



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

SE - Secretaria Executiva

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

Dados da Reunião

Câmara:	Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio				
Título:	Reunião Extraordinária N. 2				
Local:	Sala de Reuniões do CNPA. Térreo do Ed. Sede do MAPA, Brasília/DF				
Data da reunião:	07/05/2014	Hora de início:	09:00	Hora de encerramento:	13:00

Pauta da Reunião

09:00h Abertura

09:10 h Cenários e Perspectivas do Setor Ferroviário do País - VALEC

11:00h Regulamentação do Operador Ferroviário Independente – ANUT – com a participação da ANTT

12:00h Fusão ALL/COSAN – CNA

13:00 - Encerramento

Lista de Participantes

	Nome	Entidade	Frq	Assinatura
1	José Ramos Torres de Melo Filho	CNA	PR	
2	Luiz Antônio Fayet	CNA	PR	
3	CARLOS ALBERTO NUNES BATISTA		PR	
4	OSCAR AFONSO DA SILVA JUNIOR		PR	
5	LEANDRO PIRES BEZERRA DE LIMA	CGAC/SE/MAPA	PR	
6	SAMARONE FORTUNATO MARINS ARITA	CGAC/SE/MAPA	PR	
7	Leonardo Botelho Zilio	ABIOVE	PR	
8	Roberto Carsalade Queiroga	ACEBRA	PR	
9	Sérgio Castanho Teixeira Mendes	ANEA	PR	
10	Sérgio Castanho Teixeira Mendes	ANEC	PR	
11	Hélio José da Silva	ANTAQ	PR	
12	Rodrigo Otaviano Vilaça	ANTF	PR	
13	Luis Henrique Teixeira Baldez	ANUT	PR	
14	Edeon Vaz Ferreira	APROSOJA	PR	
15	Guilherme Oliveira Braga	CDP	PR	
16	José Lourenço Pechtoll	CEAGESP	PR	
17	José Ribamar Miranda Dias	CNI	PR	
18	Vinicius Ladeira Marques de Sousa	CNT	PR	
19	Jefferson Rodrigues Bayer	CODESA	PR	
20	Carlos Eduardo Cruz Tavares	CONAB	PR	
21	DENISE DECKERS DO AMARAL	EPL	PR	
22	Carlos Alberto Pereira de Albuquerque	IBRAF	PR	



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

SE - Secretaria Executiva

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

23	Luiz Carlos Rodrigues Ribeiro	MT	PR	
24	PAULO CESAR DIAS DO NASCIMENTO JUNIOR	OCB	PR	
25	Antonio Melo Alvarenga Neto	SNA	PR	
26	JOSE BENONI CARNEIRO	SPA/MAPA	PR	
27	Alex Augusto Sanches Trevizan	VALEC	PR	
28	Miguel Rubens Tranin	FNS	PR	
29	Karolina	ACEBRA	CO	
30	Edson Dantas	AGREX	CO	
31	Edson Dantas	AGREX	CO	
32	Juliano Dian	ANTF	CO	
33	Carlos Pinto	ASPAR/MAPA	CO	
34	Hostilio Xavier	COPPE - UFRJ	CO	
35	Eduardo Nobre	MDIC	CO	
36	Danilo Mendes	MPOG	CO	
37	Vitor Pedroza	Umbelino Lôbo	CO	
38	Vitor Pedroza	Umbelino Lôbo	CO	
39	Raquel Lima	VALEC	CO	

PR - presente / CO - convidado

Desenvolvimento

Ocorreu a leitura da ata:	Sim
---------------------------	-----

Desenvolvimento

1. Abertura

Às nove horas do dia 07 de maio de 2014, na sala do CNPA, Edifício Sede do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), em Brasília/DF, foi aberta a Segunda Reunião Extraordinária da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CTLOG) pelo seu presidente, Sr. José Ramos Torres de Melo, que saudou a todos e agradeceu pela presença. Em seguida, discorrendo sobre a importância dos assuntos constantes da pauta da Reunião. Atendendo manifestação do Secretário da CTLOG o Sr. Presidente propôs ao plenário a alteração da ordem dos itens da pauta, iniciando os trabalhos com a apresentação do representante da CNA, o que foi aprovado por todos:

2. Fusão ALL/COSAN – CNA

O Sr. Fayet, representando a CNA fez uma apresentação sobre o assunto, evidenciando as diversas correntes de opiniões contrárias a essa fusão, já que o grupo Cosan, que opera com a comercialização do agronegócio, estaria instrumentalizado para estabelecer concorrência desleal, além de priorizar o transporte dos produtos da sua área de atuação, em detrimento do milho e soja, mais precisamente aqueles produzidos no Estado do Mato Grosso, onde a competitividade depende da maior disponibilidade do modal ferroviário. No início do ano foi identificada a necessidade de se fazer uma avaliação da fusão da América Latina Logística (ALL), o que foi feito por um Grupo de Trabalho, que produziu um documento elencando os possíveis danos da medida. Em resumo, a ALL tem sido punida administrativamente pela ANTT, devido ao descumprimento de contratos e uso de bens de outras empresas privadas para atender clientes. De acordo com ele, em 2012 a ANTT aprovou medidas regulatórias sobre as concessionárias e, com isso, os processos administrativos tem sido intensificados.

De acordo com o Sr. Fayet, se a prestação de serviços da ALL não melhorar, poderá haver uma intervenção do órgão regulador, para restabelecer as condições originalmente pactuadas no processo de concessão.

Informou que apesar da possibilidade de devolução de trechos da malha ferroviária considerados antieconômicos, a ALL não fez essa opção, possivelmente pela compensação devida pelo



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

SE - Secretaria Executiva

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

concessionário nesses casos. Prosseguindo esclareceu que foi traçado um roteiro, mostrando como lidar com o assunto, para orientar as entidades que ingressaram com procedimentos no CADE alegando risco para o equilíbrio concorrencial.

Em seguida, o Sr. Fayet informou que o GT chegou a uma conclusão de que os tomadores de serviços têm uma oportunidade de exigir que a ANTT e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) insiram mudanças no quadro regulatório, de modo que os serviços fiquem bem mais próximos aos interesses desses usuários.

Na oportunidade foram discutidas propostas para o que se estabeleça um termo de ajuste de conduta ou outro instrumento que assegure o transporte de grãos agrícolas.

Os que se sentirem atingidos pela fusão poderiam se juntar para fazer um encaminhamento único, com as condições que interessam, dentre outras: ter conhecimento antecipado dos termos de acordo de fusão, dos termos de aditivos de contratos de concessão ou termos de ajuste de condutas; ter avaliação do plano de investimento das concessionárias e da expansão da capacidade em face dos investimentos adotados e também do nível de ocupação e disponibilidade de capacidade por trecho.

Dentre as condições pode-se destacar: limite de ocupação de capacidade pelos grupos econômicos e grandes usuários (se sobrar capacidade, será livremente negociada, para manter a concorrência); sistema de verificação e modelo de rateio do restante da capacidade que seria ofertada ao mercado com bases econômicas; proibição dos grupos econômicos controladores dos contratos de concessão de ter terminais portuários ligados aos trechos das concessões, para evitar a verticalização e o monopólio perverso e garantia do padrão de qualidade.

A posição do GT é de apoiar a solução encontrada, com a condição de que sejam respeitados todos os itens sugeridos pelo GT, para evitar a multiplicidade de processos na justiça e prejuízos ao produtor. Assim, o GT mediante a anuência do colegiado, a CTLOG encaminha manifestação ao Ministro da Agricultura, solicitando o necessário apoio no sentido de solucionar a demanda, em favor da competitividade do agronegócio nacional.

O Sr. Edeon, representante da APROSOJA defendeu uma ação junto ao CADE e ANTT, os quais são capazes de realizar a fiscalização, em relação à melhoria dos serviços disponibilizados, para que os produtores não sejam prejudicados.

O Sr. José Ribamar, representante da CNI, se posicionou contra a intervenção estatal, alegando que a privatização das ferrovias brasileiras foi um processo exitoso. No seu entendimento não há risco à competição com a fusão da ALL e Cosan. Disse que as diretrizes são muito inteligentes e defendeu maior fiscalização por parte da ANTT e do CADE.

José Lourenço Pectholl, representante da CEAGESP, informou que a entidade produziu um documento que trata sobre a malha ferroviária paulista, demonstrando interesse em alguns trechos. Entretanto a ALL alega que não há viabilidade econômica em alguns trechos, embora a CEAGESP consiga provar essa condição. A ANTT publicou quais investimentos e procedimentos que a ALL deveria fazer em São Paulo, o que não foi cumprido pela concessionária.

Em seguida o Sr. Eduardo, representante da CONAB, disse discordar sobre o sucesso da privatização, já que cerca de 80% do que transita em malha ferroviária é com carregamento de minério e 12% é utilizado pela agroindústria. Também informou que a EPL foi criada para tentar implantar um modelo de integração dos modais de transportes e terminais portuários. Também defendeu a importância da efetividade da atuação do operador multimodal, assegurando a multimodalidade. Disse que a abertura das vias para o regime de autorização do operador ferroviário independente poderá viabilizar a competição com o segmento rodoviário.

O Sr. Juliano, representante da ANTF, falou que as concessões ferroviárias ensejaram investimentos que resultaram no crescimento dos volumes transportados, o que caracteriza o sucesso do modelo adotado. De acordo com ele, a ANTT finalizou o processo de audiência pública para tratar sobre o regulamento do Operador Ferroviário Independente (OFI).

Posteriormente, o Sr. Miguel Rubens, representante do Fórum Nacional Sucroenergético (FNS), manifestou preocupação de que a fusão gere uma concorrência direta com o produto do açúcar quanto



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

SE - Secretaria Executiva

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

aos terminais, já que a Cosan atua em vários ramos, podendo gerar indisponibilidade de vagões e aumento de preços, principalmente nos períodos em que há grande fluxo de transporte nas malhas ferroviárias. Ele também elogiou as diretrizes estabelecidas pelo GT, que é de fundamental importância para o setor produtivo do País.

Depois, o Sr. Roberto Queiroga, representante da ACEBRA, parabenizou o GT pelas diretrizes geradas e destacou que o item que se refere ao porte das empresas e limite de capacidade na utilização da malha poderá trazer ociosidade no uso da malha.

Aproveitando a oportunidade, o Sr. Leonardo Zílio, representante da ABIOVE, parabenizou pelo trabalho desenvolvido pelo GT e defendeu a aprovação do documento. Entretanto, de acordo com ele, o emprego do termo “limitação” (item 1, tópico 4) poderá gerar uma idéia de restrição do acesso aos contratos de concessão. Por isso, ele defendeu a estipulação de um prazo curto para que novas sugestões e readequações ao texto do documento possam ser realizadas. Na ocasião, o Sr. Sérgio Mendes, representante da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC), reforçou que o termo pode gerar um mal estar no setor privado, dando a idéia de limitação à livre concorrência.

Então, o Sr. Fayet esclareceu que os termos utilizados no texto foram inseridos com o intuito de evitar que uma única entidade feche o contrato para operar com 100% da capacidade. De acordo com ele, há o consenso sobre a necessidade de se ter regras, que devem ser definidas com muita atenção. Depois afirmou que o GT está aberto para sugestões e informou que o documento, base para o início do trabalho, será encaminhado aos membros da CTLOG. Continuando afirmou que os itens 1 e 2 do documento sejam lidos em conjunto, os quais poderão até mesmo ser fundidos. Ele observou que a palavra “limite” é um termo técnico. Segundo ele, a capacidade ociosa seria disponibilizada para nova concessão, de modo a evitar uma monopolização.

O Presidente da CTLOG esclareceu que o trabalho do GT é desenvolvido pelas entidades privadas e é importante a participação de representante do MAPA. Finalizando, agradeceu, em nome da CTLOG, a todos os integrantes do GT e aos demais que ajudaram, no processo, extensivo aqueles que trabalharam também, na reformulação da Lei dos Motoristas.

Participação do Sr. Ministro da Agricultura Pecuária e Abastecimento

O Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Neri Geller, compareceu a reunião e falou sobre a importância do trabalho das Câmaras como um fórum de debates e assessoramento técnico a Pasta da Agricultura. Também falou do firme propósito de participar dos debates para buscar propostas de solução para os problemas logísticos do País, que impactam na competitividade do agronegócio. Informou que está acompanhando com a Presidenta da República diversas ações que estão sendo implementadas para ampliar a oferta de transporte e portos. Informou ainda que vai reformular o Departamento de Infraestrutura e Logística do MAPA, para acompanhar com mais precisão as demandas do setor produtivo, que serão apresentadas aos órgãos responsáveis pela formulação das políticas de transportes e/ou, pela execução das obras estruturantes. Também irá buscar o apoio da Presidência da República e dos demais órgãos envolvidos. Informou que o Plano Safra está sendo finalizado e deverá ser anunciado ainda no mês de maio.

O Presidente da CTLOG, falando ao Sr. Ministro, elencou algumas conquistas da CTLOG, tendo como exemplo mais recente a aprovação do novo texto da Lei dos Motoristas, na Câmara dos Deputados.

Em seguida, o Sr. Miguel agradeceu pela presença do Ministro e disse que os problemas logísticos afetam diretamente o setor produtor de açúcar, na mesma proporção dos produtores de grãos, dado a destinação portuária dos produtos, que enfrentam as mesmas dificuldades.

3. Cenários e Perspectivas do Setor Ferroviário do País - VALEC

O Sr. Alex Trevizan, representante da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, fez apresentação sobre os Cenários e Perspectivas do Setor Ferroviário do País, iniciando com a definição dos modelos de concessão e outros instrumentos do contrato: integração vertical (contrato de concessão para gestão da infraestrutura e prestação do serviço de transporte ferroviário); e *open Access* (há um contrato com um concessionário para gestão da infraestrutura e outros contratos de autorizações para a utilização da malha ferroviária). O novo modelo de exploração de ferrovias é



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

SE - Secretaria Executiva

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

subdividido em infraestrutura (construção, manutenção e controle de tráfego) e em operação (serviços de transporte e atua com diversos operadores, gerando uma competição intramodal). Em seguida, falou sobre os pilares do novo modelo (*Open Access*), que são: infraestrutura disponibilizada a preço de custo; competitividade intramodal e intermodal; e exploração de pólos de captação de carga eficiente e alinhada ao modelo não-discriminatório.

Sobre as atribuições e responsabilidades, esclareceu que a VALEC será uma espécie de intermediária entre o concessionário (construção, operação, manutenção, gestão – socioambiental, qualidade, riscos e informação – e monitoração) e os usuários da ferrovia (transporte de cargas, que inclui os que transportam para terceiros – operadores independentes e concessionários atuais). O papel da VALEC na relação é realizar a gestão de transporte da via, executando, dentre outras ações, a aquisição e subcessão do direito de uso e alocação da capacidade.

Depois, explicando sobre o modelo econômico-financeiro, no qual a VALEC compra toda a capacidade da ferrovia e a concessionária é remunerada pela Tarifa de Disponibilidade da Capacidade Operacional (TDCO – CAPEX mais os custos fixos). Com isso, a VALEC disponibiliza, por meio de subcessão, parte da capacidade ao operador ferroviário e aos usuários diversos, os quais pagam uma Tarifa Básica de Fruição (TBF) para a concessionária.

Em seguida, falou sobre a aquisição do direito de uso e eliminação do risco VALEC (insegurança quanto à remuneração), medidas a serem tomadas (sistema de garantia e fluxo de pagamentos – recebimento na fase de obras e pagamento antecipado pela capacidade). Comentou sobre dispositivos contratuais que materializam a assunção do risco de demanda e garantem o acesso não-discriminatório para exercer o direito adquirido de uso, mencionando deveres da VALEC, tais como dar conhecimento à concessionária sobre o planejamento operacional e sobre alocação de capacidade; e obter o direito de uso de toda a capacidade operacional adicional decorrente de determinação da ANTT para expansão de ferrovia. Explicou ainda sobre a eliminação do risco de crédito, falando sobre o Sistema de Garantia de Crédito, composto por bens da VALEC e conta garantidora.

Dando continuidade, falou sobre o cronograma financeiro do projeto, mostrando as etapas do Projeto Executivo, do Período de Construção e do Período de Operação.

Sobre a eliminação do risco de demanda, ele disse que a capacidade operacional será medida pela ANTT e comunicada à concessionária e à VALEC, que será a responsável pelo pagamento decorrente da capacidade operacional disponibilizada na fase dos serviços. Se a ferrovia estiver no âmbito do modelo de concessão vertical, então a VALEC adquirirá os *slots* de capacidade ociosa e aplicará o novo modelo.

Comentando sobre a ferrovia Norte-Sul, informou que permitirá acesso a vários portos e corredores de exportação e nesse empreendimento será aplicado o novo modelo de concessão, o que proporcionará redução de tarifas, melhor qualidade de serviços e infraestrutura para a economia do Brasil Central. O trecho entre Palmas (TO) e Anápolis (GO) será inaugurado até o mês de junho, dependendo da agenda da Presidente da República.

4. Regulamentação do Operador Ferroviário Independente – ANUT – com a participação da ANTT

O Sr. Luis Baldez, representante da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas (ANUT), esclareceu que fez uma análise sobre o cenário macroeconômico para 2014/2015, no se projeta inflação e taxas de juros em alta e a expansão da oferta de transporte ferroviário irá se efetivar somente em 2022.

Depois, falou sobre o cenário institucional, abordando problemas existem nas agências reguladoras e defendeu a importância da atuação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), que, apesar da importância, é inoperante.

Em seguida, fez um relato sobre o cenário setorial, afirmando que há uma extensão significativa de trechos de ferrovias abandonados ou subutilizados, baixa participação dos fluxos intramodais e tarifas elevadas, que geram altos custos para o setor.

Continuando, sobre a Agenda Regulatória da ANTT 2014-2015, falou dos Eixos Temáticos e destacou



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

SE - Secretaria Executiva

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

três deles: Eixo 1 - Temas Gerais envolvendo assuntos variados, tais como comissões tripartites, receitas alternativas e definição de procedimentos para o tratamento das manifestações dos usuários recebidas pela Ouvidoria; Eixo 5- Transporte Ferroviário de Carga, no qual se inclui o Regulamento de Segurança na Circulação de Trens e diversas regras; e Eixo 6 - Exploração da Infraestrutura Ferroviária e Arrendamento de Ativos Operacionais, no qual se inclui, dentre outros temas, o Regulamento do Operador Ferroviário Independente – OFI – e as Regras sobre Usuário Investidor – UI. Informou sobre as principais alterações no Marco Regulatório e apresentou definições essenciais, inclusive de tarifas, como a Tarifa de Capacidade de Trânsito (valor pago pelos operadores ferroviários independentes à VALEC pela cessão do direito de uso da capacidade de trânsito) e a Tarifa de Disponibilidade de Capacidade Ociosa (valor pago pela VALEC ou pelo OFI para as concessionárias verticais em função da cessão do direito de uso da capacidade ociosa).

Em seguida, ele citou as situações que ensejam a abertura de processo administrativo para averiguação da prestação do serviço no modelo da malha horizontal (quando a tarifa de transporte cobrada pelo OFI for superior a 150% da soma da TF e TCDO) e da malha vertical (no caso de a tarifa de transporte cobrada pelo OFI for superior às tarifas de referência da malha onde se dá a origem da carga).

Prosseguindo sobre as proposições de ordem geral da ANUT, disse que seria pertinente colocar em audiência pública as resoluções referentes a Regras de Interoperabilidade das Malhas – Segurança e Sinalização, bem como de Comercialização de Cessão de Capacidade VALEC/ OFI. Além disso, também foram sugeridas uma estruturação das garantias de pagamento dos investidores, a definição da forma de desenvolvimento dos EVTEAs e a intensificação das parcerias com o setor privado.

Depois, tratando das proposições de ordem específica feitas pela ANUT (referentes ao OFI), defendeu o ajuste nos conceitos de Usuário e de Usuário Final; a previsão das figuras de usuário dependente de investidor nas concessões horizontais; e a arbitragem da ANTT no caso de conflito operacional. Além disso, também foi sugerido que a capacidade adquirida pelo OFI e não utilizada deveria ser devolvida à VALEC, pelas mesmas condições de aquisição, num prazo máximo de 90 dias.

Sobre subsídios informou que o modelo deve ser claro e transparente para acompanhamento da sociedade. Quanto aos recursos financeiros, mensurou em R\$ 6,5 bilhões o aporte do tesouro.

Em seguida, sugeriu que seja editada uma Lei Geral de Transportes nos mesmos moldes da Lei Geral de Telecomunicações e também que seja completada a base legal de sustentação do modelo (Agenda Regulatória da ANTT mais a questão dos Fundos Reguladores). Além disso, de acordo com ele, deveria haver uma base regulatória para o setor portuário, realizando ações no sentido de fortalecer a Autoridade Portuária e a Reestruturação dos CAPs e abrir espaço para a participação dos usuários na elaboração dos marcos regulatórios.

O Sr. Fayet, na ocasião, fez consideração sobre a logística e a infraestrutura do país e se colocou à disposição da VALEC e demais entidades governamentais que atuam no setor para discussão sobre os problemas e planejamento futuro.

O Sr. José Ribamar, representante da CNI, questionou sobre qual modelo seria mais eficaz (Parceria Público-Privada ou o ora apresentado pela VALEC?). Ele também alertou sobre o custo de transferência na cessão aos OFIs.

Na oportunidade o Sr. Danilo Mendes, representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), disse que já foram previstos vários valores de aporte de recursos do Tesouro para subsidiar o modelo, não havendo consenso quanto ao valor mais adequado. De acordo com ele, provavelmente os recursos deverão se originar do orçamento, que na eventualidade de contingenciamento, poderá tornar o modelo inviável.

O Sr. Alex Trevizan disse que apesar do modelo novo apresentar muitos desafios a VALEC está trabalhando para torná-lo viável. Quanto ao subsídio informou ser prática mundial subsidiar o sistema ferroviário. Depois, a Sra. Raquel de Souza, também representante da VALEC, afirmou que Empresa atua como uma intermediária comercial, visando garantir ampla concorrência e melhorar o serviço aos usuários. Ela também destacou que a capacidade será vendida de forma livre, o que permitirá romper o



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

SE - Secretaria Executiva

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

monopólio predador.

Depois, o Sr. José Ribamar afirmou que vale a pena tentar o modelo horizontal, mesmo com as peculiaridades do Brasil em relação aos outros países nos quais o Modelo foi bem sucedido. Em seguida, reforçou a importância de se demonstrar que o Modelo proposto é melhor que a PPP.

Mais tarde, o Sr. Baldez afirmou que a ANUT tem posição favorável ao modelo horizontal, capaz de proporcionar a competição entre operadores ferroviários. Também reforçou a importância dos fundos garantidores como garantia ao cumprimento dos compromissos da VALEC, de modo a evitar o Risco VALEC.

5. Encerramento

Concluída a pauta e não havendo mais assuntos a ser tratados, nem interessados em se manifestar, o Presidente da Câmara agradecendo a presença de todos, encerrou a Reunião as doze horas e cinquenta minutos.

Preposições

Item	Item da reunião
------	-----------------

Ações

Item	Ação	Responsável	Dt. prevista
------	------	-------------	--------------

Dados da próxima reunião

Local:			
Data da reunião:		Hora de início:	
Pauta da Reunião			

Anexos

Arquivo	Descrição
---------	-----------