

1. Escopo

1.1. Este **Caderno de Obrigações** tem por escopo definir o Relatório de Acompanhamento Anual (RAA), o **Plano de Investimentos**, as **Especificações Técnicas Mínimas** e as **Obrigações Complementares**, os quais são de cumprimento obrigatório pela **Subconcessionária**, com vistas a assegurar a adequada exploração da infraestrutura e prestação do serviço de transporte ferroviário, a preservação dos bens concedidos ou arrendados, bem como a redução e mitigação de impactos socioambientais, e as obras sob responsabilidade da **Interveniente Subconcedente**.

1.2. O **Plano de Investimentos** consiste nas intervenções a serem realizadas pela **Subconcessionária**, conforme detalhamento do Apêndice A:

i. **Investimentos com Prazo Determinado.**

ii. **Investimentos Condicionados à Demanda.**

1.3. As **Especificações Técnicas Mínimas** consistem em:

i. **Parâmetros Técnicos** para a exploração da infraestrutura ferroviária, conforme detalhamento do Apêndice B:

- a. **Parâmetros Técnicos da Infraestrutura** ferroviária;
- b. **Parâmetros Técnicos da Superestrutura** ferroviária;
- c. **Parâmetros Técnicos das Passagens em Nível (PNs)**; e
- d. **Parâmetros Técnicos das Instalações de Apoio.**

ii. Indicadores para a prestação do serviço de transporte ferroviário, conforme detalhamento do Apêndice C:

- a. Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG);
- b. Velocidade Média de Percurso (VMP); e
- c. Idade Máxima da Frota de **Locomotivas (IMFL)**.

1.4. As **Obrigações Complementares** consistem em determinações essenciais para a adequada prestação do serviço de transporte ferroviário e são detalhadas no Apêndice D.

1.5. As Obras de responsabilidade da **Interveniente Subconcedente** consistem em obras em lotes da **Extensão Sul**, conforme detalhamento do Apêndice E.

2. Glossário

2.1. Para fins do presente **Caderno de Obrigações**, e sem prejuízo de outras definições estabelecidas no **Contrato de Subconcessão**, as expressões são assim definidas:

- i. **ABNT:** Associação Brasileira de Normas Técnicas.
- ii. **AMV:** Aparelho de Mudança de Via. Trata-se de equipamento formado por um conjunto de peças que permite a passagem de um **Veículo Ferroviário** de uma **Linha Férrea** para outra.
- iii. **Áreas Ambientalmente Sensíveis:** áreas que contém características naturais ou culturais de grande valor para o funcionamento dos ecossistemas e que podem ser afetadas negativamente por atividades humanas.
- iv. **Área Urbana:** área interna ao perímetro urbano, instituída por lei municipal.
- v. **Bitola:** é a distância entre as faces internas dos **Boletos** dos **Trilhos**, tomada na linha normal a essas faces, 16 mm (dezesesseis milímetros) abaixo do plano constituído pela superfície superior do **Boleto**.
- vi. **Boleto:** parte superior do **Trilho**, sobre a qual deslizam as rodas dos **Veículos Ferroviários**.
- vii. **Detector de Descarrilamento:** dispositivo instalado ao longo de um **Trecho Ferroviário** capaz de detectar um descarrilamento de um **Veículo Ferroviário**.
- viii. **Dispositivo de Drenagem:** conjunto de estruturas e instalações que visam interceptar, captar e escoar águas superficiais e/ou subterrâneas, conduzindo-as a pontos de escoamento adequados.
- ix. **Dolphins:** sistema de proteção de pilares de pontes, composto por anéis hexagonais de material estrutural fixados no leito do rio por meio de um conjunto de estacas.
- x. **Dormente:** peça de concreto, aço, compostos poliméricos, madeira ou outro material que apresente características apropriadas para suportar uma carga. É instalado na direção transversal à **Linha Férrea** sobre o qual são fixados os **Trilhos**. Tem como função transmitir ao **Lastro** parte dos esforços produzidos pelos **Veículos Ferroviários** e manter a **Bitola** da **Via Permanente**.
- xi. **Extensão Sul: Trecho Ferroviário** compreendido entre o Km 000,000, no município de Ouro Verde de Goiás/GO e o Km 699,550, no município de Estrela d'Oeste/SP.

- xii. **Faixa de Domínio:** Faixa de terreno destinada a acomodar a **Ferrovia**.
- xiii. **Frota Principal:** tratam-se das **Locomotivas** e vagões próprios da **Subconcessionária** que realizam o transporte remunerado de cargas. Não são considerados da **Frota Principal** as **Locomotivas** e vagões utilizados especificamente para apoio aos serviços de **Manutenção da Ferrovia**, e também os adquiridos ou mobilizados exclusivamente para realização de manobra ou os imobilizados por alienação ou perda por acidentes.
- xiv. **Infraestrutura:** parte inferior da estrutura da **Linha Férrea** que suporta a **Superestrutura**, sendo composta por obras de terraplenagem, **Dispositivos de Drenagem**, obras de arte correntes, **OAEs**.
- xv. **Instalações de Apoio:** bens imóveis da **Subconcessão**.
- xvi. **Jacaré:** peça do AMV que direciona as rodas dos veículos de uma **Linha Férrea** à outra.
- xvii. **Lastro:** parte da **Superestrutura** ferroviária constituída por uma camada de brita assentada sobre a **Plataforma** destinada a servir de apoio aos **Dormentes**.
- xviii. **Linha Férrea:** conjunto de **Trilhos** assentados sobre **Dormentes**, separados por determinada distância, mais acessórios de fixação, **AMVs** e desvios, onde circulam os **Veículos Ferroviários**.
- xix. **Locomotiva:** **Veículo Ferroviário** dotado de tração.
- xx. **Manutenção:** conjunto de atividades e recursos aplicados aos sistemas, equipamentos e estruturas físicas, visando garantir a continuidade de sua função dentro de parâmetros adequados de desempenho, disponibilidade, qualidade e vida útil.
- xxi. **Obra de Arte Especial - OAE:** obra de infraestrutura ferroviária, definida como aquela que deve ser objeto de projeto específico, especialmente túneis, pontes, viadutos, passarelas e estruturas de contenção de taludes.
- xxii. **Ouvidoria:** é o meio de comunicação com a **Subconcessionária** e tem por objetivo o recebimento, registro, análise, tomada de decisão e resposta às reclamações e sugestões.
- xxiii. **Parâmetros Técnicos:** elementos ou características utilizadas como referência para o cumprimento das **Especificações Técnicas Mínimas** estabelecidas para a exploração da infraestrutura ferroviária.

- xxiv. **Passagem Inferior – PI:** consiste em **OAE** destinada a permitir a transposição da linha férrea sob a via pública ou estrada.
- xxv. **Passagem Superior – PS:** consiste em **OAE** destinada a permitir a transposição da linha férrea sobre a via pública ou estrada.
- xxvi. **Passagem em Nível – PN:** É o cruzamento da **Via Permanente** com outra via destinada ao tráfego de veículos rodoviários ou pedestres, em mesmo nível.
- xxvii. **Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via:** sistemas empregados na **Ferrovia** para realização de despacho de **Veículos Ferroviários** com segurança.
- xxviii. **Superestrutura:** parte superior da estrutura da **Linha Férrea** que suporta diretamente os esforços dos **Veículos Ferroviários** e os transmite à **Infraestrutura**, composta por **Trilhos**, acessórios de fixação, **AMVs**, **Dormentes** e **Lastro**.
- xxix. **Trecho Ferroviário ou Trecho:** extensão definida de **Linha Férrea**, compreendida por um conjunto de **Segmentos Ferroviários**.
- xxx. **Trem:** composição formada por **Veículos Ferroviários** com, no mínimo, um veículo de tração ou autopropelido.
- xxxi. **Trilho:** peça longa metálica com seção transversal semelhante ao duplo T e com características de viga, que é assentada e fixada em **Dormentes** e ligada ou soldada topo a topo com outras peças iguais, formando fiadas paralelas, que suportam e guiam as rodas dos **Veículos Ferroviários** e constituem a superfície de rolamento da **Linha Férrea**.
- xxxii. **Veículo Ferroviário:** veículo, autopropelido ou não, próprio para trafegar em uma **Linha Férrea**.
- xxxiii. **Via Permanente:** conjunto de **Linhas Férreas** existentes na **Faixa de Domínio da Ferrovia**.

3. Relatório de Acompanhamento Anual (RAA) da Subconcessão

3.1. Em até 30 de março de cada ano, a **Subconcessionária** deve apresentar à **ANTT** o Relatório de Acompanhamento Anual (RAA) do ano anterior.

3.2. O RAA deve assegurar à **ANTT** e demais partes interessadas que a **Subconcessionária** realizou o planejamento adequado e executou as ações correspondentes para o atendimento das obrigações previstas neste **Caderno de Obrigações** e demais regras contratuais.

3.3. A **Subconcessionária** é responsável por selecionar, contratar e remunerar uma empresa especializada independente para a realização dos levantamentos, coleta de informações, pesquisa e cálculo dos itens descritos nos Apêndices deste **Caderno de Obrigações**, assim como na elaboração do RAA. O nome e a qualificação da empresa devem ser submetidos para autorização prévia da **ANTT**.

3.4. O RAA deve contemplar:

- i. Relatório de Acompanhamento do **Plano de Investimentos** (RAPI);
- ii. Relatório de Acompanhamento dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RADT);
- iii. Relatório de Acompanhamento dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária (RAMF);
- iv. Relatório de Acompanhamento do Nível de Saturação da Ferrovia (RASf);
- v. Relatório de Acompanhamento da Infraestrutura Ferroviária (RAIF); e
- vi. Relatório de Acompanhamento da Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário (RAPS)

3.5. O Relatório de Acompanhamento do **Plano de Investimentos** (RAPI) deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

- i. Descrição dos investimentos realizados no ano anterior, separados por grupo e intervenção, conforme disposto no Apêndice A; e
- ii. Os dispêndios efetuados pela **Subconcessionária**, para cada intervenção, bem como o avanço físico das obras.

3.6. O Relatório de Acompanhamento dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RADT) deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

- i. Descrição dos projetos realizados no ano anterior, com seu escopo e resultados obtidos;
- ii. Os dispêndios efetuados pela **Subconcessionária** para cada projeto.

3.7. O Relatório de Acompanhamento dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária (RAMF) deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

- i. Descrição das intervenções realizadas no ano anterior, com a descrição do bem, localização e resultados obtidos;
- ii. Os dispêndios efetuados pela **Subconcessionária** para cada intervenção.

3.8. O Relatório de Acompanhamento do Nível de Saturação da Ferrovia (RASf) deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

- i. Forma de obtenção e apuração dos dados necessários ao cálculo dos seguintes indicadores, cujo detalhamento consta no Apêndice C:
 - a. Nível de Saturação dos **Segmentos Ferroviários** (NSSF); e
 - b. Indicador de Saturação da Ferrovia (ISF).
- ii. O resultado obtido para o NSSF de cada **Segmento Ferroviário**, que compõe a **Ferrovia**; e
- iii. Memória de cálculo do NSSF e ISF.

3.9. O Relatório de Acompanhamento da Infraestrutura Ferroviária (RAIF) deve contemplar os seguintes elementos da **Ferrovia**:

- i. Em relação à **Infraestrutura** ferroviária:
 - a. **Dispositivos de Drenagem**;
 - b. **Obras de Arte Especiais (OAEs)**;
 - c. Taludes de cortes e aterros;
 - d. **Faixa de Domínio**; e
 - e. **Plataforma da Via Permanente**.
- ii. Em relação à **Superestrutura** ferroviária:

- a. **Lastro;**
- b. **Dormentes;**
- c. **Trilhos; e**
- d. **AMVs;**
- iii. Resultados da inspeção de geometria da **Linha Férrea;**
- iv. **PNs; e**
- v. **Instalações de Apoio.**

3.10. A avaliação dos elementos que compõem o RAIF deve conter a classificação dos elementos elencados anteriormente, de acordo com as categorias descritas na Tabela 1.

Tabela 1: Categorias para a caracterização dos elementos da exploração da infraestrutura

Categoria	Descrição
Excelente	Sem deficiências funcionais, excedendo as especificações mínimas.
Bom	Sem deficiências funcionais, no limite das especificações mínimas.
Razoável	Pequenas deficiências funcionais, com a maioria das especificações mínimas atendidas, porém, com necessidade de ações corretivas pontuais.
Ruim	Significativas deficiências funcionais, com a maioria das especificações mínimas comprometidas e a necessidade de ações corretivas abrangentes.
Crítica	Funcionalidade comprometida, sem atendimento das especificações mínimas e necessidade de ações corretivas gerais.

3.11. O Relatório de Acompanhamento da Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário (RAPPS) de conter, no mínimo, as seguintes informações:

- i. Forma de obtenção e apuração dos dados necessários ao cálculo dos seguintes indicadores, cujo detalhamento consta no Apêndice C:
 - a. Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG);
 - b. Velocidade Média de Percurso (VMP); e
 - c. Idade Máxima da Frota de **Locomotivas** (IMFL).
- ii. O resultado dos indicadores, acompanhados da respectiva memória de cálculo; e
- iii. A propriedade e Características de cada unidade da frota de vagões e Locomotivas, classificando-as como própria ou de terceiros.

APÊNDICE A

Plano de Investimentos

4. O **Plano de Investimentos** consiste em **Investimentos com Prazo Determinado** e **Investimentos Condicionados à Demanda**.

4.1. As intervenções relacionados aos **Investimentos com Prazo Determinado** são de natureza obrigatória e devem estar plenamente operacionais providas de todos seus elementos funcionais, dentro do prazo estipulado neste **Caderno de Obrigações**.

4.2. Os **Investimentos com Prazo Determinado** devem ser realizados, com base nas normas técnicas vigentes, neste **Caderno de Obrigações** e nas demais disposições do **Edital**, do **Contrato** e seus **Anexos**.

4.3. Os **Investimentos com Prazo Determinado** classificam-se nos seguintes grupos:

- i. Investimentos para implantação de **Passagens Inferiores (PI)**;
- ii. Investimentos para remanejamento de linhas de transmissão;
- iii. Investimentos para implantação de marcos quilométricos;
- iv. Investimentos para implantação de sistema de proteção de pilares de pontes;
- v. Investimentos para conclusão do Pátio de Estrela d'Oeste;
- vi. Investimentos para instalação de **Detectores de Descarrilamento**;
- vii. Investimentos para implantação de **Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via**;
- viii. Investimentos para implantação de terminal de armazenamento, carga e descarga de graneis sólidos agrícolas;
- ix. Investimentos para conclusão das obras remanescentes da **Extensão Sul**.

4.4. Os investimentos para implantação de **Passagens Inferiores (PI)** consistem na construção de 03 (três) **Passagens Inferiores**, a serem localizadas na **Extensão Sul**.

- i. A **Subconcessionária** deverá implantar, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção, Passagem Inferior**, a ser localizada no Lote 3S da **Extensão Sul**, no Km 285,695, com valor estimado e indicativo de R\$ 1.036.833,85 (um milhão, trinta

e seis mil, oitocentos e trinta e três reais e oitenta e cinco centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019.

- ii. A **Subconcessionária** deverá implantar, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção, Passagem Inferior**, a ser localizada no Lote 4S da **Extensão Sul**, no Km 424,135, com valor estimado e indicativo de R\$ 1.183.832,00 (um milhão, cento e oitenta e três mil, oitocentos e trinta e dois reais), considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019.
- iii. A **Subconcessionária** deverá implantar, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção, Passagem Inferior**, a ser localizada no Lote 5S da **Extensão Sul**, no Km 660,805, com valor estimado e indicativo de R\$ 1.197.950,66 (um milhão, cento e noventa e sete mil, novecentos e cinquenta reais e sessenta e seis centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019.

4.5. Os Investimentos para remanejamento de linhas de transmissão consistem no remanejamento de 16 (dezesesseis) linhas de transmissão existentes, localizadas na **Extensão Sul**.

- i. A **Subconcessionária** deverá remanejar, no prazo de 02 até (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção**, 16 (dezesesseis) linhas de transmissão, localizadas nos Lotes 2S, 3S e 5S da **Extensão Sul**, nos Km indicados na Tabela 2, com valor estimado e indicativo de R\$ 8.117.199,51 (oito milhões, cento e dezessete mil, cento e noventa e nove reais e cinquenta e um centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019.

Tabela 2: Localização das linhas de transmissão

Remanejamento de Linhas de Transmissão		
Lote	Linha de Transmissão	km
2S	Linha de Transmissão de 230 kva	119,394
3S	Linha de Transmissão de 69 kva	281,055
3S	Linha de Transmissão de 500 kva	284,271
3S	Linha de Transmissão de 230 kva	286,310
3S	Linha de Transmissão de 500 kva	289,756
3S	Linha de Transmissão de 230 kva	293,252
3S	Linha de Transmissão de 138 kva	293,320
3S	Linha de Transmissão de 230 kva	293,483
3S	Linha de Transmissão de 138 kva	304,321
5S	Linha de Transmissão de 500 kva	577,600
5S	Linha de Transmissão de 69 kva	586,606
5S	Linha de Transmissão de 69 kva	587,169

Remanejamento de Linhas de Transmissão		
Lote	Linha de Transmissão	km
5S	Linha de Transmissão de 500 kva	587,595
5S	Linha de Transmissão de 440 kva	619,214
5S	Linha de Transmissão de 138 kva	626,934
5S	Linha de Transmissão de 69 kva	629,509

4.6. Os investimentos para implantação de marcos quilométricos consistem na implantação de marcos quilométricos e de referência, com indicação das distâncias da **Ferrovias na Extensão Sul**.

- i. A **Subconcessionária** deverá implantar, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção**, no mínimo, 03 (três) marcos quilométricos e 446 (quatrocentos e quarenta e seis) marcos de referência, a serem localizados no Lote 3S da **Extensão Sul**, com valor estimado e indicativo de R\$ 263.020,64 (duzentos e sessenta e três mil e vinte reais e sessenta e quatro centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019.

4.7. Os Investimentos para implantação de sistema de proteção de pilares de pontes consistem na implantação de **Dolphins** nos pilares da ponte sobre o Rio Grande, localizada na **Extensão Sul**.

- i. A **Subconcessionária** deverá implantar, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção**, sistema de proteção de pilares do tipo **Dolphins** na Ponte sobre o Rio Grande, localizada no Lote 5S da **Extensão Sul**, no Km 603,180, com valor estimado e indicativo de R\$ 1.269.345,21 (um milhão, duzentos e sessenta e nove mil, trezentos e quarenta e cinco reais e vinte e um centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019.

4.8. O Sistema de proteção de pilares do tipo **Dolphins** deve ser implantado a fim de ~~permitir~~ a navegabilidade do rio.

4.9. Os Investimentos para a conclusão do Pátio de Estrela d'Oeste consistem na conclusão da execução da **Superestrutura** de 01 (um) Pátio, localizado na **Extensão Sul**.

- i. A **Subconcessionária** deverá concluir, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção**, a execução da **Superestrutura** do Pátio de Estrela d'Oeste, localizado entre os Km 662,342 e Km 664,678, no Lote 5S da **Extensão Sul**. O pátio deverá possuir extensão útil de 2,218 km, além de uma terceira linha e um ramal. A estimativa de custo para todas estas intervenções, considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019, é de R\$ 11.739.643,19 (onze milhões, setecentos e trinta e nove mil, seiscentos e quarenta e três reais e dezenove centavos).

4.10. Os Investimentos para instalação de **Detectores de Descarrilamento** consistem na instalação de dispositivos detectores ao longo de toda a extensão de **Subconcessão**.

- i. A **Subconcessionária** deverá instalar, no prazo de até 03 (três) anos, contados a partir da **Data de Assunção**, **Detectores de Descarrilamento** nas **Áreas Ambientalmente Sensíveis**, na entrada e saída de todas as **OAEs** e pátios de cruzamento, com valor estimado e indicativo de R\$ 3.958.347,21 (três milhões, novecentos e cinquenta e oito mil, trezentos e quarenta e sete reais e vinte e um centavos), considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019.

4.11. Os **Detectores de Descarrilamento** devem ser instalados em **Áreas Ambientalmente Sensíveis** e na entrada/saída de **OAEs** e de pátios de cruzamento.

4.12. Os Investimentos para implantação de **Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via** abrangem toda a extensão da **Subconcessão**.

- i. A Subconcessionária deverá implantar, no prazo de até 03 (três) anos, contado a partir da **Data de Assunção**, **Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via** em todo o **Trecho Ferroviário** da **Subconcessão**. A estimativa de custo para todas estas intervenções, considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019, é de R\$ 97.998.622,61 (noventa e sete milhões, novecentos e noventa e oito mil, seiscentos e vinte e dois reais e sessenta e um centavos).

4.13. O **Sistema de Licenciamento e Sinalização de Via** deve conter, no mínimo, os seguintes elementos e aplicações:

- i. Indicação da licença na cabine da **Locomotiva** através da rede de telecomunicações implantada, contendo as restrições de velocidade, limites da autorização e demais informações de segurança pertinentes;
- ii. Controle dos limites de autorização dos **Veículos Ferroviários**, que impeça a entrada de **Veículos Ferroviários** em seções de bloqueio não autorizadas;
- iii. Controle adaptativo de velocidade considerando perfil da via e restrições de velocidades enviadas pelo centro de controle através da rede de comunicação;
- iv. Indicação de ocupação e desocupação de uma seção de bloqueio por um **Trem** ou veículo de serviço para o centro de controle através do computador de bordo;
- v. Controle de integridade do **Trem** através de equipamento telemétrico de cauda;

- vi. Indicação da posição da chave na cabine da **Locomotiva** através da rede de telecomunicações implantada, sem necessidade de instalação de sinais de campo;
- vii. Reconhecimento de forma automática e instantânea dos **Veículos Ferroviários**;
- viii. Instalação de chave elétrica nos pátios terminais que possa ser comandada a partir do Centro de Controle Operacional;
- ix. Instalação de chave de mola nos pátios de cruzamento com visualização do posicionamento da ponta da agulha do **AMV** a partir do Centro de Controle Operacional;
- x. Indicação da posição de **Veículos Ferroviários** nas seções de bloqueio e passagem por **AMV** através de sistema de detecção com contadores de eixo;
- xi. Prevenir a entrada do **Veículo Ferroviário** em uma linha diferente da indicada na licença;
- xii. Permitir a interoperabilidade com ferrovias adjacentes;
- xiii. Controle de **Veículos Ferroviários** por meio de intertravamento centralizado com probabilidade de falha insegura na razão 1:1.000.000 horas, correspondente ao nível de integridade de segurança 2 (*Safety Integrity Level 2*);
- xiv. Implantação de Centro de Controle Operacional para controlar a circulação dos **Veículos Ferroviários**, mantendo a eficiência operacional e segurança da **Ferrovia**.

4.14. A **Subconcessionária** deverá adquirir e instalar equipamento de bordo nas **Locomotivas** a serem adquiridas ao longo do período de Concessão.

4.15. A Subconcessionária deverá implantar terminal de armazenamento, carga e descarga de grãos sólidos agrícolas, no prazo de até 2 (dois) anos, contados a partir da Data de Assunção, com capacidade mínima de armazenamento em silos de 100.000 t (cem mil toneladas), capacidade mínima de descarga de 525 t/h (quinhentas e vinte e cinco toneladas por hora), capacidade mínima de carregamento de 1.197 t/h (mil, cento e noventa e sete toneladas por hora) e taxa de eficiência operacional diária superior a 83,3% (oitenta e três vírgula três por cento), com valor estimado e indicativo de R\$ 119.866.589,74 (cento e dezenove milhões, oitocentos e sessenta e seis mil, quinhentos e oitenta e nove reais e setenta e quatro centavos), considerando o benefício do REIDI, com data-base de maio de 2019.

4.16. A localização do terminal de armazenamento, carga e descarga deve ser definida pela **Subconcessionária** baseada em critérios técnicos.

4.17. Os Investimentos para conclusão das obras remanescentes da **Extensão Sul** consistem na conclusão de 05 (cinco) lotes da **Extensão Sul**.

- i. A **Subconcessionária** deverá concluir, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção**, as obras do Lote 1S e 1SA, localizado no **Trecho Ferroviário** compreendido entre os Km 0,000 e 111,020, devendo ser executados serviços de **Infraestrutura** e de **Superestrutura**. A estimativa de custo para todas estas intervenções, considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019, é de R\$ 115.892.933,93 (cento e quinze milhões, oitocentos e noventa e dois mil, novecentos e trinta e três reais e noventa e três centavos).
- ii. A **Subconcessionária** deverá concluir, no prazo de até 01 (um) ano, contado a partir da **Data de Assunção**, as obras do Lote 3SA, localizado no **Trecho Ferroviário** compreendido entre os Km 315,800 e 386,660, devendo ser executados serviços de **Infraestrutura** e de **Superestrutura**. A estimativa de custo para todas estas intervenções, considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019, é de R\$ 5.083.285,30 (cinco milhões, oitenta e três mil, duzentos e oitenta e cinco reais e trinta centavos).
- iii. A **Subconcessionária** deverá concluir, no prazo de até 02 (dois) anos, contados a partir da **Data de Assunção**, as obras do Lote 4S, localizado no **Trecho Ferroviário** compreendido entre os Km 386,660 e 527,640, devendo ser executados serviços de **Infraestrutura** e de **Superestrutura**. A estimativa de custo para todas estas intervenções, considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019, é de R\$ 229.692.078,53 (duzentos e vinte e nove milhões, seiscentos e noventa e dois mil e setenta e oito reais e cinquenta e três centavos).
- iv. A **Subconcessionária** deverá concluir, no prazo de até 01 (um) ano, contado a partir da **Data de Assunção**, as obras do Lote 5S, localizado no **Trecho Ferroviário** compreendido entre os Km 527,640 e 669,550, devendo ser executados serviços de **Superestrutura** e a conclusão da ponte sobre o Rio Grande localizada no Km 603,180. A estimativa de custo para todas estas intervenções, considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019, é de R\$ 20.821.726,95 (vinte milhões, oitocentos e vinte e um mil, setecentos e vinte e seis reais e noventa e cinco centavos).
- v. A **Subconcessionária** deverá concluir, no prazo de até 01 (um) ano, contado a partir da **Data de Assunção**, as obras do Lote 5SA, localizado no **Trecho Ferroviário** compreendido entre os Km 0,000 e 2,994 da ligação da FNS com a Malha Paulista, devendo ser executados serviços de **Superestrutura**. A estimativa de custo para todas estas intervenções, considerando o benefício do REIDI, na data-base de maio de 2019, é

de R\$ 1.928.751,26 (um milhão, novecentos e vinte e oito mil, setecentos e cinquenta e um reais e treze centavos).

4.18. Os **Investimentos Condicionados à Demanda** consistem em intervenções a serem realizadas pela Subconcessionária, para adequação da capacidade operacional da Ferrovia à demanda por transporte ferroviário de cargas, de forma a manter o Índice de Saturação da Ferrovia (ISF) sempre abaixo de 90% (noventa por cento).

4.19. Os **Investimentos condicionados à Demanda** não ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**.

4.20. O ISF é o indicador de saturação de capacidade da **Ferrovia**, obtido a partir do Nível de Saturação dos Segmentos Ferroviários (NSSF).

4.21. O NSSF do **Segmento Ferroviário** (i) consiste no quociente entre capacidade utilizada (CAP_UTIL) e a capacidade instalada (CAP_INST), para o período de apuração.

$$NSSF, i = \frac{CAP_{UTIL, i}}{CAP_{INST, i}} \quad (1)$$

onde:

CAP_INST, i = é a capacidade instalada, nos termos da regulamentação específica da **ANTT**, do **Segmento Ferroviário** i.

CAP_UTIL, i = é a capacidade utilizada, nos termos da regulamentação específica da **ANTT**, do **Segmento Ferroviário** i.

4.22. A periodicidade de apuração do NSSF é anual.

4.23. O Índice de Saturação da Ferrovia (ISF) é compreendido como o maior valor de NSSF obtido para cada Segmento Ferroviário que compõe a **Ferrovia**.

$$ISF = [Max(NSSF, i)] \quad (2)$$

onde:

ISF = Índice de Saturação da Ferrovia; e

Max (NSSF, i) = O maior valor dos Níveis de Saturação do conjunto de **Segmentos Ferroviários** que compõem a **Ferrovia**;

4.24. A periodicidade de apuração do ISF é anual.

APÊNDICE B

Especificações Técnicas Mínimas – Parâmetros Técnicos

5. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do **Caderno de Obrigações**, são válidos para a avaliação da adequada exploração da infraestrutura. Referem-se aos **Parâmetros Técnicos da Infraestrutura** ferroviária, **Parâmetros Técnicos da Superestrutura** ferroviária; **Parâmetros Técnicos das Passagens em Nível (PNs)**; e **Parâmetros Técnicos das Instalações de Apoio**.

5.1. Os **Parâmetros Técnicos** para a exploração da infraestrutura da **Ferrovia** referem-se aos seguintes elementos de **Infraestrutura**:

- i. **Dispositivos de Drenagem**;
- ii. **Obras de Arte Especiais (OAEs)**;
- iii. Taludes de cortes e aterros;
- iv. **Faixa de Domínio**; e
- v. **Plataforma da Via Permanente**.

5.2. Os **Parâmetros Técnicos** para os **Dispositivos de Drenagem** estabelecem que estes devem ser mantidos:

- i. Em condições íntegras, sem rupturas, trincas ou defeitos que comprometam seu funcionamento, com consequentes surgências de deformações, deslizamentos ou erosões dos taludes ou do terrapleno;
- ii. Em condições adequadas para o alcance efetivo da sua finalidade essencial de captação, escoamento e deságue de águas superficiais ou subterrâneas; e
- iii. Livre de sedimentos ou assoreamentos que comprometam sua capacidade de escoamento.

5.3. Os **Parâmetros Técnicos** para as **OAEs** estabelecem que estas devem ser mantidas com suas características estruturais e funcionais preservadas, de modo a garantir a segurança operacional da **Ferrovia** e das pessoas que trafegam nas vias que estas transpõem, bem como a preservação ambiental dos rios, córregos e vales localizados sob estas obras.

5.4. Os **Parâmetros Técnicos** para os taludes de cortes e aterros estabelecem que estes devem ser mantidos estáveis, sem evidências de fenômenos de escorregamento ou desestabilização e, quando

contemplados por processos erosivos iniciados ou já consolidados, que estes estejam sob controle através de plano de monitoramento e estabilização, de modo que não evoluam ou comprometam a integridade dos taludes e a segurança operacional da **Ferrovia**.

5.5. Os Parâmetros Técnicos para a Faixa de Domínio estabelecem que esta deve ser mantida:

- i. Com controle de vegetação de forma a não comprometer a visibilidade e a segurança da operação da ferrovia, minimizar a degradação da via, garantir o livre escoamento das águas superficiais, permitir o acesso seguro das equipes de manutenção e fiscalização, bem como impedir a ocultação de materiais desnecessários à operação da **Ferrovia** e que possam causar riscos à segurança dos trabalhadores da via, ao meio ambiente e à saúde pública;
- ii. Com controle de deposição de lixo, detritos ou materiais desnecessários à operação da **Ferrovia** e que possam causar riscos ao meio ambiente e à saúde pública, tais como sucata de **Trilhos**, fixações e **Dormentes**;
- iii. Com controle de ações contra vandalismos e sabotagens na via e **Faixa de Domínio**;
- iv. Livre de ocupações não autorizadas (invasões); e
- v. Íntegra ao longo de toda a **Ferrovia** e com controle de segurança na extensão que intercepte **Áreas Urbanas**, cabendo à **Subconcessionária** implementar solução de melhoria que se adeque às características de cada município.

5.6. Os Parâmetros Técnicos para a plataforma de via estabelecem que esta deve ser mantida:

- i. Limpa e isenta de lixos e detritos;
- ii. Isenta de bolsões de água;
- iii. Isenta de vegetação na **Superestrutura** ferroviária e na largura da plataforma até os **Dispositivos de Drenagem**;
- iv. Isenta de processos erosivos; e
- v. Livre de obstruções nos **Dispositivos de Drenagem** por materiais que comprometam a sua boa funcionalidade.

5.7. Os Parâmetros Técnicos da Superestrutura ferroviária referem-se aos seguintes elementos de infraestrutura:

- i. **Lastro**;

- ii. **Dormentes;**
- iii. **Trilhos;**
- iv. **AMVs; e**
- v. **Geometria da Linha Férrea.**

5.8. Os parâmetros para o **Lastro** estabelecem que este deve ser mantido:

- i. Sem evidências de bombeamento de finos do sublastro ou da base granular, problemas de inconformidade visual quanto aos seus aspectos granulométricos ou não atendimento aos parâmetros geométricos recomendados na Tabela 10, decorrentes de problemas de colmatagem, de contaminação ou de deficiência na manutenção do **Lastro**;
- ii. Altura, cuja dimensão mínima considerada sob a face inferior dos **Dormentes**, deve seguir os valores recomendados na Tabela 3.
- iii. Largura do ombro de acordo com os limites estabelecidos na Tabela 4.

Tabela 3: Parâmetros para altura do Lastro

Descrição	Até 20 t/eixo	Superior a 20 t/eixo
Altura Mínima do Lastro	25 cm	30 cm

Tabela 4: Parâmetros para a largura do ombro de Lastro – Bitola larga

Integridade de Lastro	Largura de ombro de lastro (ancoragem da grade) $\geq 0,30$ m.
------------------------------	--

5.9. Os **Dormentes** devem ser mantidos de forma a:

- i. Garantirem a **Bitola**, suportando os dispositivos de fixação dos **Trilhos** e a capacidade estrutural para transmitir esforços dos **Trilhos** para o **Lastro**;
- ii. Garantirem o nivelamento, permitindo serviços de socaria em sua base;

- iii. Não apresentarem sinais de estado de apodrecimento, no caso de **Dormentes** de madeira;
- iv. Não apresentarem fendas, ou rachaduras que extrapolem os limites das normas vigentes ou que tornem ineficazes as fixações, no caso de **Dormentes** de madeira;
- v. Não apresentarem trincas ou quebras na parte central ou na região da fixação, no caso de **Dormentes** de concreto;
- vi. Não apresentem trincas ou quebras que provoquem o seccionamento parcial da peça, no caso de **Dormentes** de aço; e
- vii. Não apresentarem defeitos gerados pelas rodas de vagões ou **Locomotivas** que danificaram os **Dormentes** em ocorrências de descarrilamentos, provocando a diminuição de sua vida útil ou comprometimento da **Bitola**.

5.10. Os **Dormentes** são considerados inservíveis quando não garantirem os parâmetros previstos nas normas vigentes referentes aos requisitos “5.9.i” ao “5.9.vii”, aplicáveis ao Item 5.9.

5.11. Os **Parâmetros Técnicos** para os **Dormentes** são relacionados à sua conservação e limites de **Bitola**, os quais são apresentados na Tabela 6 e Tabela 7.

Tabela 5: Grupo de linha em função dos limites de tonelagem bruta trafegada por dia

Grupo de linha	Limites (TBT/Dia)
1	$T > 120.000$
2	$120.000 > T > 70.000$
3	$70.000 > T > 40.000$
4	$40.000 > T > 25.000$
5	$25.000 > T > 12.500$
6	$12.500 > T > 6.000$
7	$6.000 > T > 3.000$
8	$3.000 > T > 1.500$
9	$T < 1.500$

Tabela 6: Parâmetros para os Dormentes - Conservação

Equivalência a grupo de linha	Tipo de trilho (TR / UIC)	Carga por eixo (ton)	% Admissível de dormentes danificados		
			Tangente	R $\geq$ 350	250<R<350
1,2,3	TR 68	30	20%	20%	15%
	TR 57 / UIC 60	30	10%	10%	5%
Demais grupos	TR 57 / UIC 60	< 30	15%	15%	10%

Tabela 7: Parâmetros para os Dormentes – Limites para bitola larga

Descrição do Parâmetro	Velocidade do Trem de Carga - Km/h			
	0 - 15 km/h	16 - 40 km/h	41 - 64 km/h	65 - 96 km/h
Limite de Bitola Aberta (mm)	1635	1632	1632	1625
Limite de Bitola Fechada (mm)	1587	1587	1587	1587

5.12. Não serão admitidos **Dormentes** inservíveis para as seguintes locações:

- Em entradas de **AMVs**, na região da ponta da agulhas até o coice e no cruzamento, na região do coração / **Jacaré**; e
- Em túneis, viadutos e pontes.
- Para os **Trechos** com transporte de produtos perigosos a **Subconcessionária** deve seguir regulamentação específica da **ANTT**.

5.13. Os **Parâmetros Técnicos** para os **Trilhos** são divididos em dois tipos de ferrovias:

- Ferrovias que não realizam serviços de reperfilamento e esmerilhamento por Equipamentos de Grande Porte (EGPs) e não possuem equipamentos registradores de parâmetros geométricos de via, incluindo leitura de desgaste, a laser, para **Trilhos**.

- ii. Ferrovias que realizam serviços de reperfilamento e esmerilhamento por Equipamentos de Grande Porte (EGPs) e possuem equipamentos registradores de parâmetros geométricos de via, incluindo leitura de desgaste, a laser, para **Trilhos**.

5.14. Os parâmetros para **Trilhos**, no caso do Item 5.13.i, estabelecem que estes devem ser mantidos nos limites apresentados na Tabela 8.

Tabela 8: Parâmetros para desgaste horizontal e vertical dos Trilhos – Sem serviços de reperfilamento e esmerilhamento

Tipo de trilho (TR e UIC)	Tonelagem bruta anual	Desgaste máximo total (mm)	Desgaste máximo vertical (mm)
TR 68	>14	11	-
	2 a 14	13	-
	até 2	16	14
TR 57 e UIC 60	>14	10	10
	2 a 14	12	10
	até 2	15	10

5.15. Os Parâmetros para **Trilhos**, no caso do Item 5.13.ii, estabelecem que estes devem ser mantidos nos limites apresentados na Tabela 9.

Tabela 9: Parâmetros para desgaste horizontal e vertical dos Trilhos – Com serviços de reperfilamento e esmerilhamento

Parâmetro Limite				
Perfil	Igual ou Superior a 25 ton/eixo			
	Perda de boleto (%) Head loss (com esmerilhamento e monitoramento)	Limite de desgaste vertical	Limite de desgaste lateral	Limite de desgaste total máximo
		(mm)	(mm)	(mm)
TR57/UIC 60	37%	15	14	22
TR68	54%	20	16	28

5.16. Os AMVs devem ser mantidos de forma a:

- i. Desempenhar com segurança a transposição do **Material Rodante**; e
- ii. Não possuir sinais de fratura em seus principais componentes, como contra-trilhos, **Jacarés** e agulhas.

5.17. Os parâmetros para os AMVs estabelecem que estes devem ser mantidos:

- i. Isentos de **Dormentes** emendados para atingimento do comprimento necessário ou desconformes dimensionalmente com os projetos padrões;
- ii. Dispostos de todos os parafusos e fixações principalmente na região dos contratrilhos e do **Jacaré**;
- iii. Isentos de **Dormentes** inservíveis em sequência, principalmente na região do **Jacaré** e da máquina de chave nas quais a dormentação deve apresentar espaçamento correto e uniforme e em perfeito esquadro.
- iv. Isentos de problemas de geometria como desnivelamentos em relação aos contratrilhos e trilhos de encosto que possam comprometer a segurança operacional;
- v. Isentos de componentes e **Trilhos** com sinais de fadiga, empeno, trincas, fraturas, avarias e desgaste excessivo que possam comprometer a segurança operacional;
- vi. Isento de quebras, empenos ou amassados na ponta da agulha que possam comprometer o ajuste perfeito ao trilho de encosto; e
- vii. Em conformidade com normas vigentes da **ABNT** quanto aos desgastes dos componentes metálicos, relacionados aos limites de cotas de salvaguarda, podendo ser solicitado à **Subconcessionária**, relatórios de inspeção de verificação dos limites.

5.18. Os **Parâmetros Técnicos** para as talas de junção dos **Trilhos** estabelecem que estas devem ser mantidas, de forma a:

- i. Estarem apoiadas em 4 (quatro) **Dormentes** servíveis;
- ii. Serem fixadas por, no mínimo, 4 (quatro) parafusos, sendo 2 (dois) em cada **Trilho**;
- iii. Possuírem diferença de nivelamento transversal na base de 2,0 m (dois metros) condizente à faixa de velocidade da Tabela 10; e

- iv. Não haver **Juntas** de ligação com espaçamento inferior a 6,0 m (seis metros) na mesma fila de **Trilhos**.

5.19. Os **Parâmetros Técnicos** para a geometria da **Linha Férrea** estabelecem que esta deve ser mantida nos limites apresentados na Tabela 10.

Tabela 10: Parâmetros para a Geometria da Linha Férrea – Bitola larga

Descrição do parâmetro de geometria de via		Faixas de velocidades autorizadas - bitola larga				
		Classe I (0 - 15 km/h)	Classe II (16 - 40 km/h)	Classe III (41 - 64 km/h)	Classe IV (65 - 96 km/h)	Classe V (96 - 128 km/h)
Nivelamento Transversal	Variação do nivelamento transversal	76	51	44	32	25
	em tangente ou curva circular					
	Empeno - <i>Warp</i> (mm)					
	Variação do nivelamento transversal	51	44	32	25	19
	a cada 10 m na espiral de entrada ou de saída de curvas					
	Torsão - <i>Twist</i> (mm)					
Alinhamento	Desalinhamento de curva em 10 m	NA	NA	31	25	12
	Varição máxima da flecha horizontal em relação à média das flechas					
	- corda de 10m					
	(mm)					
	Defeito de alinhamento em tangente	128	76	44	36	19

Descrição do parâmetro de geometria de via		Faixas de velocidades autorizadas - bitola larga				
		Classe I (0 - 15 km/h)	Classe II (16 - 40 km/h)	Classe III (41 - 64 km/h)	Classe IV (65 - 96 km/h)	Classe V (96 - 128 km/h)
	Variação máxima de flecha horizontal em relação à tangente					
	- corda de 20m					
	(mm)					
Curvatura	Excesso de superelevação na tangente ou na curva circular					
	Em relação ao nível zero ou à superelevação (X) projetada para a curva circular	X + 76	X + 51	X + 45	X + 32	X + 25
	(mm)					

5.20. A **Subconcessionária** deve realizar, no mínimo, uma vez a cada ano, inspeção da geometria da linha, utilizando-se de equipamento com sistema de monitoramento de geometria de **Via Permanente** e de análise de parâmetros.

5.21. Os parâmetros para as **PNs** referem-se ao seus elementos, tais como:

- Características funcionais e estruturais;
- Pavimento rodoviário (adjacente e entre os **Trilhos**);
- Dispositivos de sinalização (proteções ativas, passivas e auxiliares); e
- Passeios.

5.22. As **PNs** devem apresentar pavimento asfáltico ou de concreto na área localizada sobre o **Lastro**, objetivando reduzir o risco de travamento ou retenção de veículos rodoviários entre os **Trilhos**.

5.23. O nível do pavimento deve ser o mesmo da superfície de rolamento das fiadas dos **Trilhos** e deve permitir o trânsito rodoviário sem diminuição da velocidade, sem choque ou derrapagem.

5.24. Não é permitida a colocação de solo ou outro material sobre o **Lastro** que possa reduzir sua capacidade elástica e drenante ou que dificulte a passagem de veículos devido à irregularidades da superfície das **PNs**.

5.25. As vias de acesso às **PNs** devem seguir o padrão rodoviário existente.

5.26. Nas **Áreas Urbanas**, as **PNs** devem assegurar aos pedestres o trânsito sem interferências dos veículos, em conformidade com as normas técnicas brasileiras vigentes.

5.27. Todas as **PNs** devem ser implantadas em conformidade com as normas técnicas brasileiras vigentes.

5.28. A Tabela 11 apresenta os **Parâmetros Técnicos** para as **Instalações de Apoio**.

Tabela 11: Parâmetros para as Instalações de Apoio

Classificação	Condições Físicas	Características
Ótimo	Não sofreu nem requer reparos	Edificação nova ou com reparação geral substancial, com menos de dois anos, que apresente apenas sinais de desgaste natural da pintura externa.
Muito Bom		Edificação nova ou com reparação geral substancial, com menos de dois anos, que apresente necessidade apenas de uma demão leve de pintura para recompor a sua aparência.
Bom	Requer/recebeu pequenos reparos	Edificação seminova ou com reparação geral e substancial entre 2 a 5 anos, cujo estado geral possa ser recuperado apenas com reparos de eventuais fissuras superficiais localizadas e/ou pintura externa e interna.
Intermédio		Edificação seminova ou com reparação geral e substancial entre 2 a 5 anos, cujo estado geral possa ser recuperado com reparo de fissuras e trincas localizadas e superficiais e pintura interna e externa.
Regular	Requer reparações simples	Edificação cujo estado geral possa ser recuperado com pintura interna e externa, após reparos de fissuras e trincas superficiais generalizadas, sem recuperação do sistema estrutural. Eventualmente, revisão do sistema hidráulico e elétrico.

Classificação	Condições Físicas	Características
Deficiente		Edificação cujo estado geral possa ser recuperado com pintura interna e externa, após reparos de fissuras e trincas, com estabilização e/ou recuperação localizada do sistema estrutural. As instalações hidráulicas e elétricas possam ser restauradas mediante revisão e com substituição eventual de algumas peças desgastadas naturalmente. Eventualmente, possa ser necessária a substituição dos revestimentos de pisos e paredes, de um, ou de outro cômodo. Revisão da impermeabilização ou substituição de telhas da cobertura.
Mau	Requer reparações importantes	Edificação cujo estado geral possa ser recuperado com pintura interna e externa, com substituição de panos de regularização da alvenaria, reparos de fissuras e trincas, com estabilização e/ou recuperação de grande parte do sistema estrutural. As instalações hidráulicas e elétricas possam ser restauradas mediante a substituição das peças aparentes. A substituição dos revestimentos de pisos e paredes, da maioria dos cômodos, se faz necessária. Substituição ou reparos importantes na impermeabilização ou no telhado.
Muito Mau		Edificação cujo estado geral possa ser recuperado com estabilização e/ou recuperação do sistema estrutural, substituição da regularização da alvenaria, reparos de fissuras e trincas. Substituição das instalações hidráulicas e elétricas. Substituição dos revestimentos de pisos e paredes. Substituição da impermeabilização ou do telhado.
Demolição	Valor de demolição (residual)	Edificação em estado de ruína.

5.29. As Instalações de Apoio da Ferrovia devem ser mantidas, no mínimo, na classificação regular.

APÊNDICE C

Especificações Técnicas Mínimas – Indicadores para a prestação do serviço de transporte ferroviário

6. As premissas, valores de referência e demais parâmetros estipulados neste Apêndice, parte integrante do **Caderno de Obrigações**, são válidos para a avaliação da adequada prestação do serviço. Referem-se às **Especificações Técnicas Mínimas** para a prestação do serviço de transporte ferroviário: Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG); Velocidade Média de Percurso (VMP); e Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL).

6.1. As **Especificações Técnicas Mínimas** para a prestação do serviço de transporte ferroviário, incluem os seguintes Indicadores:

- i. Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG);
- ii. Velocidade Média de Percurso (VMP); e
- iii. Idade Máxima da Frota de **Locomotivas** (IMFL).

6.2. Os Indicadores IAFG, VMP e IMFL serão apurados nos trechos que tenham abertura ao tráfego ferroviário autorizada pela ANTT.

6.3. O Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG) consiste no quociente entre a quantidade de acidentes ferroviários graves ocorridos e a quantidade de trens formados durante o período de apuração, multiplicada pela distância percorrida em quilômetros.

$$IAFG = \frac{AFG}{\sum_{i=1}^n (TREM_i * DIST_i)} \quad (3)$$

onde:

AFG= Total de acidentes ferroviários graves ocorridos no período de apuração, nos termos da regulamentação específica da ANTT;

$TREM_i$ = Quantidade de trens formados no período de apuração;

$DIST_i$ = Distância percorrida pelos trens formados, em quilômetros, no período de apuração;

n = Total de trens formados no período de apuração.

6.4. A periodicidade de apuração do IAFG é anual.

6.5. A Tabela 12 apresenta os valores de referência para o IAFG.

Tabela 12: Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG)

Etapa do Contrato de Subconcessão	IAFG - Índice de Acidentes Ferroviários Graves
Data de Assunção até o 5º ano	< ou igual a 2,65
A partir do 5º ano	< ou igual a 2,15

6.6. A Velocidade Média de Percurso (VMP) consiste na relação entre a quantidade de trens formados durante o período de apuração, multiplicada pela distância percorrida em quilômetros e o somatório de tempos de trânsito, do ponto de origem ao ponto de destino, em horas. Tem como unidade de representação o km/h.

6.7. A VMP será apurada pelo Indicador de Velocidade Média de Percurso (IVMP):

$$IVMP = \frac{\sum_{i=1}^n (TREM_i * DIST_i)}{\sum_{i=1}^n T_i} \quad (4)$$

onde:

$TREM_i$: Quantidade de trens formados no período de apuração;

T_i = Tempo de trânsito dos trens no período de apuração;

$DIST_i$ = Distância percorrida pelos trens, em quilômetros, no período de apuração; e

n = Número de trens que percorreram a **Ferrovia** no período de apuração.

6.8. A periodicidade de apuração da VMP é anual.

6.9. A Tabela 13 apresenta os valores de referência para o IVMP. A **Subconcessionária** deve ter IVMP igual ou superior a 40 (quarenta) quilômetros por hora, nos primeiros 5 (cinco) anos do **Contrato de Subconcessão**, e superior a 45 (quarenta e cinco) quilômetros por hora para os demais.

Tabela 13: Parâmetros do índice de Velocidade Média de Percurso (IVMP)

Etapa do Contrato de Subconcessão	IVMP (km/h)
Data de Assunção até o 5º ano	> ou igual a 40,0
A partir do 5º ano	> ou igual a 45,0

6.10. Para as Locomotivas, será utilizado o indicador Idade Máxima da Frota de Locomotivas (IMFL).

6.11. O IMFL consiste no maior valor de idade das **Locomotivas da Frota Principal**.

6.12. Integram a **Frota Principal de Locomotivas** aquelas que se encontram à disposição do tráfego, sendo utilizadas ou não, excetuando-se aquelas indisponíveis por perdas totais ocasionadas por acidentes.

6.13. A periodicidade de apuração do IMFL é anual.

6.14. A **Subconcessionária** deve ter IMFL inferior a 40 (quarenta) anos durante todo o prazo do **Contrato de Subconcessão**.

APÊNDICE D

Obrigações Complementares

7. As **Obrigações Complementares**, descritas neste Apêndice D, consistem em obrigações essenciais para a adequada prestação do serviço de transporte ferroviário, parte integrante do **Caderno de Obrigações**.

7.1. A **Subconcessionária** deve implantar, em até 12 meses após a **Data de Assunção**, Serviço de **Ouvidoria**.

7.2. A **Subconcessionária** deve responder e buscar solução para todas as comunicações realizadas por meio do serviço de **Ouvidoria**.

7.3. A **Subconcessionária** deve fornecer apoio logístico à realização das atividades de fiscalização da ANTT.



APÊNDICE E

Obras de responsabilidade da **Interveniente Subconcedente**

8. As obrigações de conclusão das obras da **Interveniente Subconcedente**, descritas neste Apêndice E, são de natureza obrigatória e devem estar plenamente operacionais, providas de seus elementos funcionais, no prazo estipulado neste **Caderno de Obrigações**.

8.1. As obrigações de conclusão das obras da **Interveniente Subconcedente** abrangem um conjunto de obras a serem executadas na Extensão Sul, cujo escopo e localização são apresentados a seguir:

- i. A **Interveniente Subconcedente** deverá concluir, até 31 dezembro de 2018, todas as obras remanescentes do Lote 02S da Extensão Sul, compreendido entre o Km 111+219, no município de Palmeiras de Goiás/GO e o Km 250+720, no município de Turvelândia/GO.
- ii. A **Interveniente Subconcedente** deverá concluir, até 31 de dezembro de 2018, todas as obras de infraestrutura remanescentes do Lote 05S da Extensão Sul, compreendidos entre o Km 527+640, no município de União de Minas/MG e o Km 669+550, no município de Estrela d'Oeste/SP.
- iii. A **Interveniente Subconcedente** deverá concluir, até 31 de dezembro de 2018, todas as obras de infraestrutura remanescentes do Lote 05SA da Extensão Sul, compreendidos entre o Pátio de Estrela d'Oeste/SP e a interligação com a Malha Paulista, no município de Estrela d'Oeste/SP.

8.2. Além da conclusão do escopo das obras descritas, a **Interveniente Subconcedente** deverá repassar estes trechos à **Subconcessionária**, até 30 de junho de 2019, com todos os procedimentos contratuais encerrados junto às construtoras responsáveis.

ANEXOS

Anexo 1: Caderno de Obrigações;

Anexo 2: Garantia de Execução apresentada pela **Subconcessionária**;

Anexo 3: Fluxo de Caixa Marginal;

Anexo 4: Limite de Dispersão Tarifária;

Anexo 5: Procedimento para reclamação de vícios flagrados durante o **Termo de Recebimento Provisório**;

Anexo 6: Acréscimo à Outorga;

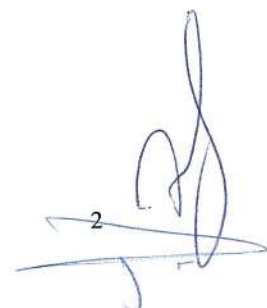
Anexo 7: Tabela Tarifária;

Anexo 8: Edital.


1

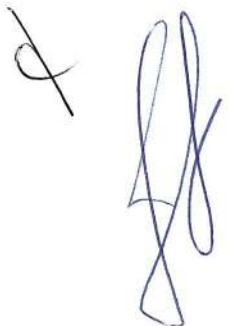


ANEXO 1
CADERNO DE OBRIGAÇÕES

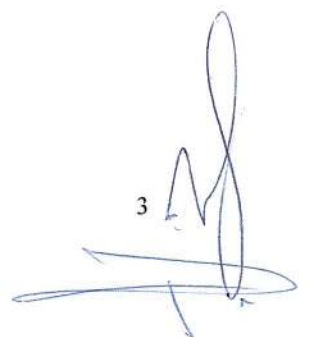


ANEXO 2

GARANTIA DE EXECUÇÃO APRESENTADA PELA SUBCONCESSIONÁRIA



3



Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775



Seguro Garantia

CONSTRUÇÃO, FORNECIMENTO ou PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

A BMG SEGUROS S.A. garante pelo presente instrumento ao Segurado:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
INSCRITO NO CNPJ: 04.898.488/0001-77
COM SEDE NA: ST SCE/SUL, Lote 10, Trecho 3, Projeto Orla, Polo 8, S/N - ASA SUL
CEP: 70200-003 - Brasília - DF

o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador:

RUMO MALHA CENTRAL S.A.
INSCRITO NO CNPJ/MF: 33.572.408/0001-97
COM SEDE NA: Avenida Brigadeiro Faria Lima, 4100 - Andar 15º - Sala 05 - Parte - Itaim
CEP: 04538-132 - São Paulo - SP

até o valor de:

R\$ 146.200.000,00 - CENTO E QUARENTA E SEIS MILHÕES E DUZENTOS MIL REAIS

Fica ainda declarado que esta APÓLICE é prestada para o seguinte objeto:

Garantir exclusivamente, até o valor fixado na apólice, o cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador perante o Segurado no Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional n. 02/2018 ("Contrato de Subconcessão"), referente aos serviços de prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura da malha ferroviária situada entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP, nos trechos entre: (i) Porto Nacional/TO e Anápolis/GO; e (ii) Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP, nos termos, prazos e condições estabelecidos no no Contrato e em seus Anexos.

Início de Vigência: 24:00 horas do dia 30/07/2019

Fim de Vigência: 24:00 horas do dia 31/07/2020

Corretor: MARSH CORRETORA DE SEGUROS LTDA

Código SUSEP Corretor: 100065498

BMG SEGUROS S.A. – Código de Registro na SUSEP 1741.
CNPJ 19.486.258/0001-78

AVENIDA PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK, 1830 - 5º ANDAR - BLOCO 2 - CEP: 04543-000 - VILA NOVA CONCEIÇÃO - SÃO PAULO - SP
Tels 2711-6800 - SAC 0800 979 9070 - Ouvidoria: 0800 728 0218 - SUSEP 0800 021 8484 - Processo SUSEP nº 15414.900192/2016-37

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775



Seguro Garantia

CONSTRUÇÃO, FORNECIMENTO ou PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Demonstrativo de Prêmio

Prêmio Líquido:	264.601,97
Custo de Apólice:	0,00
Adicional de Fracionamento:	0,00
IOF:	0,00
Prêmio Total:	264.601,97

Forma de Pagamento

Forma de Pagamento: à vista
Número de Prestação: 1

Parcelas	Data Vencimento	Valor das Parcelas
1	19/07/2019	264.601,97

Forma de Cobrança: FICHA DE COMPENSAÇÃO - ITAÚ

Disposições: - Caso a data limite para o pagamento do prêmio à vista ou de qualquer uma de suas parcelas coincida com dia em que não haja expediente bancário, o pagamento poderá ser efetuado no primeiro dia útil em que houver expediente bancário. - A Seguradora encaminhará o documento de cobrança diretamente ao Tomador ou seu representante legal ou, ainda, por expressa solicitação de qualquer um destes, ao corretor de seguros, observada a antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis, em relação à data do respectivo vencimento. - Em caso de parcelamento do prêmio, não será permitida a cobrança de nenhum valor adicional, a título de custo administrativo de fracionamento. Quando houver parcelamento com juros, haverá a possibilidade de antecipar o pagamento de qualquer uma das parcelas, com a consequente redução proporcional dos juros pactuados.

As condições anexas constituem parte integrante e inseparável DESTA APÓLICE para todos os fins de direito. esta Apólice é emitida em 2 (duas) vias de igual teor, sendo uma via do(s) Segurado(s) e outra da Seguradora.

Após sete dias úteis da emissão deste documento, poderá ser verificado se a apólice ou endosso foi corretamente registrado no site da SUSEP - as condições contratuais deste produto protocolizadas pela sociedade junto à susep poderão ser consultadas no endereço eletrônico www.susep.gov.br, de acordo com o número de processo constante da Apólice/proposta.

SÃO PAULO, 15 DE JULHO DE 2019.

SUSEP - Superintendência de Seguros Privados - Autarquia Federal responsável pela fiscalização, normatização e controle dos mercados de seguro, previdência complementar aberta, capitalização, resseguro e corretagem de seguros.

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775



Condições Particulares

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

1. TOMADOR

1.1. Razão Social: Rumo Malha Central S.A.
CNPJ/MF: 33.572.408/0001-97

Sede: Avenida Brigadeiro Faria Lima, 4100 - Andar 15º - Sala 05 - Parte, Itaim Bibi, São Paulo /SP - CEP: 04538-132.

2. SEGURADO

2.1. Razão Social: AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT.
CNPJ/MF: 04.898.488/0001-77

Sede: Brasília, Distrito Federal, Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8, CEP 70200-003.

3. OBJETO DO SEGURO

3.1. Garantir exclusivamente, até o valor fixado na apólice, o cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador perante o Segurado no Contrato de Subconcessão do Edital de Concorrência Internacional n. 02/2018 ("Contrato de Subconcessão"), referente aos serviços de prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura da malha ferroviária situada entre Porto Nacional/TO e Estrela d'Oeste/SP, nos trechos entre: (i) Porto Nacional/TO e Anápolis/GO; e (ii) Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d'Oeste/SP, nos termos, prazos e condições estabelecidos no Contrato e em seus Anexos.

4. VALOR DA GARANTIA

4.1. R\$ 146.200.000,00 (Cento e quarenta e seis milhões e duzentos mil reais).

5. VIGÊNCIA

5.1 A Apólice de Seguro-Garantia terá a vigência de 01 (um) ano de acordo com o Edital, a contar de 30/07/2019, renovável nas hipóteses previstas no Edital de Subconcessão nº 02/2018.

6. ACEITAÇÃO

6.1 Por meio destas Condições Particulares, alteram-se os itens 3.1 e 3.6. da Cláusula ACEITAÇÃO das Condições Gerais, passando estas a dispor nos seguintes termos:

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Particulares

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

3.1. A contratação/alteração do contrato de seguro somente poderá ser feita mediante proposta assinada pelo proponente ou, seu representante ou por corretor de seguros habilitado, neste ultimo caso, sempre acompanhado do pedido efetuado pelo Proponente ou seu representante. A proposta escrita deverá conter os elementos essenciais ao exame e aceitação do risco.

3.6. A emissão da apólice ou do endosso será feita em até 1 (um) dia, a partir da data de aceitação da proposta pela Seguradora.

7. CONTROVÉRSIA

7.1 Ficam expressamente revogados os itens 16.2, 16.2.1 e 16.2.2, e altera-se o item 16.1. da Cláusula CONTROVÉRSIA das Condições Gerais, passando esta a dispor nos seguintes termos:

16.1 As controvérsias surgidas na aplicação destas Condições Contratuais poderão ser resolvidas:

I – por medida de caráter judicial.

8. DISPOSIÇÕES ADICIONAIS

(i) A Seguradora declara expressamente que conhece e aceita os termos e condições do Contrato de subconcessão:

(ii) A Seguradora declara que efetuará o pagamento dos montantes aqui previstos no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de entrega, pelo Segurado, de todos os documentos relacionados pela Seguradora como necessários a caracterização e a regulação do sinistro;

(iii) Confirmado o descumprimento pelo Tomador das obrigações cobertas pela Apólice de Seguro-Garantia, o Segurado terá direito de exigir da Seguradora a indenização devida, quando resultar infrutífera o pagamento pelo TOMADOR diretamente ao SEGURADO;

Os termos que não tenham sido expressamente definidos nesta apólice terão os significados a eles atribuídos no Contrato de Subconcessão.

9. RATIFICAÇÃO

9.1. Ratificam-se integralmente as disposições das Condições Gerais e Especiais que não tenham sido alteradas pelas presentes Condições Particulares.

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Especiais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

1. OBJETO

1.1. Este contrato de seguro garante a indenização, até o valor da garantia fixado na apólice, pelos prejuízos decorrentes do inadimplemento das obrigações assumidas pelo tomador no contrato principal, para construção, fornecimento ou prestação de serviços.

1.2. Encontram-se também garantidos por este contrato de seguro os valores das multas e indenizações devidas à Administração Pública, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.666/93.

1.3. Poderá ainda ser contratada, com verba específica independente, a Cobertura Adicional de Ações Trabalhistas e Previdenciárias, conforme descrito no Capítulo III deste Anexo.

2. DEFINIÇÕES

Define-se, para efeito desta modalidade, além das definições constantes do art. 6º da Lei nº 8.666/93 e do art. 2º da Lei nº 8.987/95:

I – Prejuízo: perda pecuniária comprovada, excedente aos valores originários previstos para a execução do objeto do contrato principal, causada pelo inadimplemento do tomador, excluindo-se qualquer prejuízo decorrente de outro ramo de seguro, tais como responsabilidade civil, lucros cessantes.

3. VIGÊNCIA

3.1. A vigência da apólice será fixada de acordo com as seguintes regras:

I – coincidindo com o prazo de vigência do contrato administrativo pertinente à execução de obras, serviços e/ou compras;

II – por períodos renováveis, no caso de concessões e permissões do serviço público.

3.2. As renovações, a que se refere o inciso II do item 3.1., não se presumem, serão precedidas de notificação escrita da seguradora ao segurado e ao tomador, com antecedência de até noventa dias da data do término de vigência da apólice em vigor, declarando seu explícito interesse na manutenção da garantia.

4. EXPECTATIVA, RECLAMAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO SINISTRO

4.1. Expectativa: tão logo realizada a abertura do processo administrativo para apurar possível inadimplência do tomador, este deverá ser imediatamente notificado pelo segurado, indicando claramente os itens não cumpridos e concedendo-lhe prazo para regularização da inadimplência apontada, remetendo cópia da notificação para a seguradora, com o fito de comunicar e registrar a Expectativa de Sinistro.

4.2. Reclamação: a Expectativa de Sinistro será convertida em Reclamação, mediante comunicação pelo segurado à seguradora, da finalização dos procedimentos administrativos que comprovem o inadimplemento do tomador, data em que restará oficializada a Reclamação do Sinistro.

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Especiais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

4.2.1. Para a Reclamação do Sinistro será necessária a apresentação dos seguintes documentos, sem prejuízo do disposto no item 7.2.1. das Condições Gerais:

- a) Cópia do contrato principal ou do documento em que constam as obrigações assumidas pelo tomador, seus anexos e aditivos se houver, devidamente assinados pelo segurado e pelo tomador;
- b) Cópia do processo administrativo que documentou a inadimplência do tomador;
- c) Cópias de atas, notificações, contra notificações, documentos, correspondências, inclusive e-mails, trocados entre o segurado e o tomador, relacionados à inadimplência do tomador;
- d) Planilha, relatório e/ou correspondências informando da existência de valores retidos;
- e) Planilha, relatório e/ou correspondências informando os valores dos prejuízos sofridos;

4.2.2. A não formalização da Reclamação do Sinistro tornará sem efeito a Expectativa do Sinistro;

4.3. Caracterização: quando a seguradora tiver recebido todos os documentos listados no item 4.2.1. e, após análise, ficar comprovada a inadimplência do tomador em relação às obrigações cobertas pela apólice, o sinistro ficará caracterizado, devendo a seguradora emitir o relatório final de regulação;

5. RATIFICAÇÃO

Ratificam-se integralmente as disposições das Condições Gerais que não tenham sido alteradas pela presente Condição Especial.

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

1. OBJETO

1.1. Este contrato de seguro garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo tomador no contrato principal, firmado com o segurado, conforme os termos da apólice e até o valor da garantia fixado nesta, e de acordo com a(s) modalidade(s) e/ou cobertura(s) adicional(is) expressamente contratada(s), em razão de participação em licitação, em contrato principal pertinente a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, concessões e permissões no âmbito dos Poderes da União, Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, ou, ainda as obrigações assumidas em função de:

I – processos administrativos;

II – processos judiciais, inclusive execuções fiscais;

III – parcelamentos administrativos de créditos fiscais, inscritos ou não, em dívida ativa;

IV – regulamentos administrativos.

1.2. Encontram-se também garantidos por este seguro os valores devidos ao segurado, tais como multas e indenizações, oriundos do inadimplemento das obrigações assumidas pelo tomador, previstos em legislação específica, para cada caso.

2. DEFINIÇÕES

Aplicam-se a este seguro, as seguintes definições:

2.1. Apólice: documento, assinado pela seguradora, que representa formalmente o contrato de Seguro Garantia.

2.2. Condições Gerais: conjunto das cláusulas, comuns a todas as modalidades e/ou coberturas de um plano de seguro, que estabelecem as obrigações e os direitos das partes contratantes.

2.3. Condições Especiais: conjunto das disposições específicas relativas a cada modalidade e/ou cobertura de um plano de seguro, que alteram as disposições estabelecidas nas Condições Gerais.

2.4. Condições Particulares: conjunto de cláusulas que alteram, de alguma forma, as Condições Gerais e/ou Condições Especiais, de acordo com cada segurado.

2.5. Contrato Principal: todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública (segurado) e particulares (tomadores), em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

2.6. Endosso: instrumento formal, assinado pela seguradora, que introduz modificações na apólice de Seguro Garantia, mediante solicitação e anuência expressa das partes.

2.7. Indenização: pagamento dos prejuízos e/ou multas resultantes do inadimplemento das obrigações cobertas pelo seguro.

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 00000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

- 2.8. Limite Máximo de Garantia: valor máximo que a seguradora se responsabilizará perante o segurado em função do pagamento de indenização.
- 2.9. Prêmio: importância devida pelo tomador à seguradora, em função da cobertura do seguro, e que deverá constar da apólice ou endosso.
- 2.10. Processo de Regulação de Sinistro: procedimento pelo qual a seguradora constatará ou não a procedência da reclamação de sinistro, bem como a apuração dos prejuízos cobertos pela apólice.
- 2.11. Proposta de Seguro: instrumento formal de pedido de emissão de apólice de seguro, firmado nos termos da legislação em vigor.
- 2.12. Relatório Final de Regulação: documento emitido pela seguradora no qual se transmite o posicionamento acerca da caracterização ou não do sinistro reclamado, bem como os possíveis valores a serem indenizados.
- 2.13. Segurado: a Administração Pública ou o Poder Concedente.
- 2.14. Seguradora: a sociedade de seguros garantidora, nos termos da apólice, do cumprimento das obrigações assumidas pelo tomador.
- 2.15. Seguro Garantia: seguro que garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo tomador perante o segurado, conforme os termos da apólice.
- 2.16. Sinistro: o inadimplemento das obrigações do tomador cobertas pelo seguro.
- 2.17. Tomador: devedor das obrigações por ele assumidas perante o segurado.

3. ACEITAÇÃO

- 3.1. A contratação/alteração do contrato de seguro somente poderá ser feita mediante proposta assinada pelo proponente, seu representante ou por corretor de seguros habilitado. A proposta escrita deverá conter os elementos essenciais ao exame e aceitação do risco.
- 3.2. A seguradora fornecerá, obrigatoriamente, ao proponente, protocolo que identifique a proposta por ela recepcionada, com a indicação da data e da hora de seu recebimento.
- 3.3. A seguradora terá o prazo de 15 (quinze) dias para se manifestar sobre a aceitação ou não da proposta, contados da data de seu recebimento, seja para seguros novos ou renovações, bem como para alterações que impliquem modificação do risco.
- 3.3.1. Caso o proponente do seguro seja pessoa física, a solicitação de documentos complementares, para análise e aceitação do risco, ou da alteração proposta, poderá ser feita apenas uma vez, durante o prazo previsto no item 3.3..
- 3.3.2. Se o proponente for pessoa jurídica, a solicitação de documentos complementares poderá ocorrer mais de uma vez, durante o prazo previsto no item 3.3., desde que a seguradora indique os fundamentos do pedido de

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

novos elementos, para avaliação da proposta ou taxaço do risco.

3.3.3. No caso de solicitação de documentos complementares, para análise e aceitação do risco, ou da alteração proposta, o prazo de 15 (quinze) dias previsto no item 3.3. ficará suspenso, voltando a correr a partir da data em que se der a entrega da documentação.

3.4. No caso de não aceitação da proposta, a seguradora comunicará o fato, por escrito, ao proponente, especificando os motivos da recusa.

3.5. A ausência de manifestação, por escrito, da seguradora, no prazo acima aludido, caracterizará a aceitação tácita do seguro.

3.6. Caso a aceitação da proposta dependa de contratação ou alteração de resseguro facultativo, o prazo aludido no item 3.3. será suspenso até que o ressegurador se manifeste formalmente, comunicando a seguradora, por escrito, ao proponente, tal eventualidade, ressaltando a consequente inexistência de cobertura enquanto perdurar a suspensão.

3.7. A emissão da apólice ou do endosso será feita em até 15 (quinze) dias, a partir da data de aceitação da proposta.

4. VALOR DA GARANTIA

4.1. O valor da garantia desta apólice é o valor máximo nominal por ela garantido.

4.2. Quando efetuadas alterações previamente estabelecidas no contrato principal ou no documento que serviu de base para a aceitação do risco pela seguradora, o valor da garantia deverá acompanhar tais modificações, devendo a seguradora emitir o respectivo endosso.

4.3. Para alterações posteriores efetuadas no contrato principal ou no documento que serviu de base para a aceitação do risco pela seguradora, em virtude das quais se faça necessária a modificação do valor contratual, o valor da garantia poderá acompanhar tais modificações, desde que solicitado e haja o respectivo aceite pela seguradora, por meio da emissão de endosso.

5. PRÊMIO DO SEGURO

5.1. O tomador é responsável pelo pagamento do prêmio à seguradora por todo o prazo de vigência da apólice.

5.2. Fica entendido e acordado que o seguro continuará em vigor mesmo quando o tomador não houver pago o prêmio nas datas convencionadas.

5.2.1. Não paga pelo tomador, na data fixada, qualquer parcela do prêmio devido, poderá a seguradora recorrer à execução do contrato de contragarantia.

5.3. Em caso de parcelamento do prêmio, não será permitida a cobrança de nenhum valor adicional, a título de custo administrativo de fracionamento,

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

devendo ser garantido ao tomador, quando houver parcelamento com juros, a possibilidade de antecipar o pagamento de qualquer uma das parcelas, com a consequente redução proporcional dos juros pactuados.

5.4. Se a data limite para o pagamento do prêmio a vista ou de qualquer uma de suas parcelas coincidir com dia em que não haja expediente bancário, o pagamento poderá ser efetuado no primeiro dia útil em que houver expediente bancário.

5.5. A Seguradora encaminhará o documento de cobrança diretamente ao tomador ou seu representante, observada a antecedência mínima de 05 (cinco) dias úteis, em relação à data do respectivo vencimento.

6. VIGÊNCIA

6.1. Para as modalidades do Seguro Garantia nas quais haja a vinculação da apólice a um contrato principal, a vigência da apólice será igual ao prazo estabelecido no contrato principal, respeitadas as particularidades previstas nas Condições Especiais de cada modalidade contratada.

6.2. Para as demais modalidades, a vigência da apólice será igual ao prazo informado na mesma, estabelecido de acordo com as disposições previstas nas Condições Especiais da respectiva modalidade.

6.3. Quando efetuadas alterações de prazo previamente estabelecidas no contrato principal ou no documento que serviu de base para a aceitação do risco pela seguradora, a vigência da apólice acompanhará tais modificações, devendo a seguradora emitir o respectivo endosso.

6.4. Para alterações posteriores efetuadas no contrato principal ou no documento que serviu de base para a aceitação do risco pela seguradora, em virtude das quais se faça necessária a modificação da vigência da apólice, esta poderá acompanhar tais modificações, desde que solicitado e haja o respectivo aceite pela Seguradora, por meio da emissão de endosso.

7. EXPECTATIVA E CARACTERIZAÇÃO DO SINISTRO

7.1. A Expectativa, Reclamação e Caracterização do Sinistro serão especificadas para cada modalidade nas Condições Especiais, quando couberem.

7.2. A seguradora descreverá nas Condições Especiais os documentos que deverão ser apresentados para efetivação da Reclamação do Sinistro.

7.2.1. Com base em dúvida fundada e justificável, a seguradora poderá solicitar documentação e/ou informação complementar.

7.3. A Reclamação de Sinistros amparados pela presente apólice poderá ser realizada durante o prazo prescricional, nos termos da Cláusula 17 destas Condições Gerais;

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

7.4. Caso a Seguradora conclua pela não caracterização do sinistro, comunicará formalmente ao segurador, por escrito, sua negativa de indenização, apresentando, conjuntamente, as razões que embasaram sua conclusão, de forma detalhada.

8. INDENIZAÇÃO

8.1. Caracterizado o sinistro, a seguradora cumprirá a obrigação descrita na apólice, até o limite máximo de garantia da mesma, segundo uma das formas abaixo, conforme for acordado entre as partes:

I – realizando, por meio de terceiros, o objeto do contrato principal, de forma a lhe dar continuidade, sob a sua integral responsabilidade; e/ou

II – indenizando, mediante pagamento em dinheiro, os prejuízos e/ou multas causados pela inadimplência do tomador, cobertos pela apólice.

8.2. Do prazo para o cumprimento da obrigação:

8.2.1. O pagamento da indenização ou o início da realização do objeto do contrato principal deverá ocorrer dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da data de recebimento do último documento solicitado durante o processo de regulação do sinistro.

8.2.2. Na hipótese de solicitação de documentos de que trata o item 7.2.1., o prazo de 30 (trinta) dias será suspenso, reiniciando sua contagem a partir do dia útil subsequente àquele em que forem completamente atendidas as exigências.

8.2.3. No caso de decisão judicial ou decisão arbitral, que suspenda os efeitos de reclamação da apólice, o prazo de 30 (trinta) dias será suspenso, reiniciando sua

contagem a partir do primeiro dia útil subsequente a revogação da decisão.

8.3. Nos casos em que haja vinculação da apólice a um contrato principal, todos os saldos de créditos do tomador no contrato principal serão utilizados na amortização do prejuízo e/ou da multa objeto da reclamação do sinistro, sem prejuízo do pagamento da indenização no prazo devido.

8.3.1. Caso o pagamento da indenização já tiver ocorrido quando da conclusão da apuração dos saldos de créditos do tomador no contrato principal, o segurado obriga-se a devolver à seguradora qualquer excesso que lhe tenha sido pago.

9. ATUALIZAÇÃO DE VALORES

9.1. O não pagamento das obrigações pecuniárias da seguradora, inclusive da indenização nos termos da Cláusula 8 destas Condições Gerais, dentro do prazo para pagamento da respectiva obrigação, acarretará em:

a) atualização monetária, a partir da data de exigibilidade da obrigação, sendo, no caso

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

de indenização, a data de caracterização do sinistro; e

b) incidência de juros moratórios calculados "pro rata temporis", contados a partir do primeiro dia posterior ao término do prazo fixado.

9.2. O índice utilizado para atualização monetária será o IPCA/IBGE - Índice de Preços ao Consumidor Amplo da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - ou índice que vier a substituí-lo, sendo calculado com base na variação positiva apurada entre o último índice publicado antes da data de obrigação de pagamento e aquele publicado imediatamente anterior à data de sua efetiva liquidação.

9.3. Os juros moratórios, contados a partir do primeiro dia posterior ao término do prazo fixado para pagamento da obrigação, serão equivalentes à taxa que estiver em vigor para a mora do pagamento de impostos devidos à Fazenda Nacional.

9.4. O pagamento de valores relativos à atualização monetária e juros de mora será feito independente de qualquer interpelação judicial ou extrajudicial, de uma só vez, juntamente com os demais valores devidos no contrato.

10. SUB-ROGAÇÃO

10.1. Paga a indenização ou iniciado o cumprimento das obrigações inadimplidas pelo tomador, a seguradora sub-rogar-se-á nos direitos e privilégios do segurado contra o tomador, ou contra terceiros cujos atos ou fatos tenham dado causa ao sinistro.

10.2. É ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga, em prejuízo do segurador, os direitos a que se refere este item.

11. PERDA DE DIREITOS

O segurado perderá o direito à indenização na ocorrência de uma ou mais das seguintes hipóteses:

I – Casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro;

II – Descumprimento das obrigações do tomador decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado;

III – Alteração das obrigações contratuais garantidas por esta apólice, que tenham sido acordadas entre segurado e tomador, sem prévia anuência da seguradora;

IV – Atos ilícitos dolosos ou por culpa grave equiparável ao dolo praticados pelo segurado, pelo beneficiário ou pelo representante, de um ou de outro;

V – O segurado não cumprir integralmente quaisquer obrigações previstas no contrato de seguro;

VI – Se o segurado ou seu representante legal fizer declarações inexatas ou omitir de má-fé circunstâncias de seu conhecimento que configurem agravação

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

de risco de inadimplência do tomador ou que possam influenciar na aceitação da proposta;

VII – Se o Segurado agravar intencionalmente o risco.

12. CONCORRÊNCIA DE GARANTIAS

12.1 No caso de existirem duas ou mais formas de garantia distintas, cobrindo cada uma delas o objeto deste seguro, em benefício do mesmo segurado ou beneficiário, a seguradora responderá, de forma proporcional ao risco assumido, com os demais participantes, relativamente ao prejuízo comum.

13. CONCORRÊNCIA DE APÓLICES

13.1 É vedada a utilização de mais de um Seguro Garantia na mesma modalidade para cobrir o objeto deste contrato, salvo no caso de apólices complementares.

14. EXTINÇÃO DA GARANTIA

14.1. A garantia expressa por este seguro extinguir-se-á na ocorrência de um dos seguintes eventos, o que ocorrer primeiro, sem prejuízo do prazo para reclamação do sinistro conforme item 7.4. destas Condições Gerais:

I – quando o objeto do contrato principal garantido pela apólice for definitivamente realizado mediante termo ou declaração assinada pelo segurado ou devolução da apólice;

II – quando o segurado e a seguradora assim o acordarem;

III – quando o pagamento da indenização ao segurado atingir o limite máximo de garantia da apólice;

IV – quando o contrato principal for extinto, para as modalidades nas quais haja vinculação da apólice a um contrato principal, ou quando a obrigação garantida for extinta, para os demais casos; ou,

V – quando do término de vigência previsto na apólice, salvo se estabelecido em contrário nas Condições Especiais.

14.2. Quando a garantia da apólice recair sobre um objeto previsto em contrato, esta garantia somente será liberada ou restituída após a execução do contrato, em consonância com o disposto no parágrafo 4º do artigo 56 da Lei N° 8.666/1993, e sua extinção se comprovará, além das hipóteses previstas o item 14.1, pelo recebimento do objeto do contrato nos termos do art. 73 da Lei N° 8.666/93.

15. RESCISÃO CONTRATUAL

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

15.1. No caso de rescisão total ou parcial do contrato, a qualquer tempo, por iniciativa do segurado ou da seguradora e com a concordância recíproca, deverão ser observadas as seguintes disposições:

15.1.1. Na hipótese de rescisão a pedido da sociedade seguradora, esta reterá do prêmio recebido, além dos emolumentos, a parte proporcional ao tempo decorrido;

15.1.2. Na hipótese de rescisão a pedido do segurado, a sociedade seguradora reterá, no máximo, além dos emolumentos, o prêmio calculado de acordo com a seguinte tabela de prazo curto:

Relação a ser aplicada sobre a vigência original para obtenção de prazo em dias	% Do Prêmio	Relação a ser aplicada sobre a vigência original para obtenção de prazo em dias	% Do Prêmio
15/365	13	195/365	73
30/365	20	210/365	75
45/365	27	225/365	78
60/365	30	240/365	80
75/365	37	255/365	83
90/365	40	270/365	85
105/365	46	285/365	88
120/365	50	300/365	90
135/365	56	315/365	93
150/365	60	330/365	95
165/365	66	345/365	98
180/365	70	365/365	100

15.1.2.1. Para prazos não previstos na tabela constante do subitem 15.1.2., deverá ser utilizado percentual correspondente ao prazo imediatamente inferior.

16. CONTROVÉRSIAS

16.1. As controvérsias surgidas na aplicação destas Condições Contratuais poderão ser resolvidas:

I – por arbitragem; ou

II – por medida de caráter judicial.

16.2. No caso de arbitragem, deverá constar, na apólice, a cláusula compromissória de arbitragem, que deverá ser facultativamente aderida pelo segurado por meio de anuência expressa.

16.2.1. Ao concordar com a aplicação desta cláusula, o segurado estará se comprometendo a resolver todos os seus litígios com a Seguradora

Apólice N° 017412019000107750002286
Endosso N° 0000000
Proposta N° 39648
Ramo 0775

BMG Seguros

Condições Gerais

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: RUMO MALHA CENTRAL S.A.

por meio de Juízo Arbitral, cujas sentenças têm o mesmo efeito que as sentenças proferidas pelo Poder Judiciário.

16.2.2. A cláusula de arbitragem é regida pela Lei nº 9307, de 23 de setembro de 1996.

17. PRESCRIÇÃO

17.1 Os prazos prescricionais são aqueles determinados pela lei.

18. FORO

18.1 As questões judiciais entre seguradora e segurado serão processadas no foro do domicílio deste.

19. DISPOSIÇÕES FINAIS

19.1. A aceitação do seguro estará sujeita à análise do risco.

19.2. As apólices e endossos terão seu início e término de vigência às 24hs das datas para tal fim neles indicadas.

19.3. O registro deste plano na Susep não implica, por parte da Autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização.

19.4. Após sete dias úteis da emissão deste documento, poderá ser verificado se a apólice ou endosso foi corretamente registrado no site da Susep - www.susep.gov.br.

19.5. A situação cadastral do corretor de seguros pode ser consultada no site www.susep.gov.br, por meio do número de seu registro na Susep, nome completo, CNPJ ou CPF.

19.6. Este seguro é contratado a primeiro risco absoluto.

19.7. Considera-se como âmbito geográfico das modalidades contratadas ~~todo~~ o território nacional, salvo disposição em contrário nas Condições Especiais e/ou Particulares da Apólice.

19.8. Os eventuais encargos de tradução referentes ao reembolso de despesas efetuadas no exterior ficarão totalmente a cargo da Seguradora.

ANEXO 3

FLUXO DE CAIXA MARGINAL

1. Fluxo de Caixa Marginal

- 1.1** O processo de reequilíbrio econômico-financeiro será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal** projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição.
- 1.2** Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais referidos no item 1.1 acima serão descontados pela Taxa de Desconto do **Fluxo de Caixa Marginal** a ser determinada pela **ANTT**, apurada pela metodologia do *WACC – Weighted Average Cost of Capital* (Custo Médio Ponderado de Capital).
- 1.3** Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados os critérios abaixo para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.
- 1.3.1** O valor dos investimentos, custos e despesas deverá ser proposto pela **Subconcessionária**, mediante apresentação de orçamento, elaborado, para cada item arrolado, com utilização do valor constante do Sistema de Custos Ferroviários–SICFER, sob gestão da **ANTT**.
- 1.3.2** Caso o serviço proposto não exista no SICFER, a **Subconcessionária** deverá utilizar valores constantes de, no mínimo, 03 (três) orçamentos obtidos junto ao mercado.
- 1.4** Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais em que seja necessário adotar uma projeção de demanda, será utilizado o seguinte procedimento em duas etapas:
- 1.4.1** No momento do reequilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial para o dimensionamento do reequilíbrio considerará a demanda real constatada nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para projetar a demanda até o encerramento do prazo do **Contrato de Subconcessão**.
- 1.4.2** Periodicamente, o referido cálculo inicial será revisado para substituir a demanda projetada pelos respectivos valores de demanda efetivamente realizados, de acordo com o disposto nos itens seguintes.
- 1.5** A projeção de demanda mencionada no item 1.4 acima será elaborada pela **Subconcessionária** e submetida à aprovação da **ANTT**, que poderá optar por uso de projeção própria, observados os critérios fixados neste **Anexo**.

2. Revisão do Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição

- 2.1** Para cada processo de reequilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de demanda, a **ANTT** realizará a revisão dos respectivos fluxos de receitas marginais referidos nos itens anteriores para ajustar os dados da projeção de demanda aos dados reais de demanda apurados durante a vigência da **Subconcessão**, sendo que:
- (i) a revisão a ser realizada deverá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da **Subconcessão** para substituir variáveis estimadas na

elaboração do **Fluxo de Caixa Marginal**, vedada a alteração dos valores estimados para os investimentos, custos e despesas considerados nos fluxos dos dispêndios marginais;

- (ii) as revisões serão realizadas em intervalos de 5 (cinco) anos, contados a partir da Data de Assunção, e por ocasião do encerramento da **Subconcessão**; e
 - (iii) na revisão a ser realizada pela **ANTT**, deverá ser mantida a Taxa de Desconto originalmente utilizada no **Fluxo de Caixa Marginal** projetado em razão da recomposição.
- 2.2 Na hipóteses de extinção da **Subconcessão**, caso a última revisão do **Fluxo de Caixa Marginal** revele resultado desfavorável à **Subconcessionária**, a **ANTT** poderá:
- (i) deduzir o resultado do **Fluxo de Caixa Marginal** de eventual indenização devida pelo **Poder Concedente** para a **Subconcessionária**; ou
 - (ii) imputar encargos adicionais à **Subconcessionária** de forma que os respectivos dispêndios anulem o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**; ou
 - (iii) reter valores pagos pela **Subconcessionária**, a exemplo da **Garantia de Execução**, até que esses valores anulem o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**.
- 2.3 Extinta a **Subconcessão**, caso a última revisão do **Fluxo de Caixa Marginal** revele resultado desfavorável à **Subconcessionária**, a **ANTT** deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, adotando um ou mais meios para o reequilíbrio, nos termos da subcláusula 22.7, para proporcionar receitas adicionais à **Subconcessionária**, de forma a anular o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**.

ANEXO 4

LIMITE DE DISPERSÃO TARIFÁRIA

1. Limite de Dispersão Tarifária

1.1. Respeitadas as demais obrigações estabelecidas neste **Contrato**, a **Subconcessionária** poderá praticar as **Tarifas de Transporte** de seu interesse comercial, desde que os valores exigidos dos **Usuários** respeitem limites superiores e inferiores, obtidos a partir da fórmula a seguir:

$$(\mu_{i,t} - 2,6 * \sigma_{i,t}) \leq x_{i,t} \leq (\mu_{i,t} + 2,6 * \sigma_{i,t}) \quad (5)$$

Onde:

i: corresponde à mercadoria transportada;

t: corresponde ao período entre as datas-bases de reajuste;

$\mu_{i,t}$: corresponde à média aritmética simples dos quocientes (i) das **Tarifas de Transporte** da mercadoria "i", exigidas dos **Usuários** no ano "t", e (ii) das **Tarifas de Referência** da mercadoria "i", exigidas dos **Usuários** no ano "t", medidas em R\$/1.000 TKU;

$\sigma_{i,t}$: corresponde ao desvio padrão populacional dos quocientes (i) das **Tarifas de Transporte** da mercadoria "i", exigidas dos **Usuários** no ano "t", e (ii) das **Tarifas de Referência** da mercadoria "i", exigidas dos **Usuários** no ano "t", medidas em R\$/1.000 TKU; e

$x_{i,t}$: corresponde a cada um quocientes (i) das **Tarifas de Transporte** da mercadoria "i", exigidas dos **Usuários** no ano "t", e (ii) das **Tarifas de Referência** da mercadoria "i", exigidas dos **Usuários** no ano "t", medidas em R\$/1.000 TKU.

1.2. A fiscalização da aplicação do **Limite de Dispersão Tarifária** se dará a partir dos dados constantes do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Terrestres ("SAFF"), podendo a **ANTT**, a seu exclusivo critério, substituí-lo por outro sistema ou relatório circunstanciado.

ANEXO 5

PROCEDIMENTO PARA RECLAMAÇÃO DE VÍCIOS FLAGRADOS DURANTE O TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO

1. Introdução

1.1 A **Subconcessionária**, a partir da assinatura do **Termo de Recebimento Provisório**, terá o prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para protocolar reclamação à **ANTT**, em razão de eventuais vícios ocultos dos bens da **Ferrovias** cuja posse foi a ela transferida pela **Interveniente Subconcedente**, em razão do **Contrato de Subconcessão**.

- (i) A **Subconcessionária** não poderá reclamar dos vícios a que tiver dado causa;
- (ii) Os vícios decorrentes de Caso Fortuito ou Força Maior ocorridos após a **Data de Assunção** não ensejarão o reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**;
- (iii) É admitida a reclamação de bens que eventualmente foram entregues em desconformidade com o relatório do projeto "as built" entregue juntamente com o **Termo de Recebimento Provisório**.

2. Procedimento

2.1 A **Subconcessionária**, através do **Termo de Recebimento Provisório**, receberá da **Interveniente Subconcedente** a permissão de uso dos bens para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas a ela subconcedido.

2.2 Se, no decorrer da prestação do serviço subconcedido, a **Subconcessionária** flagrar vícios técnicos ou de qualidade dos bens, de modo que comprometam a segurança e a eficiência da prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas, deve realizar reclamação à **ANTT**.

2.3 A **ANTT** deverá, no prazo de até 10 (dez) dias contados a partir do recebimento da reclamação, instaurar processo administrativo específico para sua apreciação.

2.4 No prazo de 5 (cinco) dias após instaurado o processo administrativo mencionado na subcláusula 2.3, a **ANTT** deverá provocar a **Interveniente Subconcedente** para que esta se manifeste acerca dos termos da reclamação.

2.5 A **Interveniente Subconcedente** terá o prazo de até 30 (trinta) dias, contados a partir do recebimento da notificação, para se manifestar acerca dos termos da reclamação.

2.6 A **ANTT** terá o prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir do recebimento da manifestação da **Interveniente Subconcedente**, para emitir decisão definitiva acerca da reclamação da **Subconcessionária**.

3. Disposições Gerais

3.1 A reclamação deverá vir acompanhada por relatório(s) técnico(s) detalhando, de forma minuciosa, o(s) vício(s) flagrado(s).

- (i) O(s) relatório(s) deverá(ão) ser assinado(s) por profissional(is) comprovadamente credenciado(s) na(s) entidade(s) de classe correlata(s) ao(s) vício(s) flagrado(s).

3.2 A **ANTT** poderá, antes da emissão de sua decisão, requisitar informações adicionais à **Interveniente Subconcedente** e à **Subconcessionária**, assim como realizar inspeções técnicas na **Ferrovias** para auxiliar no julgamento da reclamação.

3.3 Se confirmados os vícios após decisão definitiva da **ANTT**, a **Subconcessionária** fará jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

3.4 A **ANTT**, de forma excepcional e considerando a complexidade do caso, poderá prorrogar, por uma única vez, de ofício ou mediante provocação das partes, os prazos estabelecidos neste **Anexo 5**, exceto àquele estabelecido no item 1.1.

- 3.5 O prazo estabelecido no item 1.1 é improrrogável, devendo ser imediatamente indeferida a reclamação protocolada após o decurso do prazo.
- 3.6 A decisão exarada pela ANTT em virtude da reclamação não é passível de recurso administrativo.
- 3.7 A **Subconcessionária** não terá direito a protocolar reclamação de eventuais vícios flagrados após o decurso do prazo estabelecido no item 1.1.

ANEXO 6

ACRÉSCIMO À OUTORGA

1. O **Acréscimo à Outorga** será calculado anualmente pela **ANTT**, a partir das informações do Relatório de Acompanhamento Anual (RAA) do **Caderno de Obrigações**.
2. A **ANTT** poderá solicitar alterações no Relatório de Acompanhamento Anual (RAA) ou realizar os ajustes necessários para garantir a prestação do cálculo do **Acréscimo à Outorga**.
3. O **Acréscimo à Outorga** será calculado mediante a aplicação da fórmula a seguir:

$$A_{t+2} = AI_{t+2} + AR_{t+2} \quad (6)$$

Onde:

t: corresponde ao ano em que deveria ter sido cumprida a obrigação de investimento do **Plano de Investimentos**, ou utilizados o **Recurso para Desenvolvimento Tecnológico** ou o **Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária** e os **Recursos para Passagens em Nível**.

At+2: corresponde ao total de **Acréscimo à Outorga**, a ser exigido da **Subconcessionária** a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do **Contrato de Subconcessão**;

Alt+2: corresponde ao **Acréscimo à Outorga** a ser exigido da **Subconcessionária** a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do **Contrato de Subconcessão**, pelos investimentos previstos no **Plano de Investimentos** e não concluídos no ano "t"; e

Art+2: corresponde ao **Acréscimo à Outorga** a ser exigido da **Subconcessionária** a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do **Contrato de Subconcessão**, pela não utilização do **Recurso para Desenvolvimento Tecnológico**, do **Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária**, e dos **Recursos para Passagens em Nível**, previstos para o ano "t".

4. O AI_{t+2} será calculado mediante a aplicação da fórmula a seguir:

$$AI_{t+2} = \sum_{i=1}^n \left[\left(\frac{V_{i,t}}{1,1104^t} - \frac{V_{i,t}}{1,1104^x} \right) * 1,1104^{t+1} \right] * \left[\frac{(1,1104^{z-t+1}) * 0,1104}{1,1104^{z-t+1} - 1} \right] \quad (7)$$

Onde:

i: corresponde a cada um dos investimentos previstos no **Plano de Investimentos**;

t: corresponde ao ano em que deveria ter sido concluído cada um dos investimentos "i";

x: corresponde ao novo ano em que deverá ser concluído o investimento "i", conforme definido pela **ANTT**;

z: corresponde ao prazo da **Subconcessão**;

Alt+2: corresponde ao **Acréscimo à Outorga** a ser exigido da **Subconcessionária** a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do **Contrato de Subconcessão**, pelos investimentos previstos no **Plano de Investimentos** e não concluídos no ano "t";

Vi,t: corresponde ao valor do investimento "i" constante do **Caderno de Obrigações**, que deveria ter sido concluído no ano "t" nos termos do **Plano de Investimentos**;

5. O AR_{t+2} será calculado mediante a aplicação da fórmula a seguir:

$$AR_{t+2} = \frac{R_t}{1,1104^t} * 1,1104^{t+1} * \left[\frac{(1,1104^{z-t+1}) * 0,1104}{1,1104^{z-t+1} - 1} \right] \quad (8)$$

Onde:

t: corresponde ao ano em que deveriam ter sido utilizados o **Recurso para Desenvolvimento Tecnológico**, o **Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária**, e os **Recursos para Passagens em Nível**;

z: corresponde ao prazo da **Subconcessão**, incluindo eventuais alterações decorrentes de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;

Rt: corresponde ao somatório do valor não utilizado do **Recurso para Desenvolvimento Tecnológico**, do **Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária**, e dos **Recursos para Passagens em Nível**, previstos para o ano "t";

AR_{t+2}: corresponde ao **Acréscimo à Outorga** a ser exigido da **Subconcessionária** a partir do ano "t+2", pelo prazo remanescente do **Contrato de Subconcessão**, pela não utilização do **Recurso para Desenvolvimento Tecnológico**, do **Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária**, e dos **Recursos para Passagens em Nível**, previstos para o ano "t".

ANEXO 7

TABELA TARIFÁRIA

Observados os termos do **Contrato**, a **Tabela Tarifária** será reajustada anualmente pela **ANTT**, mediante o cálculo da sua Parcela Fixa e Parcela Variável, observada a seguinte fórmula:

$$PF_{n,k} = PF_n * IRT_k \#(9)$$

Onde:

$PF_{n,k}$ = **Parcela Fixa** da mercadoria “n”, vigente no ano “k”;

PF_n = **Parcela Fixa** da mercadoria “n”, constante da **Tabela Tarifária** do **Anexo 7**; e

IRT_k = Índice de reajustamento tarifário para o ano “k”.

$$PV_{n,k} = PV_n * IRT_k \#(10)$$

Onde:

$PV_{n,k}$ = **Parcela Variável** da mercadoria “n”, vigente no ano “k”;

PV_n = **Parcela Variável** da mercadoria “n”, constante da **Tabela Tarifária** do **Anexo 7**; e

IRT_k = Índice de reajustamento tarifário para o ano “k”.

A **Subconcessionária** deverá disponibilizar na sua página na internet, de forma clara e acessível, a **Tabela Tarifária** vigente.

Tabela 1: Tabela de Referência das Tarifas de Transporte

Mercadoria	Parcela Fixa (R\$/unidade)		Parcela Variável (R\$/unidade.km)	
	Valor	Unidade	Valor	Unidade
Aubos e Fertilizantes	48,50	R\$/t	0,1197	R\$/t.km
Cimento, Cal e Clínquer	30,24	R\$/t	0,1179	R\$/t.km
Açúcar	24,13	R\$/t	0,1797	R\$/t.km
Óleo Vegetal	44,33	R\$/t	0,1002	R\$/t.km
Grãos e Farelos	25,82	R\$/t	0,0810	R\$/t.km
Combustíveis	39,14	R\$/m ³	0,3813	R\$/m ³ .km
Algodão	36,45	R\$/t	0,1424	R\$/t.km
Contêiner Vazio de 20 Pés	216,09	R\$/TEU	1,6009	R\$/TEU.km
Contêiner Vazio de 40 Pés	388,97	R\$/TEU	2,8815	R\$/TEU.km
Contêiner Cheio de 20 Pés	301,84	R\$/TEU	2,2354	R\$/TEU.km
Contêiner Cheio de 40 Pés	543,31	R\$/TEU	4,0238	R\$/TEU.km
Demais Produtos	23,96	R\$/t	0,1147	R\$/t.km

Tabela 2: Tabela de Referência para o Direito de Passagem

Mercadoria	Parcela Fixa (R\$/unidade)		Parcela Variável (R\$/unidade.km)	
	Valor	Unidade	Valor	Unidade
Todas	-	-	0,0295	R\$/unidade.km

Fórmula de Cálculo para ambas as Tabelas de Referência:

$$T_{Ref} = PF + Dist * PV \quad (11)$$

Onde:

TRef = tarifa máxima a ser cobrada de uma unidade de carga da estação de origem à estação de destino;

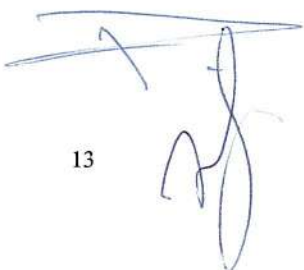
PF = parcela fixa, em R\$ por unidade de carga;

PV = parcela variável, em R\$ por unidade de carga; e

Dist = distância em quilômetros, da estação de origem à estação de destino.

ANEXO 8

EDITAL



13