

**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 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"; e

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhaguera, s/nº, Km 24,2, sala 04, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 39.115.514/0001-28, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante designada simplesmente "ALL MALHA OESTE";

Indistinta e individualmente denominadas "Parte" e, em conjunto, "Partes";

CONSIDERANDO QUE:

- I. A ALL MALHA SUL e a ALL MALHA OESTE 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 agência reguladora ANTT – Agência 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");

Assim As Partes 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 SUL em conjunto com a ALL MALHA OESTE.

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 Iperó e a Estação de Araucária (Malha Sul) -- operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação single



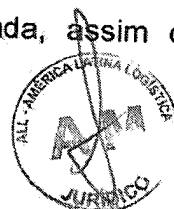
com 532Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

- b) entre a Estação de Iperó e a Estação de Pátio Industrial (Malha Sul) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1264Km 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 Iperó e a Estação de Tatui (Malha Sul) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 19Km 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 Junior e a Estação de Presidente Prudente (Malha Sul) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 459Km 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 Junior e a Estação de Ourinhos (Malha Sul) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 174Km 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 Iperó e a Estação de Bauru (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 249Km 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 Iperó e a Estação de Mairinque (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 70Km 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 Mairinque e a Estação de Rubião Junior (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 205Km 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 Rubião Junior e a Estação de Bauru (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 114Km 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

[Handwritten signature]



ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

j) Outros trechos acordados na Programação Anual.

III - estimativa da carga a ser transportada em tonelada útil – TU e tonelada quilômetro útil – TKU;

1.1.2 As Partes acordam que não há previsão de demanda de transporte para a Operação de tráfego mútuo entre as concessionárias.

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;

1.1.3 As Partes acordam que não há previsão 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;

1.1.4 Conforme tabela:

Trecho	Número de faixas diárias	Tamanho máximo da composição (m)	Trem Tipo	Composição (tb)	Carga Máxima por Eixo (ton)	Transit Time
Malha Oeste - Malha Sul	1	880	3 locomotivas + 57 vagões	4400	20	50h

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

1.1.5 O descritivo dos pátios está regulamentado nas Circulares de Instruções Especiais Métrica Norte (anexo 01) e de Instruções Especiais Métrica Sul (anexo 02) e o procedimento de intercambio de vagões nos Parâmetros Gerais de Material Rodante para Interoperabilidade (anexo 03) e nos Parâmetros Qualitativos para Materiais Rodantes (anexo 04).

82



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;

1.1.6 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;

1.1.7 As partes acordam que não haverá operação de direito de passagem, de modo que, eventual operação somente será sob tráfego mútuo. Desta forma, as partes acordam que, havendo demanda, 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 aditivo do COE vigente.

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

1.1.8 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 SUL e ALL MALHA OESTE.

XIII - cláusula de demanda firme da requerente perante a cedente e a respectiva penalidade pelo seu descumprimento, na hipótese do art. 9º, §1º.

1.1.8 As Partes, em comum acordo, entendem que diante a Programação Anual, não estão previstos investimentos que demandem a necessidade de cláusula de demanda firme para o presente Contrato.

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.

Daniel Rockenbach

Curitiba, 16 de junho de 2015.
José Cezário M. de Barros Sobrinho

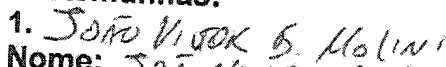

ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A


Daniel Rockenbach

José Cezário M. de Barros Sobrinho


ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A

Testemunhas:

1. 
Nome: SAMUEL RUDEK
RG: 8434666-7
CPF: 045423699-94

2. 
Nome: SAMUEL RUDEK
RG: 8.410.652-8
CPF: 0564066-9

