADE DAS MALHAS FERROVIÁRIAS

	Área (milhões km ²)	Ferrovia (Mil Km)	Ferrovias/Área [km /1.000 km ²]
 EUA	9,83	293,56	29,85
 Índia	3,29	68,52	20,85
 China	9,6	131	13,65
 África do sul	1,22	20,98	17,21
 Argentina	2,78	36,91	13,28
 México	1,96	20,82	10,60
 Canadá	9,98	77,93	7,81
 Rússia	17,1	87,15	5,10
 Austrália	7,74	33,34	4,31
 Brasil	8,52	30,75	3,61

Figura 1: Densidade das malhas ferroviárias brasileiras.

Fonte: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários e Cia World Factbook

Assim, buscando o crescimento da malha ferroviária nacional e maior eficiência ao modal, o Poder Público passou a debater um novo marco regulatório para o setor, o que resultou na edição da Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, e na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, que viabilizou uma nova modalidade de exploração indireta de ferrovias, mediante a outorga de autorização em regime privado.

2. O NOVO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS

A Medida Provisória nº 1.065, de 2021, inaugurou o novo marco regulatório de exploração indireta de serviços de transporte ferroviário. De acordo com a Exposição de Motivos (BRASIL, 2021), além do contexto histórico narrado no capítulo anterior, a “recente calamidade pública incorrida pela pandemia de COVID-19 reforçou a necessidade urgente de investimentos em infraestrutura como indutor à retomada econômica”.

Quanto ao seu objetivo, a norma pretendia desburocratizar os investimentos ferroviários no Brasil, por meio da positivação do instituto da autorização (BRASIL, 2021). Isso porque, como é sabido, desde a desestatização das ferrovias na década de 90, o Poder Público adotava, como única modalidade de outorga no setor, a concessão, optando-se por sua exploração vertical, em que o concessionário é responsável tanto pela exploração da infraestrutura ferroviária como pela provisão do serviço de transporte (NETO, 2019).

A Medida Provisória veio, portanto, para estabelecer uma nova forma de delegação de serviços públicos, ao lado da concessão, de forma a (i) permitir a realização de novos investimentos no setor de maneira mais célere; (ii) aprimorar e aumentar a malha ferroviária; (iii) melhorar o equilíbrio na matriz de transporte; (iv) ampliar a competição intra e intermodal, diminuindo os preços dos fretes; (v)

aumentar a segurança jurídica e a atratividade do setor; (vi) reduzir custos sociais e ambientais, dentre outros (MINFRA, 2022a).

O modelo elegido pelo legislador foi o da autorização que, no presente caso, se apresenta como ato administrativo vinculado, sem precariedade, sendo necessária para a exploração do referido serviço público pelo particular somente a demonstração do cumprimento dos pressupostos enunciados na legislação. A utilização da autorização, apesar de integrar intensos debates no mundo jurídico quanto à sua constitucionalidade³, já vem sendo realizada em outros setores de infraestrutura, conforme exemplos destacados a seguir:

- (i) Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações e possibilita a exploração dos serviços em regime privado;
- (ii) Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, que institui o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), que executa suas atividades por meio de autorização; e
- (iii) Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que permite a exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, denominadas de Terminais de Uso Privado.

Quanto à sua forma, a Medida Provisória determinava que a outorga por autorização seria formalizada por meio de contrato de adesão, com prazo determinado, entre a pessoa jurídica requerente ou selecionada mediante chamamento público e a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, desde que devidamente preenchidos os requisitos descritos na norma, cabendo à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) somente a verificação da compatibilidade locacional da ferrovia requerida com as demais infraestruturas implantadas ou outorgadas.

No referido contrato, além das informações básicas relacionadas ao objeto, prazo de vigência, hipótese de extinção e foro, deveria conter o cronograma de implantação dos investimentos previstos, os direitos e deveres dos usuários, a responsabilidade pela inexecução ou pela execução deficiente do contrato, a obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do Poder Público e as condições para a promoção de desapropriações.

Conforme ressalta a Senadora Lúcia Vânia (SENADO, 2018a), no Parecer da Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, diferentemente do contrato de concessão, os bens constituintes da ferrovia autorizada não são reversíveis ao Poder Público, não cabendo nenhuma indenização ao privado após a sua extinção, bem como “elimina-se todo o debate em torno do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, que frequentemente produz passivos contingentes a serem suportados pelo orçamento público”, de forma a atrair ainda mais investimentos privados.

³ Sobre o tema, indica-se a leitura do seguinte artigo: RIBEIRO, Stanley Silva. O novo marco legal das ferroviárias e a introdução de short lines no modelo ferroviário nacional. In: CHAVES, Mauro César Santiago; ÁVILA, Natália Resende Andrade (Coord). Direito e Infraestrutura no Brasil: Temas relevantes em transportes terrestres e tópicos transversais. Publicações da Escola da AGU, ano 13, n. 4, parte 2, 2022.

Assim, após a publicação da Medida Provisória, o Ministério da Infraestrutura recebeu formalmente 78 requerimentos de autorizações ferroviárias apresentados pela iniciativa privada, vislumbrando a aplicação de investimentos da ordem de R\$ 236,97 bilhões de reais, expectativa de geração de 3 milhões de empregos e um acréscimo de 20,33 mil km à malha ferroviária existente, se efetivamente cumpridos, conforme dados apresentados pelo próprio órgão (MINFRA, 2022b).

Diante da aderência à política pública implantada, o Governo Federal se empenhou para analisar de forma célere os requerimentos, tendo sido celebrados 27 contratos de adesão até o término da vigência da MP (MINFRA, 2022b). Da análise dos pedidos, nota-se que houve a entrada de novos operadores por meio da autorização, dividindo-se os pedidos em concessionárias que já operavam no setor e sociedades empresárias que integram o setor produtivo do País.

A Medida Provisória, no entanto, teve o seu prazo de vigência encerrado no dia 6 de fevereiro de 2022. De acordo com o art. 62, §3º da Constituição Federal, a norma deveria ter sido convertida em lei no prazo máximo de 120 dias após a sua promulgação, no entanto, por decisão estratégica e política⁴, o Congresso Nacional optou por deixar a norma caducar, a fim de dar continuidade ao debate do PLS nº 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra (SENADO, 2018b), com a mesma temática, que estava pendente somente de votação pelo Plenário.

Dessa forma, ultrapassados os devidos trâmites legislativos, e após intenso debate no âmbito do Congresso Nacional, foi sancionada a Lei nº 14.273, de 2021, denominada de “Lei das Ferrovias”. A essência da norma é a mesma da MP, no entanto, agora a ANTT figura como regulador ferroviário, ao invés do Ministério da Infraestrutura, sendo competente para receber e proceder com a análise dos requerimentos, bem como assinar o respectivo contrato de adesão.

Importante destacar que a Medida Provisória havia sido redigida nos moldes do próprio texto constante do Projeto de Lei do Senado, levando em conta as discussões realizadas até aquele momento, com adaptações para fins de adequação as suas devidas finalidades e competências. Entretanto, após a edição da MP, o texto da proposição sofreu diversas alterações, em razão da aprovação de 33 das 51 emendas apresentadas ao longo do processo legislativo, tornando o texto da Lei nº 14.273, de 2021, mais abrangente, a fim de dar mais efetividade e flexibilidade ao marco regulatório proposto, conforme exposto no Parecer do Plenário, de relatoria do Senador Jean Paul Prates (SENADO, 2021).

Assim, feitas as devidas considerações gerais sobre as normas de regência das autorizações ferroviárias, passa-se à análise do objeto central deste artigo, que integra as inovações regulatórias, qual seja, o instituto da autorregulação. Para tanto, será utilizado como texto de referência o disposto na Lei nº 14.273, de 2021, que está em vigor atualmente.

⁴ Neste ponto, esclarece-se que a Medida Provisória caducou em razão de um acordo entre os senadores e o governo, a fim de dar prioridade à tramitação do PLS 261, de 2018, conforme noticiado na mídia. Ver: <<https://www.agenciainfra.com/blog/com-fim-da-mp-das-ferrovias-ministerio-estuda-como-autorizar-pedidos-ainda-em-analise/>>. Acesso em: 3 de abril de 2022.

A referida norma prevê, em capítulo específico, a possibilidade de as operadoras de transporte ferroviário associarem-se voluntariamente, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, a fim de promover a autorregulação, por meio das seguintes funções (art. 44):

- (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 a maximização da interconexão e da produtividade 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 órgão regulador de revogação e de alteração de normas incompatíveis com a eficiência ou com a produtividade ferroviárias;
- (vi) articulação com órgãos e com entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente de seus membros com outras vias terrestres e com os demais modos de transporte; e
- (vii) aprovação de programas de gestão de manutenção, de riscos e de garantias das operações de transportes.

Nota-se que a intenção é possibilitar que a própria entidade realize a gestão, regulação e passe a dirimir os conflitos entre os seus associados. A atuação do autorregulador, no entanto, ficará submetida à supervisão da ANTT, a quem cabe resolver as contestações e decidir os conflitos ferroviários não solucionados (art. 46, caput), com exceção de temas técnico-operacionais das ferrovias, que somente em casos excepcionais poderá ter a interferência do regulador (art. 46, parágrafo único).

A entidade associativa será dirigida, ainda, em regime de colegiado, formado por diretores escolhidos entre os representantes das operadoras ferroviárias associadas, com experiência técnico-operacional e notório conhecimento das melhores práticas do setor (art. 45, caput e parágrafo único), demonstrando a sua alta especialidade técnica para atuar com os desafios do setor, ficando vedada somente a edição de normas ou especificações técnicas que dificulte ou impeça a interconexão por operadora ferroviária não associada, sem motivo justificado (art. 44, §1º).

Da leitura dos dispositivos normativos supracitados, observa-se que o autorregulador ferroviário foi apresentado com uma vasta liberdade de atuação, que advém da própria característica do instituto. Para o entendimento de seus limites e de sua relação com o ente público, torna-se necessário o estudo aprofundado do

instituto e de suas experiências práticas no âmbito nacional e internacional, conforme será demonstrado no capítulo seguinte.

3. O INSTITUTO DA AUTORREGULAÇÃO

3.1. Conceito

De início, antes de adentrar no conceito em si, cumpre tecer breves esclarecimentos quanto ao termo autorregulação. Para um entendimento eficiente do termo, destaca-se que o prefixo “auto” possui diversas formas de acepção, sendo as mais comuns a referência ao individual, em que um indivíduo disciplina a sua própria conduta (DEFANTI, 2018, p. 10), e à coletividade, em que um grupo específico regulamenta as condutas de seus próprios membros (JULIA, 1996), sendo esta a acepção que será utilizada no presente estudo.

No sentido jurídico, a autorregulação pode ser definida como “qualquer arranjo regulatório que fuja de uma regulação exclusivamente governamental” (FERRARI, 2018, p. 218). Nota-se, assim, como características marcantes do instituto, para fins de definição, a imposição de regras desenvolvidas pelos próprios regulados, fruto de uma organização estabelecida para tal fim, com caráter estritamente privado, ainda que o Estado esteja presente de alguma forma (DIAS; BECUE, 2012).

Neste ponto, Júlia Black (1996), pesquisadora britânica especialista na área de regulação, classificou as espécies de autorregulação, usando como indicador o nível de intervenção estatal, da seguinte forma:

- (i) *autorregulação voluntária*: nessa hipótese, não existe qualquer envolvimento do Estado, de forma direta ou indireta, para que o mercado seja autorregulado. Os próprios agentes privados, espontaneamente, instituem esse modelo regulatório por meio de instrumentos associativos, desde que não haja qualquer impedimento legal nesse sentido;
- (ii) *autorregulação coercitiva*: é realizada pelos agentes privados, mas sob a coação do Estado no sentido de que, se não o fizer de forma satisfatória, pode ser substituída por uma regulação exclusivamente estatal, demonstrando um envolvimento indireto do Estado;
- (iii) *autorregulação sob aprovação*: os próprios agentes privados formulam as normas a serem aplicadas aos seus membros, no entanto, sujeitam-se à aprovação do Estado. Conforme esclarece Francisco Dafanti (2018, p. 10), os grupos privados concordam em ter a sua liberdade limitada, sob a condição de que não haverá imposição de regulação estatal naquela seara, por outro lado, frequentemente, o Poder Público atribui maior grau de coercitividade à competência normativa e sancionatória dos referidos agentes; e
- (iv) *autorregulação impositiva*: nesse último caso, o próprio Estado determina que os agentes privados procedam à regulação, com base

em parâmetros pré-definidos, embora permaneçam independentes (DIAS; BECUE, 2012).

De acordo com Isabela Ferrari (2018, p. 218), “com exceção da primeira espécie, na qual não existe qualquer tipo de intervenção estatal, todas as demais hipóteses correspondem ao que Mercè Darnaculleta Gardella denominou *autorregulação regulada*”.

Passando-se, assim, ao enquadramento da autorregulação ferroviária, objeto do presente estudo, nota-se que se trata de uma autorregulação regulada, na espécie impositiva, haja vista que o próprio Estado, por meio da Lei nº 14.273, de 2021, possibilitou a associação voluntária das operadoras ferroviárias para promover sua regulação, determinando, inclusive, suas funções, impedimentos e demais especificidades. A autorregulação regulada, também denominada de correção, é, portanto, uma forma de incentivo à autogestão privada, alinhada aos interesses públicos pré-estabelecidos, com possibilidade de reordenamento de sua atuação em situações específicas.

Quanto às vantagens e desvantagens do instituto, Othon de Azevedo Lopes (2018, p. 192) destaca de ponto positivo o “elevado grau de comprometimento dos regulados com suas próprias regras; adequação da edição de normas, pela disponibilidade de informação técnica e proximidade dos regulados; efetividade na detecção de violações pelo envolvimento dos afetados; melhor compreensão das regras; rápida resposta para ajuste de regras”, sendo a principal crítica a raiz corporativista da autorregulação, podendo resultar em falta de transparência e foco somente na defesa de interesses privados, e não ao bem-estar da coletividade.

Becue e Dias (2012) destacam ainda dois pontos importantes, o alto grau de especialidade da entidade autorregulada e o conseqüente respeito dos regulados à legitimidade das normas, que poderão ser desenvolvidas de acordo com a necessidade do mercado e sem os entraves burocráticos do processo legislativo/administrativo.

O reflexo dessas vantagens e desvantagens ao setor ferroviário, no entanto, não tem como serem auferidas no momento, em razão de sua recente instituição, podendo ser visualizadas somente a médio e longo prazo. De qualquer forma, o referido instituto da autorregulação já vem sendo utilizado com êxito no cenário nacional e internacional, conforme será demonstrado nos próximos subcapítulos.

3.2. O modelo regulatório norte-americano

O processo de implantação das ferrovias norte-americanas se iniciou em 1830, se expandindo nos 50 anos seguintes por todos os estados americanos. Devido à sua magnitude, alguns estados instituíram comissões para regular o setor, tendo sido criada em 1887 pelo governo a primeira agência reguladora federal independente dos Estados Unidos da América (EUA), denominada de *Interstate Commerce Commission* (ICC) (PINHEIRO; RIBEIRO, 2017, p. 187).

A ICC era responsável, inicialmente, por regular as tarifas cobradas e a prevenção de abusos de poder de mercado, no entanto, ao longo dos anos recebeu

maiores responsabilidades, como o controle à entrada de novos *players* e sobre a construção e abandono das linhas ferroviárias (PINHEIRO; RIBEIRO, 2017, p. 189).

Nos cem anos subsequentes à sua criação, o setor ferroviário passou por diversos eventos históricos – Guerras Mundiais, Depressão de 1929, concorrência com outros modais de transporte – com efeitos semelhantes ao experimentado no Brasil, causando uma crise financeira insustentável às ferrovias. O referido período foi marcado pela falência de empresas ferroviárias, infraestrutura com grande deterioração e acidentes frequentes, que foram se agravando em razão de uma regulação muito limitadora por parte da ICC, que impossibilitava a concorrência com os outros modais (PINHEIRO; RIBEIRO, 2017, p. 189).

Assim, na busca pela retomada do setor, o governo americano promoveu uma intensa desregulamentação, a partir da edição do *Staggers Rail Act of 1980* (USG, 1980), reduzindo sobremaneira a regulação da ICC sobre o setor ferroviário, o que promoveu uma verdadeira revolução no mercado, ampliando a concorrência e os investimentos em novas tecnologias. A medida citada reestruturou todo o setor, incluindo a participação de centenas de novas linhas curtas e regionais, denominadas de *short lines*, usando de ferrovias derivadas daquelas já existentes (AAR, 2021). Além disso, as tarifas ferroviárias passaram a ser ditadas pelo próprio mercado e as rotas passaram a ser definidas pelas próprias empresas (PINHEIRO; RIBEIRO, 2017, p. 187).

O gráfico colacionado abaixo é bem representativo ao apresentar o *Staggers Rail Act* como um divisor de águas no setor ferroviário norte-americano, aumentando a produtividade, volume transportado e receitas, além da redução significativa dos custos. Veja-se:

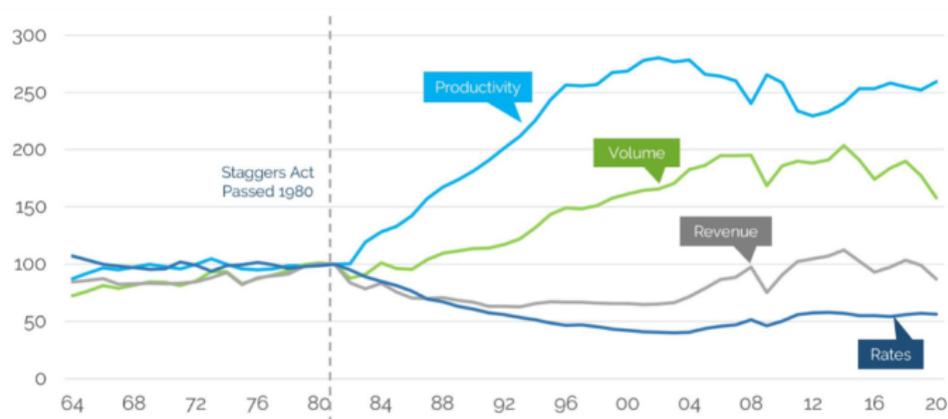


Figura 02: Setor ferroviário americano após a Staggers Act 1980.
Fonte: Association of American Railroads.

Atualmente, as ferrovias norte-americanas estão inseridas em um ambiente regulatório liberal, onde diversas instituições, públicas ou privadas, atuam em alguma medida no modo como o setor é regulado. Dentre essas diversas entidades, Cardoso, Pujol e Allain (2022) listam:

- (i) STB (*Surface Transportation Board*): órgão regulador independente responsável pela esfera econômica da regulação;

- (ii) FRA (*Federal Railroad Administration*): órgão regulador responsável por aspectos de segurança;
- (iii) NTSB (*National Transportation Safety Board*): agência investigadora de segurança dos transportes ligada ao *Department of Transportation* (DOT);
- (iv) AAR (*Association of American Railroads*): principal associação ferroviária do País, liderada pelas grandes operadoras da América do Norte;
- (v) AREMA (*American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association*): associação de engenharia ferroviária que provê manuais com diretrizes técnicas seguidas pelo setor;
- (vi) ASLRRA (*Association of Shortline Railroad Association*): associação voltada à representação e suporte a *shortlines*;
- (vii) APTA (*American Public Transportation Association*): associação voltada ao transporte de passageiros;
- (viii) FTA (*Federal Transit Administration*): órgão federal com foco em financiamento e segurança, funcionando como instituição indireta de regulação para financiados; e
- (ix) NMB (*National Mediation Board*): agência independente responsável por mediação entre sindicatos, operadores e reguladores de temas trabalhistas.

No cenário norte-americano, os principais órgãos que regulam o setor ferroviário são o STB, em aspectos econômicos, e a FRA, nos aspectos de segurança. As associações também são um importante grupo que atuam na padronização de aspectos técnicos, autorregulando o setor (CARDOSO; PUJOL; ALLAIN, 2022), sendo a principal delas a AAR, estabelecendo referências de padronização operacional e de interoperabilidade, dentre outros, formada pelos maiores operadores ferroviários da América do Norte, também com forte atuação no relacionamento com os órgãos reguladores e de discussão do setor (CARDOSO; PUJOL; ALLAIN, 2022).

De acordo com o Parecer da Comissão de Assuntos econômicos, elaborado pela Senadora Lúcia Vânia no âmbito do PLS nº 261, de 2018, a tendência é que, por meio da novel legislação brasileira, “o Brasil possa experimentar o mesmo efeito ocorrido nos EUA, com a aprovação do Staggers Rail Act de 1980, que salvou o mercado ferroviário americano da falência ao proporcionar a redução do preço do frete ferroviário americano em cerca de 50% e incrementar o volume da carga transportada e a produtividade em 100% e 150%, respectivamente” (SENADO, 2018a).

3.3. A aplicação do instituto em outros setores no Brasil

Indo adiante, destaca-se que a inovação proposta para o setor ferroviário já vem sendo aplicada também em território nacional. Alguns setores, como

publicidade e propaganda, mercado de capitais, direitos autorais e o setor elétrico, possuem exemplos bem-sucedidos de autorregulação, com características e particularidades adequadas à realidade, conforme demonstrado a seguir.

a. Conselho Nacional de Autorregulamentação Publicitária (CONAR)

O CONAR é uma organização não governamental que reúne os veículos de comunicação, agências de publicidade e anunciantes, tendo por principal mister “promover a liberdade de expressão publicitária e defender as prerrogativas constitucionais da propaganda comercial” (CONAR, 2022). Trata-se de uma autorregulação voluntária, que nasceu nos anos 70 frente a uma expectativa do governo federal em sancionar uma lei criando uma espécie de censura prévia à propaganda, o que acabou resultando na criação do Código Brasileiro de Autorregulamentação Publicitária, sendo responsabilidade do CONAR a sua devida aplicação, interpretação e aprimoramento (CONAR, 2022).

b. Conselho Executivo de Normas-Padrão (CENP)

Fundada em 1998, a CENP é uma associação civil sem fins lucrativos que atua no estabelecimento de Normas-Padrão da Atividade Publicitária aplicáveis aos setores regulados. Em 2010, com a promulgação da Lei nº 12.232, o Poder Público reconheceu a CENP como entidade certificadora técnica das agências de publicidade, um trabalho de autorregulação do setor chancelada pelo Poder Público (CENP, 2022).

c. Comissão de Valores Mobiliários (CVM)

A CVM é uma entidade autárquica vinculada ao Ministério da Economia, que tem a finalidade de disciplinar, fiscalizar e desenvolver o mercado de valores mobiliários, fundamentando sua atividade regulatória, tendo sido criada pela Lei nº 6.385, de 1976 (PORTAL, 2022a). Com o intuito de ampliar a eficiência do setor, a CVM adota a autorregulação, nesse caso impositiva, como em um sistema de correção para atividades específicas no mercado de valores mobiliários, evitando a centralização excessiva do poder de editar normas e de sua fiscalização, na medida em que estabelece diretrizes para o exercício de iniciativas disciplinadoras que as entidades do mercado decidam adotar no âmbito de suas atividades. A proposta desta regulação compartilhada promove a eficiência desejada ao mercado, sem que se permitam quaisquer tendências à autoproteção dos regulados ou leniência na imposição de sanções ou atitudes tolerantes (PORTAL, 2022b).

d. Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)

Outra referência nacional é a ABNT, responsável pela elaboração das normas técnicas. É considerado um foro nacional de normalização por reconhecimento da sociedade e confirmado pelo governo federal por meio de diversos instrumentos legais. Como autorreguladora técnica, a ABNT contribui para a implementação de políticas públicas, desenvolvimento de mercados, defesa do consumidor e, conseqüentemente, na segurança dos cidadãos (ABNT, 2022).

e. Escritório Central de Arrecadação e Distribuição (ECAD)

A indústria que envolve direitos autorais também tem representatividade com uma autorregulação impositiva. A atuação do ECAD encontra-se amparada pela Lei nº 9.610, de 1998, unindo compositores, intérpretes, músicos, editores e produtores fonográficos. Administrado por sete associações de música, o ECAD arrecada os direitos autorais, distribui os valores para as associações e elas remuneram os artistas e demais titulares filiados, que precisam manter seu repertório sempre atualizado (ECAD, 2022).

f. Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS)

Por fim, tem-se um exemplo de autorregulação pública por integração no setor de energia, a ONS, pessoa jurídica de direito privado, sob forma de associação civil sem fins lucrativos, cuja composição se assegura a participação de representantes do Ministério de Minas e Energia e dos conselhos de consumidores, além das empresas de geração, transmissão, distribuição, importadores e exportadores de energia elétrica, conforme disciplinado pela Lei nº 10.848 e Decreto nº 5.081, ambos de 2004 (ONS, 2022).

Como pode-se observar, o modelo de autorregulação tem representatividade em território nacional, com variações entre os modelos de acordo com a necessidade de adaptação a cada segmento econômico. Além disso, nota-se em grande parte um reconhecimento estatal ou até mesmo casos que por vezes integram ou regulam de forma complementar e/ou compartilha possíveis necessidades apresentadas, o que justifica, mais uma vez, a adoção da autorregulação no setor ferroviário.

3. Expectativas e pontos de atenção

Considerando as referências internacionais e nacionais, logo após a edição da Medida Provisória nº 1.065 e da Lei nº 14.273, ambas de 2021, bem como a assinatura dos primeiros contratos de adesão, iniciou-se uma movimentação intensa no mercado, no sentido de formação de uma associação para tratamento de temas específicos comuns às ferrovias autorizadas.

Constituída em março de 2022, a Associação Nacional das Ferrovias Autorizadas (ANFA)⁵ tem importantes desafios a encaminhar, sejam de ordem construtiva, como licenciamento ambiental e desapropriação, sejam de ordem operacional e comercial, como regras para o compartilhamento de ferrovias, que envolvem padronização e intercambialidade. Além destes, diversos outros temas comuns deverão ser objeto de tratamento específico pelos interessados na busca de soluções construídas conjuntamente de forma autorregulada.

Para fins de análise no presente subcapítulo, utiliza-se como base o quadro 1 colacionado abaixo, apresentado por Pinheiro e Ribeiro (2017, p. 127), o qual divide as principais áreas que podem ser objeto de regulação, e que serão diretamente afetadas. Confira-se:

⁵ A criação da Associação já vem sendo noticiada em diversos meios de comunicação, a exemplo da seguinte notícia, disponível em: <<https://www.agenciainfra.com/blog/associacao-de-autorizatariais-de-ferrovias-pode-dobrar-numero-de-filiados-diz-presidente/>>. Acesso em 1º de abril de 2022.

1. Econômica	Pode incluir entrada de indústria, padrões de serviço, precificação dos serviços ferroviários e/ou acesso à infraestrutura.
2. Segurança	Inclui processos para a proteção dos passageiros, empregados e comunidades, bem como investigação de conformidade e incidentes.
3. Meio Ambiente	Inclui o impacto do transporte ferroviário nas comunidades de corredores ferroviários e impactos mais amplos, como emissão de carbono.
4. Técnica	Inclui normas técnicas e regulamentos para garantir uma infraestrutura ferroviária e rede de serviços integrada, segura e ecologicamente correta

Quadro 1: Principais áreas de regulação ferroviária

Iniciando pela área econômica, observa-se que a Lei nº 14.273, de 2021, ressalta a garantia à liberdade de preços, ao mesmo tempo que repreende práticas anticompetitivas e abuso do poder econômico, indicando que serão objeto de controle pelos órgãos e entidades de defesa da concorrência, concomitantemente com o regulador ferroviário. Neste contexto comercial, é importante destacar que a lei excetua a atuação do autorregulador ferroviário como ente conciliador de conflitos, prevalecendo a liberdade econômica. Veja-se, no entanto, que o poder de fixação de tarifas pelos próprios operadores não é ilimitado, havendo a possibilidade de intervenção em casos extremos.

No modelo norte-americano, por exemplo, há a possibilidade de o regulador interferir quando visualiza que não há concorrência efetiva, no entanto, precisa ser verificado de forma antecedente se (i) as tarifas superam 180% dos custos variáveis da ferrovia; e se (ii) a ferrovia está obtendo uma taxa de retorno razoável sobre os seus investimentos como um todo (PINHEIRO; RIBEIRO, 2017, p. 190). Tal recurso, no entanto, não precisou ser muito utilizado na prática, visto que as tarifas diminuíram significativamente após a edição do *Staggers Act*, como resultado do aumento da produtividade do setor e da diminuição dos custos às empresas, efeito esperado pelo Brasil diante da novel legislação (PINHEIRO; RIBEIRO, 2017, p. 193).

No tocante à segurança – e proteção do trânsito –, a Lei nº 14.273, de 2021, apresenta capítulo específico destinado ao assunto. Isso porque um dos problemas recorrentes no setor ferroviário nacional refere-se a acidentes e ocorrências relacionadas ao trânsito na malha ferroviária, necessitando de um destaque especial para que o problema não se estenda às autorizações, ainda mais considerando que serão construídas por sua conta e risco. Conforme demonstra o anuário do setor ferroviário elaborado pela ANTT (2020), somente no ano de 2020 foram registrados 694 acidentes, dividindo-se da seguinte forma entre os trechos concedidos:

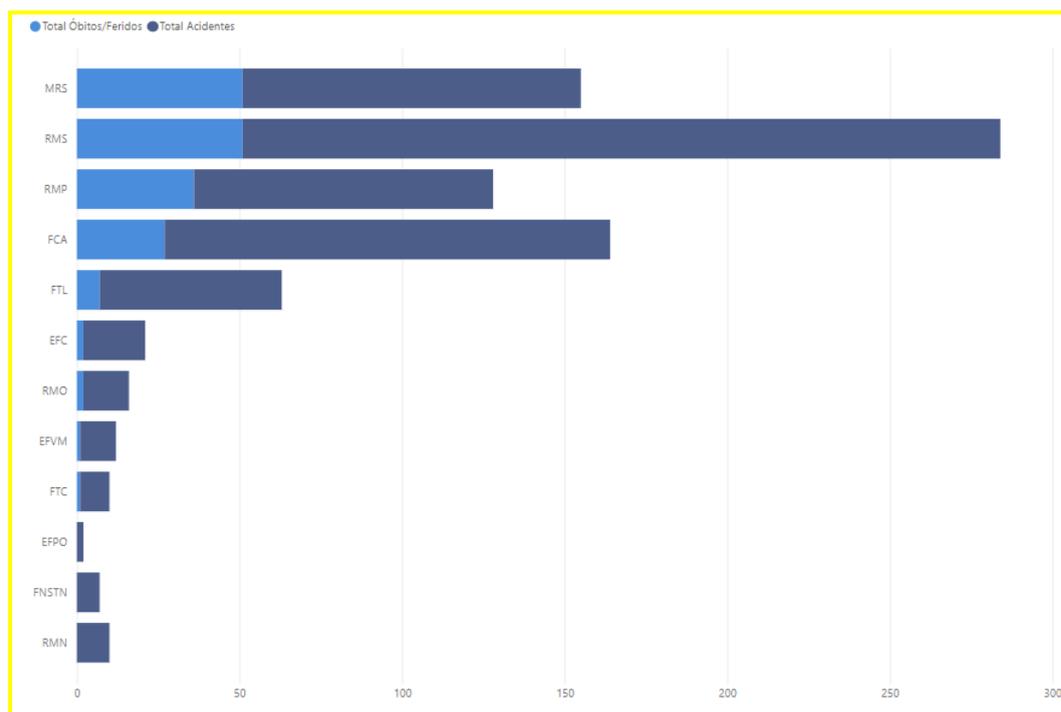


Figura 03: Total de acidentes
 Fonte: Agência Nacional de transportes Terrestres

À vista disso, o legislador decidiu por dividir as competências no que se refere a esse ponto, cabendo à Agência regular nacionalmente a segurança do trânsito e do transporte ferroviário, bem como realizar as respectivas fiscalizações nas ferrovias federais, e às operadoras ferroviárias o cumprimento das medidas de segurança e de regularidade de tráfego que lhes forem exigidas, além da prestação de informações que lhes forem solicitadas. O texto legal adiciona ainda diversas determinações a serem observadas pelas operadoras quando da sua operação.

Outro ponto de atenção do legislador volta-se à proteção do meio ambiente, princípio constitucional replicado na Lei das Ferrovias. No texto original do PLS nº 261, de 2018, constava expressamente a necessidade de apresentação de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental juntamente com o requerimento de autorização, no entanto, antes da publicação da norma, a referida disposição foi objeto de veto pelo Presidente da República (PLANALTO, 2021), sob a seguinte justificativa:

[...] em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, pois na autorização para exploração de serviços ferroviários, o risco de implantação do empreendimento é exclusivo do particular. Portanto, não seria o caso de imputar ao Poder Público a tarefa de analisar os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental produzidos pelo interessado em obter a autorização. Tal disposição implicaria gasto desnecessário de recursos humanos e financeiros por parte das entidades públicas envolvidas na análise dos requerimentos de autorização e aumentaria de forma significativa e desnecessária o lapso temporal para a conclusão de tais processos.

O referido veto não significa que não deve haver observância por parte dos operadores ferroviários de requisitos ambientais para a instalação e operação dos trechos ferroviários, pelo contrário, ainda deverá ser observada toda a legislação pertinente quanto ao licenciamento ambiental e respectivas desapropriações. Apesar de se tratarem, em sua maioria, de linhas de pequena extensão, os potenciais impactos devem ser levados em consideração, sendo objeto de fiscalização, inclusive, pelo regulador ferroviário.

Por fim, no que se refere à área de cunho técnico, cumpre tecer alguns comentários específicos sobre a temática. Conforme visto no subcapítulo anterior, que conceitua a autorregulação, uma das principais características do instituto é o seu alto grau de especialidade. Tanto é que a própria norma determina que a diretoria da entidade associativa seja composta por membros com experiência técnico-operacional em ferrovias e notório conhecimento das melhores práticas do setor.

Com base nessa especialidade, serão instituídas normas ou especificações técnicas para fins de execução do transporte ferroviário, tendo sido destacadas na Lei nº 14.273, de 2021, de forma exemplificativa e não exaustiva, normas com conteúdo referente à via permanente, aos sistemas de segurança e ao material rodante. No entanto, cumpre destacar que, com novos entrantes no setor ferroviário, há de se verificar o alinhamento das empresas com relação ao estabelecimento de normas técnico-operacionais que possam ter por referência os normativos já estabelecidos pela ANTT e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com o seu devido aprimoramento conforme seja o caso.

Nota-se, portanto, que as autorizações flexibilizam a regulação em seus aspectos econômicos e técnicos, no que se refere à ingerência estatal, mas ainda assim exigirá o atendimento aos parâmetros de segurança e de meio ambiente que envolvem sua operação, áreas estas que permeiam muitos setores da sociedade.

Feitas tais observações, apresenta-se o quadro abaixo, a qual objetiva elencar os principais grupos de atuação da autorregulação ferroviária e os temas que exigem uma atuação mais próxima do Poder Público por meio da agência reguladora. Veja-se:

	Institui normas técnico-operacionais	Define regulamentos de segurança e proteção ao trânsito	Padronização de sistemas operacionais	Conflitos
Autorregulador ferroviário	X		X	X
Regulador (ANTT)		X		X

Quadro 2: Atribuição legal dos entes em ferrovias autorizadas (elaboração autoral)

Um ponto muito importante de destaque no cenário atual, onde temos um mercado ferroviário concedido e regulado pelo governo e um novo mercado, autorizado e desregulado, é nos trechos onde estes dois sistemas se interseccionam, ou seja, onde há disputa pela mesma captação de carga.

Vale destacar também a necessidade de premissas ou tratamento diferenciado às autorizações solicitadas em segmentos de eixos estruturantes da política pública. É importante que para a estruturação de novas concessões seja possível considerar em seus estudos a atuação de um agente desregulado em algum ou alguns de seus segmentos. Parece-nos relevante maiores discussões que venham a estabelecer critérios regulatórios específicos para autorizações em segmentos que exijam a convivência direta entre os dois regimes, possibilitando que os modelos não venham a interferir negativamente na operação do corredor.

Por fim, sendo a nova legislação um instrumento inovador no ordenamento jurídico que regula o setor ferroviário, se faz necessária a discussão no âmbito da Agência Reguladora da normatização dos procedimentos necessários para a resolução dos conflitos entre as autorizatárias, conforme previsto no art. 46 da Lei nº 14.273, de 2021. Assim, entende-se como premente a inclusão do tema em agenda regulatória, o que permite discussão ampla dos critérios a serem propostos.

CONCLUSÃO

Da análise do histórico das ferrovias nacionais, foi possível aferir que as participações dos setores privado e público foram mudando ao longo do tempo de acordo com o cenário econômico do País, até se chegar à desestatização das ferrovias na década de 90 (CARDOSO; PUJOL; ALLAIN, 2022, p. 5). O fato é que, ainda que tenha havido períodos de expansão da malha ferroviária e respectivos investimentos, não foi suficiente a ponto de atingir o nível de desenvolvimento requerido pelas dimensões do país, se enquadrando como um dos países com menor densidade ferroviária do mundo.

Assim, pretendendo-se manter a presença estatal nos segmentos onde seja realmente necessário e, ao mesmo tempo, atrair investimentos privados para a construção de infraestrutura ferroviária, em regime de competição (BRASIL, 2021), foram editadas a Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021, e a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, que passaram a instituir as autorizações ferroviárias e a autorregulação.

Comparativamente ao referencial americano, grande parte da regulação brasileira está sob competência da ANTT, responsável por regular aspectos técnicos, econômicos e parâmetros de segurança, e do DNIT, responsável por atuar no estabelecimento de normativos técnicos de engenharia ferroviária.

Atuam também no setor as associações privadas específicas, como a Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF), que congrega as concessionárias ferroviárias, e a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos). Estas associações promovem orientações de interesse comum, mas sem um caráter vinculativo de viés autorregulatório.

Com a instituição das empresas autorizadas e as orientações da Lei de Ferrovias, a nova entidade autorregulatória deverá ter um desafio preponderante na consolidação dos mecanismos de atuação das empresas autorizadas, congregando o apoio governamental na viabilização de seus projetos, como financiamentos, licenças ambientais, desapropriações e mecanismos autorregulatórios que venham a normatizar procedimentos operacionais, intercambialidade de equipamentos e o tráfego mútuo entre malhas.

O fortalecimento e a segurança jurídica dos mecanismos autorregulatórios, assim como ocorrido no mercado norte-americano, podem fortalecer o modal ferroviário como estratégico no transporte de cargas, promovido por iniciativa e atuação privada plena.

Neste ciclo virtuoso de aprendizado e aprimoramento do setor ferroviário, a Agência reguladora tem papel determinante de apoio ao desenvolvimento dos mecanismos naturais de autorregulação, nunca deixando de ser a referência primária e o grande balizador da regulação ferroviária, em conjunto a um papel de dirimir e mediar conflitos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Anuário do Setor Ferroviário, 2020.** Disponível em: <<https://portal.antt.gov.br/anuario-do-setor-ferroviario>>. Acesso em: 4 de abril de 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Disponível em: <<https://www.abnt.org.br/institucional/sobre>>. Acesso em 30 de março de 2022.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS (ANTF). **O setor ferroviário de cargas brasileiro.** Disponível em: <https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>. Acesso em: 27 de março de 2022.

ASSOCIATION OF AMERICAN RAILROADS (AAR). **Charts.** Disponível em: <<https://www.aar.org/charts>>. Acesso em: 22 de novembro de 2021.

BLACK, Julia. **Constitutionalising Self-Regulation.** The Modern Law Review Limited, 1996.

BRASIL. **Exposição de Motivos nº 00043/2021 MINFRA ME.** Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/Exm/Exm-MP-1065-21.pdf>. Acesso em 25.2.2022.

CASTELLO BRANCO, José Eduardo Sabóia. **A segregação da infraestrutura como elemento reestruturador do sistema ferroviário de carga no Brasil.** Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2008, p. 53.

CARDOSO, Thiago; PUJOL, Eduardo; ALLAIN, Marcelo. **Regulação Ferroviária no Brasil.** Disponível em:

<<https://web-assets.bcg.com/46/b7/6fe152944ed19918a9bf0cf70631/bcg-report-rail-digital-br.pdf>>. Acesso em 03 de abril de 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Transporte Ferroviário: colocando a competitividade nos trilhos**. Brasília: CNI, 2018. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/21/fa/21fa74a8-d3db-46fc-a105-a1ef097257ee/transporte_ferrovuario_-_colocando_a_competitividade_nos_trilhos.pdf. Acesso em 3 de abril de 2022.

CONSELHO NACIONAL DE AUTORREGULAÇÃO PUBLICITÁRIA (CONAR). Disponível em: <<http://www.conar.org.br/>>. Acesso em: 30 de março de 2022.

CONSELHO EXECUTIVO DE NORMAS-PADRÃO. Disponível em: <https://cenp.com.br/cenp/#historia_Cenp>. Acesso em: 30 de março de 2022.

DAFANTI, Francisco. **Um ensaio sobre a autorregulação: características, classificações e exemplos práticos**. R. de Dir. Público da Economia – RDPE | Belo Horizonte, ano 16, n. 63, p. 149-181, jul./set. 2018, p. 10.

DAYCHOUM, Mariam Tchepurnaya. **A concorrência intermodal no transporte terrestre de cargas no Brasil: uma análise histórica sob a perspectiva da oferta ferroviária**. In: ARAGÃO, Alexandre Santos de; PEREIRA, Anna Carolina Migueis; LISBOA, Leticia Lobato Anicet (Coord). **Regulação e infraestrutura**. Belo Horizonte: Fórum, 2018, p. 540.

DIAS, Adriano Ribeiro Dias; BECUE, Sabrina Maria Fadel. **Regulação e Autorregulação do Mercado de Valores Mobiliários Brasileiro: Limites da Autorregulação**. Revista Direito Empresarial. Curitiba: Fórum, v. 1, p. 13-35, 2012.

ESCRITÓRIO CENTRAL DE ARRECADAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO. Disponível em: <<https://www3.ecad.org.br/o-ecad/gestao-coletiva/Paginas/default.aspx>>. Acesso em 30 de março de 2022.

FERRARI, Isabella. **A abertura da regulação aos agentes privados: alguns insights sobre a autocertificação à luz da teoria da autorregulação**. In: ARAGÃO, Alexandre de Santos; PEREIRA, Anna Carolina Migueis; LISBOA, Leticia Lobato Anicet (Coord). **Regulação e Infraestrutura**. Belo Horizonte: Fórum, 2018, p. 218.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A. (EPL). **Plano Nacional de Logística 2025**. Disponível em: <<https://www.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-2025>>. Acesso em 1º de março de 2022.

LIMA NETO, Oswaldo (Coord.). **Transportes no Brasil: histórias e reflexões**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

LOPES, Othon de Azevedo. **Fundamentos da Regulação**. Rio de Janeiro: Processo, 2018, p. 192.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA (MINFRA). **Transportes 2021**. Disponível em:

<<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/Transportes2021web.pdf>>. Acesso em 5 de março de 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA (MINFRA). **Autorizações Ferroviárias**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/programa-de-autorizacoes-ferroviarias/copy2_of_FolderAutorizaesFerroviriasID020921v1.pdf>. Acesso em 25 de março de 2022a.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA (MINFRA). **Consulta aos dados de Autorização**. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/programa-de-autorizacoes-ferroviarias/dados-autorizacao/>>. Acesso em 25 de março de 2022b.

NETO, Paulo Pessoa Guerra Neto. **Evolução dos contratos das concessões de ferrovias**. In: Tribunal de Contas da União. Coletânea de Pós-Graduação, v. 4, n. 18, 2019.

OPERADOR NACIONAL DO SISTEMA ELÉTRICO. Disponível em: <<http://www.ons.org.br/paginas/sobre-o-ons/o-que-e-ons>>. Acesso em 30 de março de 2022.

PEREIRA, Vanessa Schinzel. **O conceito de vantajosidade da prorrogação antecipada no setor ferroviário**. Revista de Direito e Atualidades, v.1, n.2, 2021.

PINHEIRO, Armando Castelar, RIBEIRO, Leonardo Coelho. **Regulação das ferrovias**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2017.

PLANALTO. Mensagem nº 726, de 23 de dezembro de 2021. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/Msg/VEP/VEP-726.htm>. Acesso em: 4 de abril de 2022.

PORTAL DO INVESTIDOR. Disponível em: <https://www.investidor.gov.br/menu/Menu_Investidor/a_cvm/ACVM.html>. Acesso em 30 de março de 2022a.

PORTAL DO INVESTIDOR. Disponível: <https://www.investidor.gov.br/menu/Menu_Investidor/a_cvm/Regulacao_Autorregulacao.html>. Acesso em 30 de março de 2022b.

RIBEIRO, Stanley Silva. **O novo marco legal das ferroviárias e a introdução de short lines no modelo ferroviário nacional**. In: CHAVES, Mauro César Santiago; ÁVILA, Natália Resende Andrade (Coord). Direito e Infraestrutura no Brasil: Temas relevantes em transportes terrestres e tópicos transversais. Publicações da Escola da AGU, ano 13, n. 4, parte 2, 2022.

SENADO FEDERAL. Comissão de Assuntos Econômicos. **Parecer, de 2018a**. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7892930&ts=1640723339344&disposition=inline>>. Acesso em 25 de março de 2022.

SENADO FEDERAL. **Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018b**. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7892930&ts=1640723339344&disposition=inline>>. Acesso em 25 de fevereiro de 2022.

SENADO FEDERAL. Plenário. **Parecer nº 215, de 2021**. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=9024197&ts=1640723342936&disposition=inline>>. Acesso em: 3 de abril de 2022.

SOUZA, R.A. de; PRATES, H.F. **O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados**. Revista do BNDES, n. 8, 1997.

TOJAL, Sebastião Botto de Barros; SOUZA, Jorge Henrique de Oliveira (Coord.). **Direito e Infraestrutura: rodovias e ferrovias**. Belo Horizonte: Fórum, 2021, p. 363.