



QUARTO TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Pelo presente instrumento particular, as Partes ou Concessionárias abaixo qualificadas:

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhaguera, s/nº, Km 24,2, sala 02, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 02.502.844/001-66, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante designada simplesmente “ALL MALHA PAULISTA” e

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rua Emilio Bertolini, nº 100, Cajuru, Curitiba/PR, inscrita no CNPJ/MF sob nº 01.258.944/0001-26, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante designada simplesmente “ALL MALHA SUL”;

Indistinta e individualmente denominadas “Parte” e, em conjunto, “Partes”;

CONSIDERANDO QUE:

- I. a ALL MALHA PAULISTA e a ALL MALHA SUL celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Contrato”), em 1º de janeiro de 2009;
- II. As Partes aditaram o Contrato, na data de 01 de junho do ano de 2009, por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Primeiro Termo Aditivo”);
- III. Na data de 25 de julho do ano de 2011, as Partes formalizaram o Segundo Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Segundo Termo Aditivo”), visando adequar as regras e diretrizes que regem as operações, de Parte à Parte;





- IV. Visando adequar a programação operacional anual, as Partes formalizaram o Terceiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Terceiro Termo Aditivo"), em 19 de dezembro de 2011;
- V. Por meio do Ofício Circular n.º 01/2015/GEROF/SUFER/ANTT ("Ofício"), a agencia reguladora ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres, requereu às concessionárias a adequação do Contrato no que concerne à Resolução ANTT n.º 3695/2011, artigo 7º, §2º ("Diretrizes");

Têm entre si justo e acertado o presente **QUARTO TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA** ("Quarto Termo Aditivo"), que se regerá de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA- DAS ALTERAÇÕES E INCLUSÕES

1.1 Visando adequar as Diretrizes requeridas no Ofício, abaixo seguem as informações requeridas que adequam a operação ferroviária compartilhada da ALL MALHA PAULISTA em conjunto com a ALL MALHA SUL.

Art. 7º São cláusulas essenciais do COE aquelas que estabeleçam:

- I - trecho ferroviário a ser utilizado, detalhando-se as características da via permanente, faixas, sistemas de sinalização e de comunicação;*
- II – fluxo de transporte por tipo de operação de tráfego mútuo ou de direito de passagem;*

1.1.1 As Partes esclarecem que os trechos ferroviários, incluindo as características da via permanente, faixas, sistemas de sinalização e comunicação, bem como o tipo de operação a serem utilizados são:

- a)** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Perequê (Malha Paulista) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação dupla até Paratinga (ZPT) e singela até Perequê (ZPG),



- com 149 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- b) entre a Estação de Boa Vista Velha e a Estação de Mairinque (Malha Paulista) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 101 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
 - c) entre a Estação de Replan e a Estação de Mairinque (Malha Paulista) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 124 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
 - d) entre a Estação de Rubião Júnior e a Estação de Ourinhos (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 215 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
 - e) entre a Estação de Rubião Júnior e a Estação de Maringá (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 515 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e





CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

- f) entre a Estação de Rubião Júnior e a Estação de Londrina (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 391 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- g) entre a Estação de Rubião Júnior e a Estação de Regente Feijó (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 442 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- h) entre a Estação de Rubião Júnior e a Estação de Presidente Prudente (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 459 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- i) entre a Estação de Iperó e a Estação de Tatuí (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 19 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir





- ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- j) entre a Estação de Iperó e a Estação de Apiaí (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 276 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
 - k) entre a Estação de Iperó e a Estação de Diretor Augusto Pestana (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1268 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
 - l) entre a Estação de Iperó e a Estação de Uvaranas (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 410 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
 - m) entre a Estação de Iperó e a Estação de Araucária Terminal (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 532 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;



- n) entre a Estação de Iperó e a Estação de Desvio Ribas (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 427 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- o) Outros trechos acordados na Programação Anual

IV - faixas de circulação de trens negociadas, acompanhadas das margens de tolerância e respectivas penalidades pelo seu descumprimento, quando for o caso de compartilhamento por direito de passagem;

1.1.2 As Partes acordam que não há aplicação de operações sob a forma de direito de passagem, dado que somente operam sob tráfego mútuo.

V – composição do trem e a carga por eixo de locomotivas e vagões utilizados;

1.1.3 Conforme tabela:

Trecho	Número de faixas diárias	Largura máxima da composição (m)	Trem-Tipo	Composição (tb)	Carga Máxima por Eixo (ton)	Transit Time
Malha Sul - Malha Paulista	0,5	880	3 locomotivas + 57 vagões	4400	25	90h

VI - desritivo dos pátios e procedimento de intercâmbio de vagões, este quando for o caso de compartilhamento por tráfego mútuo;

1.1.4 O desritivo dos pátios está regulamentado nas Circulares de Instruções Especiais Larga e Mista (anexo 01) e de Instruções Especiais Métrica Sul (anexo 02) e o procedimento de intercâmbio de vagões nos Parâmetros Gerais de Material Rodante para Interoperabilidade (anexo 03) e nos Parâmetros Qualitativos para Materiais Rodantes (anexo 04).





VIII - requisitos de desempenho operacional dos trens, destacando, quando for o caso, os tempos de carga e descarga, assim como a responsabilidade pela sua operação, acompanhados das margens de tolerância e respectivas penalidades pelo seu descumprimento, em conformidade com art. 12 alínea 'b' do Regulamento de Metas por Trecho;

1.1.5 Caso ocorra descumprimento do tempo de "transit time" previsto (s) no presente Contrato, a parte prejudicada poderá a seu critério penalizar a parte infratora no montante de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

a) A Parte que tiver a intenção de exercer o direito de penalizar a outra, nos termos acima, deverá manifestar-se formalmente no prazo máximo de 10 (dez) dias, contados da data da conclusão do laudo de descumprimento do critério operacional.

b). Caso a Parte não se manifeste formalmente, entender-se-á pela tolerância do descumprimento, precluindo seu direito de aplicação da sanção.

IX - valores das tarifas de direito de passagem ou tráfego mútuo, com discriminação das parcelas envolvidas, respeitados os princípios fixados no art. 12;

1.1.6 As partes acordam que não haverá operação de direito de passagem, somente tráfego mútuo. Desta forma, as partes acordam que haverá aplicação de partilha das receitas do transporte ferroviário, a fim de remunerar os custos incorridos da operação de cada empresa. A fórmula de definição da partilha, bem como os valores definidos estão na cláusula 3.3.1 do segundo termo aditivo do COE vigente

X - valor das taxas de operações acessórias estabelecidas entre as partes, se houver;

1.1.7 As Partes acordam que fica ratificada a disposição descrita na Cláusula Quarta do Segundo Termo Aditivo, de modo que não há





especificação dos valores quando tratados entre empresas do mesmo grupo econômico, como ALL MALHA PAULISTA e ALL MALHA SUL.

CLÁUSULA SEGUNDA – DA RATIFICAÇÃO ÀS DISPOSIÇÕES NÃO ALTERADAS

2.1. O presente Aditivo é firmado pelas Partes sem qualquer intenção de novar, ficando ratificadas pelas Partes as demais cláusulas e condições refletidas no Contrato que não foram expressamente alteradas neste Aditivo.

E, por estarem assim justas e acordadas, as Partes assinam o presente Terceiro Termo Aditivo, em caráter irrevogável e irretratável (ressalvadas as hipóteses de resolução expressamente previstas no Contrato), em 3 (três) vias de iguais teor e forma, juntamente com duas testemunhas, para que surta os seus jurídicos e legais efeitos.

Curitiba, 16 de junho de 2015.

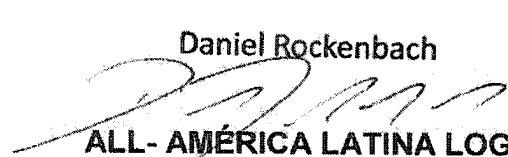
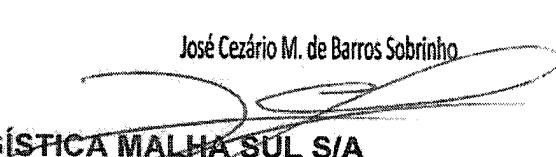
Daniel Rockenbach

José Cezário M. de Barros Sobrinho

 
ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A

Daniel Rockenbach

José Cezário M. de Barros Sobrinho

 
ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A

Testemunhas:

1. *João Victor B. Molini*
Nome: *João Victor B. Molini*
RG: *8434 666-7*
CPF: *045423199-94*

2. *Samuel Rudek*
Nome: *SAMUEL RIDEK*
RG: *8410 082-8*
CPF: *056.464.369-66*

