

**MRS****CONVÊNIO Nº 802674309100**

**TERMO DE CONVÊNIO DE USO COMPARTILHADO
DE LINHAS, DE INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS E
DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS QUE ENTRE SI
CELEBRAM A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS
METROPOLITANOS – CPTM E A MRS LOGÍSTICA S.
A. – MRS**

Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, a **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**, sociedade com sede no Estado e Capital de São Paulo, na Rua Boa Vista, 185, inscrita no CNPJ sob o número 71.832.679/0001-23, neste ato representada por seu Diretor Presidente, **Alvaro Cardoso Armond**, por seu Diretor de Operação e Manutenção, **Atilio Nerilo**, e por seu Diretor Administrativo e Financeiro, **Sérgio Luiz Gonçalves Pereira**, que subscrevem o presente, na forma de seus atos constitutivos, doravante denominada **CPTM** ou **Partícipe**, e a **MRS LOGÍSTICA S. A.**, sociedade com sede no Estado e Capital do Rio de Janeiro, no Bairro de Botafogo, na Praia de Botafogo, 228, Conjunto 1.201-E, inscrita no CNPJ sob o número 01.417.222/0001-77, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, **Julio Fontana Neto**, e por seu Diretor de Desenvolvimento, Finanças e Relações com Investidores, **Henrique Aché Pillar**, que também subscrevem o presente, doravante designada **MRS** ou **Partícipe**, em conjunto aqui designadas Partícipes,

Considerando que a **MRS** tem, nos termos do Contrato de Concessão, firmado com a União Federal, direito de explorar o serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Sudeste, com direito de passagem e compartilhamento de linhas;

Considerando que a **MRS** tem a obrigação de cumprir as disposições contidas no Decreto nº 98.973, de 21/2/1990, que aprovou o regulamento de transporte ferroviário de produtos perigosos;

Considerando que a **CPTM** tem, como objeto, em função da autorização expressa na Lei Estadual nº 7.861, de 28 de maio de 1992, e demais atos complementares, a operação de serviços de transporte ferroviário de passageiros em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;

Considerando que as disposições do artigo 8º da Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993, determinam a obrigatoriedade de celebração de acordos no que respeita ao tráfego ferroviário entre as empresas que operam transporte em vias compartilhadas;



Considerando que é prioridade a circulação de trens de passageiros, como legalmente disposto no Decreto Federal nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprovou o Regulamento dos Transportes Ferroviários;

Considerando que, para as operações das empresas, o compartilhamento das linhas exige interação física entre transporte de passageiros e de cargas, resultando em interferências e eventuais problemas na operação de uma operadora, ou em ambas, simultaneamente;

Considerando que somente a atuação coordenada entre as **Participes** poderá possibilitar o tráfego nas linhas ferroviárias compartilhadas, sendo certo que, igualmente, permitirá, em situação de emergência, evitar ou minorar transtornos graves ou de exceção da operacionalização das modalidades de passageiros e cargas;

Considerando que a modernização das linhas A, D, E e F da **CPTM**, a implantação do Expresso ABC (Sudeste), bem como a extensão do Expresso Leste, previstas nos planos do Governo do Estado de São Paulo pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, implica na redução de intervalos entre os trens de passageiros;

Considerando que os planos de expansão dos serviços prestados pela **CPTM** objetivam viabilizar a demanda de mais de 3,3 milhões de passageiros transportados por dia, até 2012, em vista da evolução de 809.500 / dia (ano 1997) para os atuais 1,6 milhões / dia;

Considerando que a **MRS** encaminhou aos órgãos de meio ambiente estudos e projetos para construção do Ferroanel Asa Norte, que inclui a segregação entre Manoel Feio e Suzano, bem como a segregação física na linha D entre Rio Grande da Serra e Moóca;

Considerando que a referência do "Marco Zero" é o eixo longitudinal da ponte central de pedestres da Estação Luz para a medição das distâncias de percurso nas linhas, da malha ferroviária da **CPTM**;

Considerando que a referência para as divergências possessórias e dominiais em relação ao trecho de linhas férreas entre Santo André (km 60 + 400m, acesso ao pátio) e Pirituba (km 90 + 300m) e entre Rio Grande da Serra (km 40 + 000m) e Ribeirão Pires (km 44 + 867m) é a quilometragem da Rede Ferroviária Federal, cujo processo judicial nº 2002.61.00.010798-9 está em andamento na Décima Vara Federal de São Paulo,

têm certas e ajustadas as obrigações e compromissos recíprocos que ora assumem, com base nos artigos 116 e seguintes da Lei 8.666/93 e suas alterações, aplicando-se, no que couber, a Lei Estadual nº 6.544/89, nos termos das cláusulas e condições que seguem:



CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1. É objeto do presente **Convênio** a cooperação das **Partícipes** visando a:

- 1.1 Regular as condições técnicas, operacionais e comerciais de circulação de trens e equipamentos da **MRS** nas linhas controladas pelo Centro de Controle Operacional – CCO da **CPTM**, especificadas a seguir:
 - 1.1.1 Linhas controladas pelo CCO instalado em Luz, entre Ribeirão Pires e Jundiaí, chamadas linhas A e D;
 - 1.1.2 Linhas controladas pelo CCO instalado em Brás, entre Estudantes e Brás e entre Calmon Viana e Brás, chamadas linhas E e F.
- 1.2 Regular as condições técnicas, operacionais e comerciais de circulação de trens e equipamentos da **CPTM** nas linhas controladas pelo Centro de Tráfego Centralizado – CTC da **MRS**, especificadas a seguir:
 - 1.2.1 Linhas controladas pelo CTC instalado em Paranapiacaba, entre Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires.
- 1.3 Estabelecer as condições para manutenção e conservação das linhas citadas nos itens 1.1 e 1.2.
- 1.4 Estabelecer, apesar das divergências possessórias e dominiais, objeto da ação judicial supracitada, que a operação, manutenção e conservação das linhas compartilhadas, no trecho de Santo André a Pirituba, ficarão a cargo e sob gestão operacional da **CPTM**.
- 1.5 Estabelecer, apesar das divergências possessórias e dominiais, objeto da ação judicial supracitada, que a operação, manutenção e conservação das linhas compartilhadas, no trecho de Rio Grande da Serra (acesso ao pátio) a Ribeirão Pires (cobertura do CTC instalado em Paranapiacaba), ficarão a cargo e sob gestão operacional da **MRS**.
- 1.6 Regular o uso de áreas, bens patrimoniais e-ou equipamentos da **CPTM** pela **MRS** e da **MRS** pela **CPTM**, necessários à operacionalização do tráfego ferroviário entre as **Partícipes**, conforme o Anexo B.
- 1.7 Regular a eventual necessidade de prestação de serviços e-ou fornecimento de materiais entre as **Partícipes**, visando à manutenção e à conservação patrimonial das linhas, áreas e equipamentos de cada uma.



- 1.8 Estabelecer um programa de investimentos necessários à segregação das operações da **MRS** e **CPTM**, nos termos das cláusulas deste Convênio.
- 1.9 Estabelecer penalidades, a serem aplicadas às **Participes**, em razão do descumprimento das responsabilidades atribuídas a cada uma, atinentes ao objeto do presente instrumento, bem como procedimentos para sua apuração e cobrança, de maneira a garantir o fiel cumprimento do presente Convênio.

CLÁUSULA SEGUNDA – DIRETRIZES GERAIS

- 2.1 A **CPTM** e a **MRS** permitirão, reciprocamente, a utilização de instalações e equipamentos de apoio às suas respectivas operações, necessários à operacionalização do tráfego ferroviário entre as **Participes**.
- 2.2 Todo uso que a **MRS** fizer de instalações, equipamentos e serviços da **CPTM**, assim como todo uso que a **CPTM** fizer de instalações, equipamentos e serviços da **MRS**, inclusive intercâmbio de pessoal, será solicitado, dimensionado e valorado, sendo certo que os valores resultantes, desde que previamente pactuados pelas **Participes**, serão levados a Encontro de Contas, atendido o disposto na **Cláusula Décima-Primeira**.
- 2.2.1 O Encontro de Contas deverá ter periodicidade mensal, nos termos previstos na **Cláusula Décima-Primeira**.
- 2.3 A **MRS** se obriga a ter conhecimento e respeitar os atuais planos da **CPTM** no que se refere à expansão dos serviços de atendimento ao transporte de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, cujas informações fazem parte do Anexo E – Plano de Investimento da **CPTM** 2006 - 2010.
- 2.4 A **CPTM** se obriga a ter conhecimento e respeitar os planos da **MRS** no que se refere à expansão dos serviços de atendimento ao transporte de carga na Região Metropolitana de São Paulo, cujas informações fazem parte do Anexo F – Plano de Transporte da **MRS** 2008 – 2012.
- 2.5 A **CPTM** se obriga a colocar a **MRS**, previamente, a par de qualquer alteração que venha a executar em seus planos, comprometendo-se a discuti-la com a **MRS**, naquilo que possa afetar os serviços de transporte de carga da **MRS**, devendo as **Participes** aditar este Convênio, se for o caso.



- 2.6 A **MRS** se obriga a colocar a **CPTM**, previamente, a par de qualquer alteração que venha a executar em seus planos, comprometendo-se a discuti-la com a **CPTM** naquilo que possa afetar os serviços de transporte de passageiros da **CPTM**, devendo as **Participes** aditar este **Convênio**, se for o caso.
- 2.7 As **Participes** se comprometem a fornecer, previamente, informações com relação a obras e serviços a serem executados em suas linhas e instalações, abrangidas pelo objeto do presente **Convênio**, mesmo que não venham a influenciar diretamente a circulação, o dimensionamento dos trens e os serviços de manutenção.
- 2.8 A **CPTM** e a **MRS** garantirão, mutuamente, o direito de passagem de seus trens, conforme as condições operacionais estabelecidas na **Cláusula Terceira**.
- 2.9 Farão parte do presente **Convênio**, desde que estritamente relacionados ao tráfego ferroviário e ao compartilhamento de vias entre as **Participes**, outras formas de intercâmbio, como a seguir descritas, atendido o disposto na **Cláusula Quinta**:
- 2.9.1 Intercâmbio de especialistas necessários ao desenvolvimento de atividades;
- 2.9.2 Visitas Técnicas por qualquer das **Participes**, em função do cumprimento dos objetivos definidos na **Cláusula Primeira**;
- 2.9.3 Fornecimento de dados, informações, manuais, rotinas, tecnologias, bem como de quaisquer outros tipos de informação passíveis de intercâmbio, desde que vinculadas ao objeto do presente **Convênio**.
- 2.9.4 Desenvolvimento e-ou participação em programas de treinamento, seminários, conferências e outras atividades que as **Participes** julgarem de seu interesse.
- 2.9.5 Outras atividades e-ou serviços, desde que previstos no objeto do presente **Convênio**, poderão ser desenvolvidos, mediante a emissão de Ordem de Serviço Específica, cujas condições, inclusive valores, serão previamente pactuados entre as **Participes**, observados os princípios do presente **Convênio**, por meio de correspondência trocada entre as **Participes**, por seus Gestores, como previsto na **Cláusula Décima-Sexta**.



- 2.10** A **CPTM** e a **MRS** garantirão, mutuamente, o acesso de empregados e prepostos credenciados de uma às instalações da outra, devidamente identificados, para realização de serviços e ações corretivas.
- 2.10.1** O acesso de empregados e prepostos credenciados deverá ter autorização prévia do CCO da **CPTM** ou do CTC da **MRS** da linha onde for ocorrer o acesso.
- 2.10.2** Será permitido o convívio de empregados da **MRS** com a equipe operadora dos CCOs da **CPTM**, bem como o convívio de empregados da **CPTM** com a equipe operadora do CTC da **MRS**, para facilitar a comunicação, preservando-se a privacidade da sala de comando.
- 2.10.2.1** O credenciamento de empregados e prepostos da **MRS** e o credenciamento de empregados e prepostos da **CPTM** será objeto de troca de correspondência entre as **Partícipes**, por seus Gestores, como previsto na **Cláusula Décima-Sexta**.
- 2.10.2.2** A **MRS** e a **CPTM** deverão prover seus empregados e prepostos designados de equipamento que permita a comunicação à distância, entre eles.
- 2.11** A **CPTM** e a **MRS** desenvolverão, em conjunto, planos de trabalho para análise de estudos e projetos que tenham como objetivo eliminar o conflito de tráfego nas linhas com serviços de passageiros.

CLÁUSULA TERCEIRA – CONDIÇÕES OPERACIONAIS

- 3.1** Nas linhas contidas nos trechos indicados no item **1.1** do presente **Convênio**, a circulação dos trens e a operação de estações e pátios far-se-ão em estrita observância aos regulamentos operacionais contidos no Anexo A (Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais), observado o Anexo G.
- 3.1.1** Qualquer revisão posterior dos procedimentos operacionais regulamentadores da circulação de trens de carga nas linhas da **CPTM**, referidos no Anexo A do presente **Convênio**, será previamente discutida e pactuada entre as **Partícipes**, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias consecutivos para sua aplicação.
- 3.1.2** Em face das restrições estruturais (túneis, rampas, viadutos e pontes), no trecho entre as Estações Tatuapé e Poá da Linha E não tráfegarão trens de carga.



- 3.2** Nas linhas contidas nos trechos indicados no item **1.1** do presente **Convênio**, os trens operados pela **MRS** circularão nas condições pré-estabelecidas, constantes das Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais e Condições de Compartilhamento, presentes nos Anexos A, D, E e F deste instrumento, observado o disposto no Anexo G.
- 3.3** Nas linhas contidas nos trechos indicados no item **1.2** do presente **Convênio**, os trens da **CPTM** circularão nas condições pré-estabelecidas, constantes das Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais e Condições de Compartilhamento, presentes nos Anexos A, D, E e F deste instrumento, observado o disposto no Anexo G.
- 3.4** Nenhum trem operado pela **MRS** utilizará instalações sob gestão operacional da **CPTM** sem prévia autorização do CCO, assim como nenhum trem operado pela **CPTM** utilizará instalações sob gestão operacional da **MRS** sem prévia autorização do CTC.
- 3.5** Nas linhas sob gestão operacional da **CPTM** ou da **MRS**, referidas nos itens **1.1** e **1.2** do presente **Convênio**, somente será permitida a circulação de trens operados por uma ou por outra que atendam o prescrito no Anexo A (Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais) e no Anexo D (Condições de Compartilhamento), em conformidade com o disposto nesta **Cláusula** e seus subitens.
- 3.5.1** O descumprimento do prescrito acima implicará a aplicação das penalidades previstas na **Cláusula Décima-Oitava** deste **Convênio**.
- 3.5.2** O equipamento rebocado que trafegar nas linhas da **CPTM** ou da **MRS** deverá atender as normas técnicas constantes do Anexo A (Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais), observado o item **3.1**, especialmente no que se refere ao sistema de frenagem e aparelho de choque e tração, a fim de garantir a segurança da circulação.
- 3.6** Os trens operados pela **MRS** trafegarão com locomotivas e equipagens próprias nas linhas sob gestão operacional da **CPTM**, cabendo à **CPTM** homologar os equipamentos e as equipagens; o mesmo deverá ocorrer com equipamentos e equipagens da **CPTM**, quando trafegarem em linhas sob gestão operacional da **MRS**; a solicitação de homologação será feita por meio de contato entre os Gestores, via correspondência.
- 3.7** O transporte de cargas especiais, em função de seu peso e/ou dimensões, ou classificadas, pela legislação, como perigosas ou contaminantes, ou cargas que possam causar desconforto aos usuários do transporte de passageiros, deverá ser objeto de programação prévia entre as **Partícipes**, com



apresentação de plano de contingência para situações emergenciais, a ser submetido à aprovação da **CPTM**.

- 3.7.1** Não obstante o controle e gestão operacional da **CPTM**, nas linhas estabelecidas no subitem 1.1 do presente instrumento a **MRS** deverá inspecionar e certificar as condições das instalações locais, para asseverar a segurança da circulação das cargas classificadas, pela legislação, como perigosas ou contaminantes.
- 3.7.2** O transporte de cargas especiais será objeto de programação prévia que deverá fazer parte do Anexo F (Planos **MRS**) ou, no caso de situações excepcionais, a solicitação para a circulação deverá ser realizada com antecedência mínima de 10 (dez) dias corridos, por meio dos Gestores, para aprovação da **CPTM**, como previsto na **Cláusula Décima-Sexta**.
- 3.8** Salvo para as cargas com as características estabelecidas no item anterior, para as quais desde já a **MRS** reconhece a sua responsabilidade total e irrestrita pelo seu transporte e por quaisquer decorrências, desde que o evento seja causado pela **MRS**, os danos a passageiros, cargas, composições, instalações ou equipamentos de sistemas operados por uma **Partícipe**, que sejam comprovadamente causados por responsabilidade da outra, serão integralmente ressarcidos pela **Partícipe** que lhes tenha dado causa, exceto quando se tratar de caso fortuito ou de força maior.
- 3.8.1** Em ocorrências nas linhas sob gestão operacional da **CPTM**, objeto do presente **Convênio**, a apuração das causas será feita por meio de Comissão de Sindicância Conjunta, cujos trabalhos serão coordenados por representante da **CPTM**.
- 3.8.2** Em ocorrências nas linhas sob gestão operacional da **MRS**, objeto do presente **Convênio**, a apuração das causas será feita por meio de Comissão de Sindicância Conjunta, cujos trabalhos serão coordenados por representante da **MRS**.
- 3.8.3** A Comissão de Sindicância Conjunta deverá ser instalada em até 7 (sete) dias consecutivos após o evento a investigar, devendo concluir seus trabalhos em até 30 (trinta) dias consecutivos após a data de sua instalação.
- 3.8.4** A **Partícipe** apontada como responsável pela Comissão de Sindicância Conjunta reembolsará à outra, em até 90 (noventa) dias consecutivos, a contar da conclusão dos trabalhos, os custos diretos e indiretos apurados pela Comissão, bem como será penalizada, adicionalmente, em 10% (dez por cento) dos custos apurados pela Comissão.



3.9 As ocorrências operacionais que demandem intervenções no sistema sendo por uma das **Participes** poderão ser atendidas pela outra, mediante reembolso.

3.9.1 Esse reembolso ocorrerá mediante Encontro de Contas, como previsto no item 2.2, observadas as condições do presente **Convênio**.

3.9.2 As intervenções necessárias deverão ter por objetivo o restabelecimento das condições de circulação de trens (prazo e qualidade), não cabendo, no ato, discussão sobre custo.

3.9.3 As **Participes** estabelecerão, até 19 de maio de 2008, uma tabela básica de custos de atendimento de ocorrências.

3.10 A **CPTM** não utilizará equipamentos da **MRS** sem prévia autorização nem os reterá desnecessariamente fora dos prazos estabelecidos, assim como a **MRS** não utilizará equipamentos da **CPTM** sem prévia autorização nem os reterá desnecessariamente fora dos prazos estabelecidos, devendo a solicitação e a autorização serem feitas por meio de contato entre CCO e CTC, via *fax* ou correio eletrônico.

3.11 A **CPTM**, por meio de seus CCOs, autorizará a circulação dos trens operados pela **MRS** nas linhas referidas no item 1.1, dentro das condições pré-estabelecidas no Anexo D (Condições de Compartilhamento), salvo motivos de caso fortuito ou força maior, tais como fenômenos da natureza excepcionais e interrupção do fornecimento de energia elétrica não causada pela **CPTM**.

3.12 A **MRS**, por meio de seu CTC, autorizará a circulação dos trens da **CPTM** nas linhas referidas no item 1.2, dentro das condições pré-estabelecidas no Anexo D (Condições de Compartilhamento), salvo motivos de caso fortuito ou força maior, tais como fenômenos da natureza excepcionais e interrupção no fornecimento de energia elétrica não causada pela **MRS**.

3.13 As interrupções de tráfego necessárias para conservação, manutenção ou realização de obras para melhoria do sistema, que obriguem a paralisação da circulação de trens em qualquer das linhas referidas no presente **Convênio**, serão previamente pactuadas em reunião com a participação de representante das **Participes** e deverão ser objeto de prévia programação.

3.13.1 As interrupções programadas e aprovadas pelas **Participes** deverão ocorrer, preferencialmente, entre 0h (zero hora) e 4h (quatro horas), e deverão, sempre que possível, prever pelo menos uma via disponível para a circulação de trens operados pela **MRS**.



- 3.13.2** Em situações excepcionais, que impeçam a circulação mútua de trens de passageiros e de cargas, dentre as quais a greve no transporte público, a **Participe** atingida deverá notificar imediatamente a outra após a efetiva constatação da ocorrência.
- 3.14** Ocorrendo as excepcionalidades previstas nos itens **3.11**, **3.12** e **3.13**, será estabelecido, de comum acordo, ajuste de horários especiais de circulação, de forma a não prejudicar a programação dos trens metropolitanos e dos trens operados pela **MRS**, isentando-se as **Participes**, reciprocamente, de quaisquer penalidades.
- 3.15** Caberá à **MRS** montar e manter postos de inspeção, em locais próximos da entrada de trens para as linhas da **CPTM**.
- 3.16** Todo transporte realizado por qualquer das **Participes**, independentemente da forma de acomodação da carga ou da natureza do serviço, não deverá ocasionar qualquer prejuízo à via permanente ou aos usuários da outra, pena de aplicação das penalidades previstas neste instrumento.

CLÁUSULA QUARTA – BENS PATRIMONIAIS E OUTRAS DESPESAS

- 4.1** A manutenção e conservação dos bens patrimoniais de uma **Participe** que se encontrem em área sob gestão operacional da outra deverão ser executadas pela **Participe** que tenha a gestão operacional.
- 4.1.1** Nas linhas-objeto do item **1.2** a manutenção e a conservação da rede elétrica de tração e da Estação de Rio Grande da Serra são de responsabilidade da **CPTM**.
- 4.1.2** Eventualmente, os serviços de manutenção e conservação patrimonial poderão ser executados pela **Participe** que não tenha a gestão operacional dos bens patrimoniais, caso em que os custos resultantes serão apontados e repassados à **Participe** que tenha a gestão operacional, sendo certo que os valores resultantes serão levados a Encontro de Contas mensal, como previsto no item **2.2**, com prévia concordância entre as **Participes**, por meio de correspondência trocada entre os Gestores, como previsto na **Cláusula Décima-Sexta**.
- 4.1.3** Findo ou rescindido este **Convênio**, os bens patrimoniais identificados no Anexo B deverão ser devolvidos no estado em que foram cedidos, podendo a **Participe** cedente executar trabalhos de recuperação e eventual reposição, sendo os custos repassados à outra **Participe**.
- 4.1.4** Quando, para execução dos compromissos, houver necessidade de solicitação de providências junto a autoridades policiais, judiciais e-ou



administrativas, para proteção adicional e/ou desocupações, a **Participe** que tiver a gestão operacional deverá informar imediatamente à outra, para que esta dê, se necessário, condições para a realização de tais providências, devendo os custos incorridos ser arcados pela **Participe** que detém a gestão operacional.

- 4.1.5** A manutenção e conservação de instalações fixas, de pátios e desvios ferroviários, compartilhados ou não, constituem responsabilidades da **Participe** que tem a gestão operacional.
- 4.2** Os bens patrimoniais de uma das **Participes**, que atualmente se encontram sob gestão operacional da outra, terão sua utilização assegurada sem solução de continuidade, mediante remuneração, nas condições constantes do Anexo B (Bens Patrimoniais), em que aqueles bens são relacionados, sendo certo que os valores resultantes serão levados a Encontro de Contas, como previsto no item 2.2.
- 4.2.1** A expansão ou redução de áreas, a inclusão de novos terrenos, instalações e equipamentos poderão ser realizados por prévio entendimento, por meio de correspondência trocada entre as **Participes**, por seus Gestores, como previsto na **Cláusula Décima-Sexta**, ficando acordado que as reduções ou desocupações de área deverão ser comunicadas com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias consecutivos.
- 4.3** Os procedimentos para o rateio das despesas decorrentes do fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e outros insumos serão detalhados, para fins de reembolso, com base no respectivo consumo efetivamente realizado.
- 4.3.1** Os rateios das despesas para o consumo de água e energia elétrica serão valorados e avaliados conforme demanda da **Participe**.
- 4.3.2** As **Participes**, por seus Gestores, como previsto na **Cláusula Décima-Sexta**, buscarão, permanentemente, promover a segregação dos fornecimentos, onde couber, bem como proceder à revisão dos critérios de rateio, todas as vezes que for justificável.
- 4.4** Todas as taxas e impostos incidentes sobre os bens imóveis são de responsabilidade da **Participe** usuária; no caso de áreas compartilhadas, cada **Participe** será responsável pelas taxas e tributos na proporção da área do imóvel sob sua utilização.

CLÁUSULA QUINTA – SERVIÇOS E RESPONSABILIDADES



- 5.1** A prestação de serviços e/ou fornecimento de materiais, desde que previstos no objeto do presente **Convênio**, e de interesse de qualquer das **Participes**, devidamente justificados pela solicitante e passíveis de serem prestados pela solicitada, serão analisados pelos Gestores; ocorrendo a possibilidade de atendimento, será ele formalizado mediante Ordem de Serviço Específica, que passará a fazer parte integrante do presente **Convênio**, na qual constarão as quantidades e os preços de mão-de-obra, equipamentos, materiais, transportes e outras despesas e prazo de execução, sendo certo que os valores resultantes serão levados a Encontro de Contas, como previsto no item 2.2.
- 5.2** No caso de prestação de serviços, a **Participe** executante será legal e financeiramente responsável por todas as obrigações e compromissos contraídos para sua execução, bem como pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, securitários, comerciais e outros, para posterior apresentação em Encontro de Contas, conforme previsto no item 2.2.
- 5.3** A **Participe** executante do serviço deverá refazê-lo, sem ônus para a solicitante, caso sejam constatadas deficiências de qualidade, falhas, erros ou enganos decorrentes de sua responsabilidade.
- 5.4** As **Participes** se obrigam a fornecer, reciprocamente, todas as informações e documentos necessários ao fiel cumprimento das condições constantes do presente **Convênio**.

CLÁUSULA SEXTA – PLANO DE APOIO ENTRE AS EMPRESAS FRENTE A SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

- 6.1** As **Participes** prestarão auxílio recíproco, desde que operacionalmente possível, quando qualquer delas se vir envolvida em situação de emergência.
- 6.2** Caberá à **Participe** que estiver envolvida em situação de emergência informar e solicitar a atuação da outra em comunicação via *fax* ou correio eletrônico do CCO ou CTC da área, com descrição sucinta do problema que motivou a situação de emergência e a estratégia de solução a ser implementada.
- 6.3** O plano de apoio será desativado pela **Participe** que o solicitou, em comunicação via *fax* ou correio eletrônico do CCO ou CTC, imediatamente após a solução da situação de emergência.
- 6.4** Os custos operacionais onerarão a **Participe** que solicitar a atuação da outra e os valores resultantes serão levados a Encontro de Contas, como previsto no item 2.2.



- 6.5 Em caso de necessidade momentânea, a **CPTM** e a **MRS** cederão, quando possível, auxílio mútuo de tração, cujos custos serão previamente estipulados entre as **Participes**.
- 6.6 Em todos os casos da operacionalização do plano de apoio, as **Participes** admitirão atrasos ou supressão de trens, isentando-se reciprocamente da cobrança de quaisquer indenizações ou penalidades, mas buscando, entre si, de forma recíproca, a forma de compensação operacional pelos atrasos ou supressões havidas.

CLÁUSULA SÉTIMA – MEIO AMBIENTE

- 7.1 Não serão admitidas, de parte a parte, observados os limites da legislação pertinente em vigor, condutas ou atividades lesivas ao meio ambiente que constituam crime ambiental, especialmente afronta a recursos naturais, aspectos ou estrutura em razão de seu valor paisagístico, ecológico, artístico, turístico, histórico, cultural, religioso, arqueológico, etnográfico ou monumental, contaminação da ambiência urbana ou natural, fauna e flora e mudança de padrões de bens e serviços que alterem a sustentabilidade do desenvolvimento e a manutenção do equilíbrio ecológico.
- 7.2 Para mitigar o impacto ambiental causado pelos gases do escapamento e pelo ruído da locomotiva, as **Participes** devem garantir que os trens tracionados por locomotivas diesel-elétricas, ao transitarem pelas estações cobertas, terão cortadas sua tração, onde possível operacionalmente, reduzindo a rotação ao ponto morto e transpondo o espaço com a inércia do trem, assim como, ao permanecerem dentro das estações cobertas, com previsão de partida maior do que 15 (quinze) minutos, serão desligadas.
- 7.3 A **MRS** deverá garantir, da origem até o destino, no tráfego pelas linhas onde há compartilhamento, que as mercadorias transportadas, especialmente aquelas a granel, estejam estanques, e dessa forma impedidas de contaminar o ambiente pelo espalhamento de partículas, e acomodadas de forma a não se movimentarem e saírem do gabarito.
- 7.4 Deverão as **Participes** observar, obrigatoriamente, com relação ao meio ambiente, a legislação pertinente, federal, estadual e municipal.
- 7.5 Caso, em relação ao meio ambiente, surjam situações novas, as **Participes** deverão, em comum acordo, se ajustar para, dentro da lei, evitar ou minimizar as situações de risco à vida, à saúde ou ao meio ambiente, bem como mitigar seus eventuais efeitos negativos.



- 7.6** Cada **Participe** será responsável civil, administrativa e criminalmente por quaisquer danos ambientais a que der causa, devendo tomar todas as medidas necessárias para a proteção e preservação de quaisquer eventos que possam acarretar danos ambientais, inclusive no que tange ao relacionamento com as autoridades competentes, devendo ainda, desde logo, isentar a outra **Participe** de qualquer responsabilidade que lhe possa ser atribuída.

CLÁUSULA OITAVA – SEGURANÇA DO TRABALHO

- 8.1** Em todas as atividades decorrentes do presente **Convênio** deverão ser cumpridas, pelas **Participes**, as cláusulas de segurança do trabalho previstas em Norma Técnica, constante do Anexo A (Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais), observado o item 3.1, bem como ser atendidas as exigências da legislação pertinente, federal, estadual ou municipal.
- 8.1.1** Caso a **MRS** e/ou **CPTM** estabeleça algum procedimento ou Norma Técnica relacionado à segurança do trabalho, referido documento deverá ser previamente submetido à aprovação da outra **Participe** e será incorporado ao presente **Convênio**, mediante a celebração de aditivo.

CLÁUSULA NONA – FISCALIZAÇÃO

- 9.1** Para a circulação do material rodante de propriedade ou responsabilidade da **MRS** nas linhas-objeto do presente **Convênio**, indicadas no item 1.1, a **CPTM** poderá, sempre que julgar conveniente e necessário, realizar inspeção técnica, pesagem e aferição das informações contidas na ficha de programação e controle de trem de carga, ou no Sistema de Controle de Carga – CRG, em local determinado por seu empregado ou preposto identificado, sendo certo que do resultado dependerá sua liberação, ficando reservada à **MRS** igual prerrogativa, nas mesmas condições, para as linhas indicadas no item 1.2.
- 9.1.1** As normas técnicas aplicáveis nas vistorias e as providências a serem tomadas em razão destas vistorias fazem parte do Anexo A (Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais).
- 9.1.2** A **MRS** obriga-se a manter, juntamente com a mercadoria transportada, nota fiscal contendo a especificação, quantidade e peso do produto.
- 9.2** A realização ou não destas vistorias por uma das **Participes** não exime de responsabilidade a outra pela condição de manutenção do material rodante e



pelo condicionamento e segurança dos passageiros ou cargas transportadas.

CLÁUSULA DÉCIMA – TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM

10.1 A Tarifa referente ao Direito de Passagem (TDP) de uma **Partícipe** pelas linhas sob gestão operacional da outra, incluídos tributos e contribuições, atenderá ao seguinte:

10.1.1 As **Partícipes** ratificam a TDP que vigeu entre 22 de novembro de 2006 e 28 de fevereiro de 2007, de R\$8,83 (oito Reais e oitenta e três centavos) por 1000 (mil) tbkms (tonelada bruta x quilômetro);

10.1.2 Para o período de 1º de março de 2007 a 7 de fevereiro de 2008, as **Partícipes** acordam que a TDP é R\$9,95 (nove Reais e noventa e cinco centavos) por 1000 (mil) tbkms;

10.1.3 A partir de 8 de fevereiro de 2008 e até 8 de abril de 2008, a TDP será R\$20,62 (vinte Reais e sessenta e dois centavos) por 1000 (mil) tbkms, tendo em vista que até esta data as **Partícipes** já deverão ter celebrado o aditivo referido no subitem **15.1.1**.

10.1.4 A partir de 9 de abril de 2008 a TDP passará a ser R\$16,05 (dezesseis Reais e cinco centavos) por 1000 (mil) tbkms, tendo em vista que até 8 de abril de 2008 as **Partícipes** já deverão ter celebrado o aditivo de que trata o subitem **15.1.1**.

10.1.4.1 Caso o aditivo previsto no subitem **15.1.1** não possa ser celebrado até o dia 8 de abril de 2008, em decorrência de ato injustificado exclusivamente atribuído à **MRS**, as **Partícipes** acordam que, a partir de 9 de abril de 2008, a TDP continuará a ser R\$20,62 (vinte Reais e sessenta e dois centavos) por 1000 (mil) tbkms, o que perdurará até que as **Partícipes** celebrem o referido aditivo; celebrado este, a TDP passará a ser R\$16,05 (dezesseis Reais e cinco centavos) por 1000 (mil) tbkms.

10.1.5 A TDP prevista no item **10.1** é composta pelos seguintes percentuais: para manutenção e operação, 55,04% (cinquenta e cinco inteiros e quatro centésimos por cento), e para posse e propriedade, 44,96% (quarenta e quatro inteiros e noventa e seis centésimos por cento).

10.1.6 Os acertos pertinentes às TDPs acima pactuadas levarão em conta os pagamentos de tarifa de direito de passagem já feitos de parte a parte.



- 10.2** As tbkms realizadas pelos trens operados pela **MRS** serão calculadas utilizando-se os dados constantes da Ficha de Programação e Controle de Trens de Carga e Sistema de Controle de Carga (CRG) registrada no CCO, conforme procedimento operacional contido no Anexo A, atendido o item 3.1.
- 10.3** Para apuração das tbkms dos trens de passageiros que circulam nos trechos referidos no subitem 1.2.1 serão considerados os seguintes parâmetros:
- a) peso do trem carregado = 340t (trezentas e quarenta toneladas);
 - b) peso do trem vazio = 300t (trezentas toneladas);
 - c) distância entre Ribeirão Pires (33+413m, cobertura do CTC de Paranapiacaba) e Rio Grande da Serra (37+203m) que corresponde a 3,790 km (três quilômetros, setecentos e noventa metros);
 - d) distância entre Santo André (17+985m) e Pirituba (12+229m) que corresponde a 30,214 km (trinta quilômetros, duzentos e quatorze metros).
- 10.4** Nos trechos de Santo André a Pirituba e de Rio Grande da Serra (acesso ao pátio) a Ribeirão Pires (cobertura do CTC de Paranapiacaba), sobre os quais persistem divergências quanto à titularidade possessória e dominial, parte do valor das TDPs, conforme estabelecido no item 10.1 e seus subitens, ficará com seu pagamento suspenso até que ocorra a decisão judicial final sobre a titularidade dos trechos.
- 10.4.1** Para esses trechos, as **Partícipes** ratificam e pactuam as seguintes TDPs por 1000 (mil) tbkms: (i) R\$4,85 (quatro Reais e oitenta e cinco centavos), para o período de 22 de novembro de 2006 a 28 de fevereiro de 2007; (ii) R\$5,47 (cinco Reais e quarenta e sete centavos), para o período de 1º de março de 2007 a 7 de fevereiro de 2008; (iii) R\$11,34 (onze Reais e trinta e quatro centavos), para o período a partir de 8 de fevereiro de 2008 até 8 de abril de 2008; e (iv) R\$8,83 (oito Reais e oitenta e três centavos) a partir de 9 de abril de 2008, observado o subitem 10.1.4.1 para os itens (iii) e (iv) deste subitem.
- 10.4.1.1** Os acertos pertinentes às TDPs acima pactuadas levarão em conta os pagamentos de tarifa de direito de passagem já feitos de parte a parte.
- 10.4.2** Após a decisão final sobre a titularidade dos trechos ferroviários acima referidos, o total de tbkms apontado e contabilizado pelas **Partícipes** naqueles trechos deverá ser valorado, tomando-se por base a TDP vigente à época, atualizada anualmente em conformidade com a **Cláusula Décima-Terceira**, devendo o pagamento do montante devido ser efetuado pela **Partícipe** devedora no prazo de até 30



(trinta) dias consecutivos, contados da data de publicação da decisão final do processo judicial em que se discute a titularidade dos trechos, aplicando-se, no caso, a regra de que trata o item 13.1.

10.4.3 Findo o processo judicial nº 2002.61.00.010798-9, que tramita ante a Décima Vara Federal da Seção Judiciária de São Paulo, e definida a titularidade possessória e dominial dos trechos entre Santo André e Pirituba e entre Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires, a pendência financeira referente à parcela de posse e propriedade, apontada e contabilizada no período de 1º/1/2000 até 21/11/2006, correspondente às tkms apontadas nas tabelas do Anexo C, será valorada com base na tarifa de R\$2,30 (dois Reais e trinta centavos) – correspondente a 44,96% (quarenta e quatro inteiros e noventa e seis centésimos por cento) da tarifa total de R\$5,115 (cinco Reais e cento e quinze milésimos), vigente em 21 de novembro de 2001 –, corrigida monetariamente pelo IGP-M até a data da decisão final naquele processo, cabendo às **Participes** efetuar Encontro de Contas específico para liquidação da pendência.

10.4.4 O não pagamento ou pagamento a menor do montante acima citado no prazo estipulado no subitem **10.4.2**, implicará a incidência de multa e juros moratórios, conforme o item **11.6** deste instrumento.

CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA – FORMA DE PAGAMENTO

- 11.1** A TDP, serviços prestados, fornecimentos realizados, ressarcimentos devidos e remunerações referentes à utilização de áreas, por uma **Participe** à outra, deverão ser apurados mensalmente, por **Participe**, e, até o 10º (décimo) dia consecutivo do mês subsequente, deverá ser apresentada, por uma **Participe** à outra, a respectiva apuração, com demonstração e comprovação dos respectivos valores.
- 11.2** Cada **Participe** terá 5 (cinco) dias úteis para aprovação da apuração apresentada pela outra **Participe**, considerando-se a falta de pronunciamento no prazo estabelecido motivo suficiente para ter como aprovada a apuração.
- 11.3** Após a aprovação da (s) apuração (ões), cada **Participe** emitirá documento de cobrança com vencimento no último dia útil do mês subsequente à realização das tkms, do (s) serviço (s) e-ou fornecimento (s), devendo o (s) documento (s) de cobrança ser (em) recebido (s) pela outra **Participe** no prazo de até 5 (cinco) dias úteis antes do seu vencimento, com lançamento em Encontro de Contas, conforme o item 2.2.



- 11.4 O documento de cobrança apresentado fora do prazo previsto no subitem anterior será lançado em Encontro de Contas do mês posterior.
- 11.5 O Encontro de Contas, como previsto no item 2.2, será realizado até o último dia útil de cada mês, ocasião em que a **Partícipe** devedora deverá liquidar a diferença de valor por meio de crédito em conta-corrente da **Partícipe** credora, que dará recibo da quantia recebida.
- 11.6 A não liquidação da diferença de valor na respectiva data de vencimento acarretará incidência de multa de 2% (dois por cento), acrescida de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, calculados "pro rata tempore" entre a data de vencimento e a data da efetiva liquidação.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEGUNDA – RECURSOS FINANCEIROS

- 12.1 As **Partícipes** envidarão seus melhores esforços no sentido de obter os recursos orçamentários e financeiros necessários à execução do objeto deste **Convênio**.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – REAJUSTAMENTO DE VALORES

- 13.1 A partir de 1º de março de 2009, os valores estabelecidos neste instrumento e seus anexos serão reajustados, anualmente, em conformidade com a Lei Federal nº 9.069/95, no primeiro dia útil do mês subsequente a cada aniversário do presente **Convênio**, tomando-se por base os Números-Índice do IPC-FIPE (Índice de Preços ao Consumidor, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo), para o mês de março do ano anterior, nos termos da seguinte fórmula:

$$R = P_0 \times (IPC/IPC_0 - 1), \text{ onde:}$$

R = Parcela do reajuste;

P₀ = Valores inicialmente estabelecidos no **Convênio**;

IPC = Número-Índice do mês do reajustamento dos valores;

IPC₀ = Número-Índice do mês-base dos valores (março do ano anterior)

- 13.1.1 Se, até a data da cobrança de cada valor devido, de parte a parte, não tiver sido divulgado o IPC-FIPE do mês, o reajustamento será



calculado, de forma provisória, por meio da aplicação do último índice conhecido.

13.1.2 Quando da publicação do índice definitivo, as **Participes** deverão fazer os ajustes necessários, referentes à diferença do reajuste, no próximo Encontro de Contas mensal.

13.1.3 As **Participes** acordam que, até 18 de abril de 2008, os valores de locação de imóveis previstos no Anexo B serão analisados quanto a sua atualidade e adequação; caso persistam divergências, essas serão dirimidas pelas Diretorias das empresas **Participes**, sendo certo que suas conclusões constarão de aditivo ao **Convênio**.

13.1.4 Durante o prazo de análise previsto no subitem **13.1.3**, as **Participes** acordam praticar os valores de locação atualmente constantes do **Convênio** que vigeu até 21 de novembro de 2006, devidamente reajustados, com base no IPC-FIPE, entre 22 de novembro de 2007 e 29 de fevereiro de 2008.

13.1.5 O primeiro reajustamento previsto no item **13.1** terá como base o mês de março de 2008, uma vez que os períodos anteriores já foram considerados pelas **Participes** no estabelecimento das respectivas TDPs, conforme a **Cláusula Décima**.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES

14.1 **14.1** Diante do objetivo comum das **Participes** de implementarem a segregação das operações da **MRS** e da **CPTM**, bem como da necessidade de viabilizarem os recursos para a implantação da referida segregação, nos trechos entre Manoel Feio e Suzano, entre Rio Grande da Serra e Moóca, da transposição da área central de São Paulo ("Mergulhão") e da Linha A (final da transposição – Jundiaí), as **Participes** acordam que as diretrizes das intervenções necessárias à implantação da referida segregação estão contempladas no Anexo H.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

15.1 As **Participes** concordam que, mesmo após a celebração do presente **Convênio**, restarão pendentes algumas definições com relação às diretrizes estabelecidas no Anexo H, pelo que as **Participes** comprometem-se a celebrar aditivos ao presente **Convênio**, baseados naquelas diretrizes.

15.1.1 O primeiro aditivo a ser celebrado entre as **Participes** contemplará os compromissos e obrigações de cada **Participes** para a implementação



da segregação das operações da **MRS** e da **CPTM**, nos trechos entre Manoel Feio e Suzano e entre Rio Grande da Serra e Moóca, e será negociado de boa-fé pelas **Partícipes**, com previsão de celebração para até 8 de abril de 2008.

15.1.2 O segundo aditivo a ser celebrado entre as **Partícipes** contemplará os compromissos e obrigações de cada **Partícipe** para a implementação da segregação das operações da **MRS** e da **CPTM** no Mergulhão (transposição da área central do Município de São Paulo) e na Linha A (final da transposição – Jundiaí), e será negociado de boa-fé pelas **Partícipes**, com previsão de celebração para até 8 de junho de 2008.

15.2 Considerando que a implementação da segregação das operações da **MRS** e da **CPTM**, que não se superpõe à discussão judicial na ação referida no subitem **10.4.3**, depende de regularização de questões possessórias e dominiais, bem como da análise da necessidade e/ou conveniência da participação da União Federal no tocante às questões envolvidas, as **Partícipes** pactuam que o equacionamento dessas questões será contemplado nos aditivos referidos nos subitens **15.1.1** e **15.1.2**.

15.3 15.2.1 Para tanto, as **Partícipes** atuarão, de forma coordenada, junto à União Federal e ao Governo do Estado de São Paulo, para buscar solução técnico-operacional-legal que garanta a segregação entre carga e passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEXTA – GESTORES DO CONVÊNIO

16.1 Cada **Partícipe** indicará, no prazo de 15 (quinze) dias consecutivos da assinatura do presente, um Gestor devidamente habilitado, com poderes para adotar as providências necessárias ao bom andamento do presente **Convênio**, na pessoa do qual serão feitas as comunicações recíprocas, sempre nos seguintes endereços:

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM

Rua Boa Vista, 175, 10º andar – Centro
CEP 01014-001 - São Paulo – SP

MRS LOGÍSTICA S. A.

Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, 902 – Vila Anastácio
CEP 05092-040 – São Paulo – SP



- 16.2** Os Gestores do presente **Convênio** poderão nomear prepostos para acompanhar, aprovar e atestar a execução de serviços, bem como para definir as condições de serviços operacionais e exercer fiscalização.

CLÁUSULA DÉCIMA-SÉTIMA – ANEXOS

- 17.1** São partes integrantes do presente **Convênio** os anexos:
- Anexo A – Normas Técnicas e Procedimentos Operacionais.
 - Anexo B – Bens Patrimoniais.
 - Anexo C – Tbkms Apuradas nos Trechos onde Persistem Divergências sobre a Titularidade Possessória e Dominial (Jan. de 2000 a Nov. 2006).
 - Anexo D – Condições de Compartilhamento.
 - Anexo E – Plano Investimento da **CPTM** 2006 – 2010.
 - Anexo F – Planos **MRS** 2008-2012.
 - Anexo G – Compromissos Operacionais firmados entre a **MRS** e **CPTM**.
 - Anexo H – Eventos e Investimentos para a Segregação das Operações da **MRS** e **CPTM**

CLÁUSULA DÉCIMA-OITAVA – PENALIDADES

- 18.1** Exceto quando contrariamente disposto no presente **Convênio** e seus Anexos, o descumprimento, por qualquer **Participe**, de qualquer cláusula do presente **Convênio** e de seus Anexos, implicará a aplicação de multa no valor de R\$8.000,0 (oito mil Reais), por ocorrência, atualizada anualmente conforme a **Cláusula Décima-Terceira**; caberá ao Gestor da **Participe** que tiver o direito de multar a outra, avisar seu contraparte, por escrito, com antecedência de 5 (cinco) dias corridos.
- 18.1.1** Especificamente para as ocorrências operacionais com interferência no tráfego de circulação dos trens, as penalidades serão aplicadas conforme o Anexo D (Condições de Compartilhamento), no item 2 e seus subitens.
- 18.1.2** As **Participes** acordam que não haverá aplicação de qualquer penalidade no caso de descumprimentos de qualquer disposição prevista no Anexo H.
- 18.1.3** Eventuais penalidades a serem aplicadas no caso de descumprimento de qualquer disposição prevista no Anexo A deverão observar o disposto no Anexo G, nos itens 1 e 8.
- 18.2** O acerto financeiro conseqüente das penalidades aplicadas será realizado no Encontro de Contas do mês subsequente à ocorrência.



CLÁUSULA DÉCIMA-NONA – PRAZO

- 19.1 A vigência do presente **Convênio** será de 5 (cinco) anos, a contar de sua assinatura pelas **Participes**, podendo ser revisto na metade do prazo, mediante prévio acordo, com comunicação escrita e antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos.

CLÁUSULA VIGÉSIMA – DISPOSIÇÕES GERAIS

- 20.1 Toda e qualquer modificação, alteração ou aditamento ao presente **Convênio** somente será válida se feita por instrumento escrito, assinado por ambas as **Participes**.
- 20.2 O presente **Convênio** constitui o único e integral acordo entre as **Participes**, substituindo todos os outros documentos, cartas, memorandos ou propostas entre as **Participes**, bem como os entendimentos orais mantidos entre as mesmas, anteriores à presente data, sendo certo que a assinatura deste **Convênio** pelas **Participes** também faz com que nada mais deva uma **Participes** à outra, à exceção das pendências de que trata o presente instrumento.
- 20.3 Exceto quando expressamente convencionado em sentido contrário, o não-exercício ou o atraso no exercício, por qualquer das **Participes**, de qualquer direito, recurso, poder ou privilégio dessa **Participes**, segundo este **Convênio**, não implicará renúncia ou novação; o exercício isolado ou parcial de qualquer direito, recurso, poder ou privilégio, segundo este **Convênio**, não impedirá qualquer outro exercício posterior daqueles títulos ou o exercício de qualquer outro direito, recurso, poder ou privilégio.
- 20.4 Qualquer disposição deste **Convênio** que seja considerada proibida, inválida ou inexecutável em nenhuma hipótese invalidará ou afetará o **Convênio** como um todo ou as demais disposições; caso qualquer cláusula do presente **Convênio** seja considerada proibida, inválida ou inexecutável, as **Participes** se comprometem a negociar em boa-fé a substituição de referida cláusula por uma equivalente que seja válida e eficaz.
- 20.5 O presente **Convênio** nem estabelece nem se destina a estabelecer, nenhuma representação, distribuição, sociedade, associação ou qualquer relacionamento semelhante entre as **Participes**; nenhuma das **Participes** terá poderes para representar ou obrigar a outra ou para incorrer em qualquer obrigação em nome da outra **Participes**.

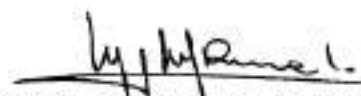
CLÁUSULA VIGÉSIMA-PRIMEIRA – FORO

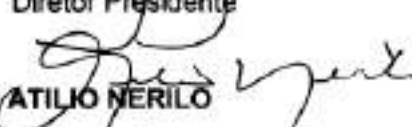
21.1 Fica eleito o Foro Central da Comarca de São Paulo, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir as questões porventura originadas do presente **Convênio** e não resolvidas previamente de comum acordo.

E por estarem justas e acordadas, firmam as **Partícipes** o presente **Convênio** em duas vias de igual teor e forma, perante as duas testemunhas abaixo nomeadas:

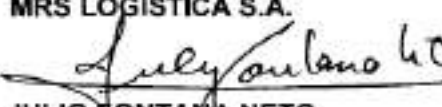
São Paulo, 1º de março de 2007

CPTM - COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS


ALVARO CARDOSO ARMOND
Diretor Presidente

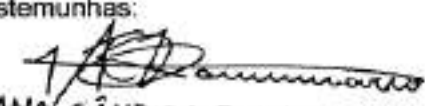

ATILIO NERILIO
Diretor de Operação e Manutenção


SERGIO LUIZ GONÇALVES PEREIRA
Diretor Administrativo e Financeiro

MRS LOGÍSTICA S.A.

JULIO FONTANA NETO
Diretor Presidente


HENRIQUE ACHÉ PILLAR
Diretor de Desenvolvimento, Finanças e
Relações com Investidores

Testemunhas:


1) ANA CÂNDIDA F. SAMMARCO
CPF. 290.176.828-84


2) JOSE ROBERTO LOURENÇO
CPF. 029.263.118-62



ANEXO A**NORMAS TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS**

Número da Norma Geral	Versão	Título
NG/004	01	Diretrizes Operacionais
NG/005	01	Transporte, Tráfego e Segurança do Serviço de Transporte de Passageiros.
NS DAF/005	01	Cláusulas de Segurança do Trabalho nas Contratações de Terceiros.
NS DO/002	04	Determinações para a execução de Obras e Serviços ao longo da via férrea.
NI 05/001		Sistema de Prevenção de Acidentes Ferroviários – SIPAT

PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO - LINHAS A/D		
Número	Revisão	Título
AB 3113-1	D	Abaloamento de Viadutos Ferroviários e Passagens Inferiores por Veículos Rodoviários
AK 1986-8	A	Acompanhamento de Interferências e de Falhas de Gestão Operacional no Uso Compartilhado de Linhas
AB 3089-5	E	Aspectos de Sinais
AD 2149-6	I	Atuação na Ocorrência de Cautelas Emergenciais
AN 1057-0	0	Autorização do CCO
AB 3095-0	C	Avaria de Rádio dos Trens, Locomotivas e Demais Veículos Ferroviários.
AJ 2039-0	D	Avaria em Equipamentos de Segurança em Veículos Ferroviários
AL 1335-0	A	Avaria no Sistema de Sinalização de Bordo dos Trens metropolitanos, Locomotivas e Demais Veículos Ferroviários.
AB 3092-5	F	Avaria no Sistema de Sinalização de Campo.
AJ 8065-1	C	Circulação com Cab-Signal.



AB 3090-9	C	Circulação de Trens com Degradação no CCO.
AH 2503-1	A	Circulação de Trens de Carga
AK 5091-9	O	Circulação de Trens de Carga de Produtos Perigosos no Trecho de Rio Grande da Serra à Paranapiacaba, Via Alça da Variante de Suzano.
AK 2011-4	A	Circulação de Trens de Carga para Jundiaí (FERROBAN) e de Jundiaí (FERROBAN) e entre Ribeirão Pires (CPTM) e Rio Grande da Serra (MRS).
AN 1128-3	O	Circulação de Trem Metropolitano entre Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra
AH 2498-1	D	Circulação de Veículos Leves
AD 2022-8	C	Circulação pela Via 1 no Trecho do Túnel para a Estação de Francisco Morato.
AB 3091-7	C	Circulação sem ATC ou Cab-Signal
AD 5732-6	E	Comunicação para Deslocamento de Trens de Serviço e veículos Ferroviários e o CCO.
AF 6063-6	B	Concessão de Intervalos e Acessos às Áreas Operacionais
AK 2006-8	O	Controle de Trens de Carga
AK 2718-6	O	Controle de Trens Metropolitanos entre Ribeirão Pires e Paranapiacaba.
AD 3318-4	D	Emplacamento de Vias
AK 8600-0	A	Estacionamento de Trens Metropolitanos, Locomotivas e Demais Veículos Ferroviários.
AD 2336-7	E	Homologação de Maquinista e Auxiliar de Maquinista Treinados pela MRS
AK 3169-8	E	Manobras em Pátios não Sinalizados.
AB 3093-3	F	Manobras em Trecho Sinalizado
AL 1759-2	O	Marco Zero
AN 2757-0	O	Metodologia de Implantação e Treinamento de Procedimentos de Operação
AB 3088-7	D	Níveis de Velocidade
AD 5322-3	E	Operação Comercial
AK 2004-1	A	Operação de Travadores Elétricos
AK 7821-0	O	Operação em Comando Manual da Passagem em Nível de Rio Grande da Serra
AD 5683-4	G	Padronização da Comunicação Através do Sistema de Radiocomunicação
AB 2879-3	D	Passagem em Nível Inoperante
AB 3100-0	E	Recuo de Trens




PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO - LINHAS E/F		
Número	Revisão	Título
AI 6454-6	C	Abalroamento de Viadutos Ferroviários e Passagens Inferiores por Veículos Rodoviários
AI 0355-5	A	Acompanhamento de Interferências e de Falhas de Gestão Operacional no Uso Compartilhado de Linhas
AF 5995-6	F	Aspectos de Sinais
AI 6455-4	F	Atuação na Ocorrência de Cautelas Emergenciais
AN 1059-7	0	Autorização do CCO
AF 6000-8	B	Avaria de Rádio dos Trens, Locomotivas e Demais Veículos Ferroviários.
AJ 2059-4	D	Avaria em Equipamentos de Segurança em Veículos Ferroviários
AF 5998-0	C	Avaria no Sistema de Sinalização de Campo.
AF 5996-4	B	Circulação de Trens com Degradação no CCO.
AK 2890-5	A	Circulação de Trens de Carga
AK 2720-8	0	Circulação de Trens de Carga de Produtos Perigosos no Trecho de Rio Grande da Serra à Paranapiacaba, Via Alça da Variante de Suzano.
AK 7794-9	A	Circulação de Trens de Carga em Suzano, entre Pinheirinho e Suzano e entre Estudantes e César de Souza.
AH 2500-7	B	Circulação de Veículos Leves
AI 6457-0	D	Comunicação para Deslocamento de Trens de Serviço e veículos Ferroviários e o CCO.
AB 3245-6	D	Concessão de Intervalos e Acessos às Áreas Operacionais
AK 2008-4	B	Controle de Trens de Carga
AF 6010-5	C	Emplacamento de Vias
AK 8602-6	A	Estacionamento de Trens Metropolitanos, Locomotivas e Demais Veículos Ferroviários.
AJ 2074-8	C	Homologação de Maquinista e Auxiliar de Maquinista Treinados pela MRS
AK 3170-1	C	Manobras em Pátios não Sinalizados.
AF 5999-9	D	Manobras em Trecho Sinalizado
AL 1759-2	0	Marco Zero
AN 2759-7	0	Metodologia de Implantação e Treinamento de Procedimentos de Operação
AF 5994-8	E	Níveis de Velocidade
AI 6470-8	E	Operação Comercial
AK 5101-0	A	Operação das Chaves Manuais HT-20 das Vias

		Principais sem Travador Elétrico
AK 2952-9	B	Operação de Travadores Elétricos
AK 7821-0	0	Operação em Comando Manual da Passagem em Nível de Rio Grande da Serra
AI 6472-4	H	Padronização da Comunicação Através do Sistema de Radiocomunicação
AF 6008-3	B	Passagem em Nível Inoperante
AF 6004-0	C	Recuo de Trens

NORMAS TÉCNICAS:

Adotar-se-ão normas da American Association Railway (AAR) na ausência de normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).



ANEXO B**QUADRO DE ÁREAS DE UMA OPERADORA UTILIZADAS PELA OUTRA**

1. A planilha anexa ao presente documento é o rol dos bens patrimoniais da MRS utilizados pela CPTM e dos bens patrimoniais da CPTM utilizados pela MRS.
2. Os dados da planilha anexa serão analisados pelas partes, conforme cláusula 13 em seus sub-ítem 13.1.3, 13.1.4 e 13.1.5.



ANEXO B
QUADRO DE AREAS DA MRS UTILIZADAS PELA CPTM.
PATIO DA LAPA

<i>BP MRS</i>	<i>BP CPTM</i>	<i>Área (m²)</i>	<i>Utilização</i>	<i>VALOR LOCATIVO (R\$)</i>
420 3663	420 3663	149,00	Almoxarifado	773,16
420 3662	420 3662	471,00	Almoxarifado	2.806,58
420 3661	420 3661	126,00	Escritório	470,80
420 0034	420 0034	218,00	Oficina	534,76
420 8047	420 3675	50,00	Oficina	127,07
420 3660	420 3660	165,00	Almoxarifado	628,72
420 3659	420 3659	192,00	Oficina	731,60
420 8045	420 3653	657,00	Almoxarifado	3.230,25
420 3652	420 3652	377,00	Base manut.	1.853,58
420 8012	421 0030	170,00	Carpintaria	882,12
420 2414	420 2414	54,00	Almoxarifado	110,99
420 3741	420 3649	111,00	Almoxarifado	228,14
420 3649	420 2415	92,00	Almoxarifado	189,09
420 3658	420 3658	541,00	Oficina	2.428,79
420 3657	420 3657	408,00	Oficina	1.831,70
420 3656	420 3656	675,00	Oficina	3.030,38
420 3653	420 3655	64,00	Vest/Sanit/Refeit	287,33
420 3654	420 3654	146,00	Sanitários	655,46
420 3647	420 3647	273,00	Serralheria	1.416,58
420 3667	420 3667	296,00	Escritório	1.804,74
420 3669	420 3669	410,00	Estac/Vest/Almox	1.118,81
420 3670	420 3670	135,00	Oficina	376,47
420 3648	420 3648	1.718,00	Galpão	3.531,10
420 3062	420 3062	1.283,00	Almox. / Refeit.	4.325,90
420 8058	420 3735	1.802,00	Oficina	5.220,23
420 3700	420 3700	191,00	Sanitários	573,98
420 3711	420 3711	161,00	Galpão Corretiva	562,00
Sem BP	Sem BP	220,00	Galpão Corretiva	767,95
Sem BP	Sem BP	380,00	Oficina	1.326,45
Sem BP	Sem BP	225,00	Oficina	785,40
420 3695	420 3695	170,00	Abrigo p/ carros	431,25
420 8048	420 3682	261,00	Segur. do trabalho	1.025,22
429 0116	429 0116	235,00	Almox / Sucata	1.265,19
429 0118	429 0118	476,00	Almoxarifado	2.745,74
429 0123	429 0123	152,00	Almoxarifado	876,79
		13.054,00	TOTAL	48.954,32

ANEXO B**QUADRO DE AREAS DA MRS UTILIZADAS PELA CPTM.****PATIO DA LAPA**

<i>BP MRS</i>	<i>BP CPTM</i>	<i>Área (m²)</i>	<i>Utilização</i>	<i>VALOR LOCATIVO (R\$)</i>
421 0000	421 0000	2.400,00	Oficina	13.155,36
420 3730	420 3730	800,00	Oficina	2.508,96
420 3677	420 3677	192,00	Sanitários	470,97
420 3704	420 3704	122,00	Almoxarifado	299,27
		3.514,00	TOTAL	16.434,56



ANEXO B**JUNDIAÍ - QUADRO DE ÁREAS DA CPTM UTILIZADAS PELA MRS**

<i>BP MRS</i>	<i>BP CPTM</i>	<i>Área (m2)</i>	<i>Utilização</i>	VALOR LOCATIVO (R\$)
4203775	4203775	1.054,00	Posto de abastecimento	2.211,59
4200039	4200039	300,00	Solicitado	704,99
4200093	4200093	55,00	Revista	102,38
		1.409,00	TOTAL	3.018,96

SÃO CAETANO - QUADRO DE ÁREAS DA MRS UTILIZADAS PELA CPTM.

<i>BP MRS</i>	<i>BP CPTM</i>	<i>Área (m2)</i>	<i>Utilização</i>	VALOR LOCATIVO (R\$)
4208033	4203560	839,00	Manutenção	4.032,06
4200091	4200091	197,00	Manutenção	611,66
4200090	4200090	138,00	Manutenção	525,87
4200092	4200092	235,00	Manutenção	1.042,95
4200093	4200093	122,00	Limpeza	506,62
		1.531,00	TOTAL	6.719,16



ANEXO C**TBKMS APURADAS NOS TRECHOS ONDE PERSISTEM DIVERGÊNCIAS
SOBRE A TITULARIDADE DO DIREITO DE PROPRIEDADE (2000/2006)**

1. A planilha anexa ao presente documento contém a quantidade de tbkms que foram apuradas entre 1º de janeiro de 2000 e 20 de novembro de 2006, tanto em relação à MRS quanto em relação à CPTM, referentes aos trechos ferroviários onde persistem divergências entre as partes referentes à titularidade possessória e dominial das linhas que os compõem.
2. Até 29 de fevereiro de 2008 a MRS revisará os valores de tbkms constantes da planilha anexa, considerando-se que tais valores já vinham sendo praticados pelas partes e formalizados por meio dos encontros de contas mensais já realizados.
3. Em caso de divergência, as pendências serão encaminhadas às Diretorias das empresas Partícipes, sendo certo que as conclusões, se necessário, constarão de aditivo ao **Convênio**.



ANEXO C

TBKM's APURADOS NOS TRECHOS ONDE PERSISTEM DIVERGÊNCIAS SOBRE A TITULARIDADE DO DIREITO DE PROPRIEDADE (2000/2006)

ANO	MÊS	MRS TRENS DE CARGA			CPTM - TRENS METROPOLITANOS
		tbkm			tbkm
		Santo André - Pirituba	Rio Grande da Serra - Ribeirão Pires		Rio Grande da Serra - Ribeirão Pires
2000	Janeiro	7.136.602,00	954.402,00		5.005.709,00
	Fevereiro	8.743.231,00	1.127.273,00		4.796.620,00
	Março	8.709.406,00	1.240.831,00		4.910.463,00
	Abril	9.739.800,00	1.533.461,00		4.757.705,00
	Maio	9.853.491,00	1.466.326,00		5.014.655,00
	Junho	9.635.105,00	1.413.684,00		4.972.969,00
	Julho	8.835.094,00	1.342.479,00		4.988.115,00
	Agosto	10.719.194,00	1.329.583,00		5.012.689,00
	Setembro	9.988.955,00	1.416.007,00		4.715.438,00
	Outubro	10.632.996,00	1.444.320,00		5.025.467,00
	Novembro	9.638.597,00	1.523.971,00		5.216.738,00
	Dezembro	10.077.672,00	1.427.802,00		5.392.104,00
	SUBTOTAL	113.710.143,00	16.220.139,00		59.808.672,00
2001	Janeiro	9.173.957,00	1.740.410,00		5.578.673,00
	Fevereiro	7.636.886,00	1.367.288,00		4.971.389,00
	Março	8.289.296,00	1.596.753,00		5.452.469,00
	Abril	8.395.314,00	1.417.388,00		5.111.576,00
	Maio	8.324.895,00	1.486.693,00		5.436.742,00
	Junho	7.354.220,00	1.114.805,00		4.604.379,00
	Julho	7.995.395,00	1.025.222,00		4.732.957,00
	Agosto	8.153.029,00	1.156.799,00		4.830.268,00
	Setembro	8.279.083,00	1.200.509,00		4.317.845,00
	Outubro	9.641.099,00	1.222.734,00		4.383.714,00
	Novembro	9.088.726,00	1.077.173,00		4.225.849,00
	Dezembro	8.025.214,00	996.071,00		4.781.613,00
	SUBTOTAL	100.357.114,00	15.401.845,00		58.427.474,00
2002	Janeiro	7.547.996,00	1.160.472,00		4.925.709,00
	Fevereiro	7.509.458,00	1.088.237,00		5.165.220,00
	Março	9.032.805,00	1.365.069,00		5.541.029,00
	Abril	8.944.444,00	1.301.663,00		5.657.398,00
	Maio	11.486.264,00	1.144.003,00		5.788.478,00
	Junho	10.875.879,00	1.489.017,00		5.739.587,00

ANEXO C

TBKM's APURADOS NOS TRECHOS ONDE PERSISTEM DIVERGÊNCIAS SOBRE A TITULARIDADE DO DIREITO DE PROPRIEDADE (2000/2006)

ANO	MÊS	MRS TRENS DE CARGA			CPTM - TRENS METROPOLITANOS
		tbkm			tbkm
		Santo André - Pirituba	Rio Grande da Serra - Ribeirão Pires	Rio Grande da Serra - Ribeirão Pires	
	Julho	9.648.664,00	1.022.713,00	5.993.763,00	
	Agosto	11.225.264,00	1.273.005,00	5.965.224,00	
	Setembro	9.576.869,90	946.822,60	5.772.801,60	
	Outubro	9.809.300,50	1.001.261,10	5.953.278,60	
	Novembro	9.155.257,30	778.818,00	5.688.014,60	
	Dezembro	8.474.841,00	965.349,10	5.676.131,40	
	SUBTOTAL	113.287.042,70	13.536.429,80	67.866.634,20	
2003	Janeiro	8.734.340,10	959.979,90	5.636.412,20	
	Fevereiro	9.295.923,40	1.112.182,30	5.370.088,90	
	Março	8.975.409,90	1.025.158,60	5.989.488,60	
	Abril	9.957.041,00	988.105,10	5.843.876,80	
	Maio	10.087.186,70	925.254,70	6.099.057,50	
	Junho	9.167.446,80	774.682,10	5.855.701,60	
	Julho	10.946.658,20	912.490,80	6.060.968,00	
	Agosto	11.233.117,20	806.663,20	6.078.667,30	
	Setembro	10.616.878,30	874.198,40	5.968.305,28	
	Outubro	10.673.707,00	875.510,00	6.202.616,58	
	Novembro	11.422.720,20	1.139.772,60	5.991.078,76	
	Dezembro	10.808.752,40	1.176.544,60	6.266.615,32	
	SUBTOTAL	121.919.181,20	11.570.542,30	71.362.876,84	
2004	Janeiro	10.647.939,10	992.151,00	6.144.668,22	
	Fevereiro	11.032.113,50	1.015.460,70	5.740.495,32	
	Março	10.873.155,90	1.100.113,00	6.403.331,36	
	Abril	11.457.783,90	1.188.185,80	6.003.968,70	
	Maio	13.047.469,00	1.159.606,70	6.262.556,68	
	Junho	12.992.150,50	1.485.361,40	6.133.131,16	
	Julho	13.228.371,40	1.408.362,00	6.274.995,66	
	Agosto	12.593.338,70	1.227.308,00	6.309.005,56	
	Setembro	12.111.013,80	1.264.731,50	6.078.189,20	
	Outubro	12.383.861,00	1.348.668,10	6.253.499,90	
	Novembro	12.566.991,80	1.402.686,20	6.044.968,48	
	Dezembro	11.852.942,70	1.460.041,00	6.327.833,14	

ANEXO C

TBKM's APURADOS NOS TRECHOS ONDE PERSISTEM DIVERGÊNCIAS SOBRE A TITULARIDADE DO DIREITO DE PROPRIEDADE (2000/2006)

ANO	MÊS	MRS TRENS DE CARGA			CPTM - TRENS METROPOLITANOS
		tbkm			tbkm
		Santo André - Pirituba	Rio Grande da Serra - Ribeirão Pires	Rio Grande da Serra - Ribeirão Pires	
	SUBTOTAL	144.787.131,30	15.052.675,40	73.976.643,38	
2005	Janeiro	11.133.606,50	1.323.566,30	6.201.226,12	
	Fevereiro	9.631.660,40	1.081.407,60	5.684.726,60	
	Março	12.573.351,40	1.557.257,30	6.379.252,20	
	Abril	13.376.678,70	1.470.795,00	6.138.397,70	
	Maio	14.538.377,20	1.560.928,60	6.290.566,20	
	Junho	15.228.524,70	1.706.275,70	6.271.692,00	
	Julho	15.390.162,30	1.622.836,80	6.462.670,10	
	Agosto	18.000.584,10	1.925.806,60	6.584.139,60	
	Setembro	17.226.729,30	1.666.420,10	6.271.578,30	
	Outubro	16.670.658,90	1.532.222,80	6.434.434,60	
	Novembro	15.978.486,00	1.405.946,90	6.240.765,60	
	Dezembro	16.676.611,70	1.586.992,80	6.611.920,30	
	SUBTOTAL	176.425.431,20	18.440.456,50	75.571.369,32	
2006	Janeiro	16.130.513,30	1.455.058,50	6.499.319,40	
	Fevereiro	14.619.335,70	1.480.999,90	5.837.509,60	
	Março	18.337.030,90	1.931.316,50	6.590.468,90	
	Abril	18.837.098,70	1.972.598,70	6.116.832,60	
	Maio	18.947.362,00	2.135.607,80	6.698.825,00	
	Junho	17.202.653,50	1.746.634,50	6.727.742,70	
	Julho	18.066.772,10	1.994.453,10	6.911.216,60	
	Agosto	17.878.832,70	1.659.575,40	7.040.304,00	
	Setembro	17.587.280,60	1.723.830,00	6.562.347,10	
	Outubro	17.383.023,90	1.839.275,70	7.040.304,00	
	Novembro	11.464.625,60	1.185.642,70	4.237.712,70	
	SUBTOTAL	186.454.529,00	19.124.992,80	70.262.582,60	
TOTAL GERAL		956.940.572,40	109.347.080,80	477.276.252,34	

(*) Em razão da impossibilidade de identificação dos registros das viagens do período (outubro/06), devido à perda dos dados do sistema de controle de viagens, o valor de outubro é provisório e o mesmo do mês de Agosto/06

(**) até 20/11/2006



ANEXO D**CONDIÇÕES DE COMPARTILHAMENTO****1. DEFINIÇÕES****1.1 INTERFERÊNCIA**

Define-se interferência como sendo a ampliação do intervalo entre trens provocada por uma operadora na execução da programação da outra medida em minutos.

1.2 DESEMPENHO

Define-se desempenho como os atributos que identifiquem a performance dos trens de uma operadora quando em circulação em linha controlada pela outra operadora.

1.3 REGULARIDADE

É o efetivo cumprimento das programações dos serviços, de horários e intervalos estabelecidos para a operação comercial normal.

1.4 INDICE DE REGULARIDADE

É o desvio percentual entre o intervalo programado para circulação dos trens metropolitanos e o realizado, por conta de Ocorrência Operacional. Para apuração do desvio são consideradas quatro faixas de interferências.

Faixa "A" são viagens realizadas pelos trens metropolitanos com desvio no intervalo menor ou igual a 15% acima do intervalo programado para aquele horário;

Faixa "B" são viagens realizadas pelos trens metropolitanos com desvio no intervalo acima de 15% e menor ou igual a 30% do intervalo programado para aquele horário;

Faixa "C" são viagens realizadas pelos trens metropolitanos com desvio no intervalo acima de 30% e menor ou igual a 50% do intervalo programado para aquele horário;

Faixa "D" são viagens realizadas pelos trens metropolitanos com desvio no intervalo acima de 50% do intervalo programado para aquele horário.



1.5 OCORRÊNCIA OPERACIONAL

É qualquer evento que degrada a circulação prevista na programação dos trens metropolitanos, medida em minutos, cumulativamente.

1.6 TREM DE CARGA

É uma composição ferroviária, formada por vagões (carregados ou não) tracionados por locomotiva (s), que se destinam ao transporte de produtos, isto é, todo aquela que circula para servir o interesse do fluxo de cargas.

1.7 LOCOMOTIVA (S) ESCOTEIRA (S)

É o deslocamento de uma ou mais locomotiva (s) sem o acoplamento de vagões vazios ou carregados.

1.8 HORÁRIO DE PICO

Período definido por linha, quando ocorre a maior concentração da demanda de usuários nos trens metropolitanos, não sendo permitido o tráfego de trens de carga.

1.9 HORÁRIO DE COMPARTILHAMENTO

Período definido por linha onde os trens de carga poderão trafegar compartilhando a circulação com os trens metropolitanos, conforme indicado no item 4.2 deste anexo.

1.10 TRENS DE SERVIÇO

É uma composição de locomotiva (s) acoplada (s) a vagão (ões) e/ou guindaste (s), para atendimento a ocorrências ferroviárias ou serviços de via permanente.

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

2.1. A MRS poderá circular seus trens e locomotivas nos intervalos de trens de passageiros, observadas as condicionantes dos itens 3 e 4 deste anexo.

2.2. As velocidades e tempos de percurso deverão estar compatíveis com os perfis geométricos da via permanente, garantindo a integridade da segurança operacional.

2.3. A apuração e análise das interferências terão como base o monitoramento e registros das ocorrências operacionais dos CCOs da CPTM e do CTC da MRS.

2.3.1 A apuração de interferências tem como finalidade a análise do desempenho dos trens de uma operadora quando em circulação em



linha controlada pela outra, visando a otimizar a performance dos trens.

- 2.3.2 Caso a MRS provoque interferência na circulação dos trens da CPTM em um determinado intervalo de compartilhamento, será penalizada com a supressão de uma faixa de circulação na linha da interferência, a título de compensação. Nesses termos a penalização será aplicada na seguinte prioridade:

- a) Durante o mesmo intervalo de compartilhamento; ou
- b) No subsequente intervalo de compartilhamento da interferência, num prazo de 24 horas em dias úteis.

- 2.3.2.1 No sábado, domingo ou feriado deverá ser penalizada no mesmo final de semana ou feriado, na mesma prioridade anterior.

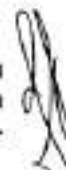
- 2.3.2.2 Quando da aplicação de penalização com a supressão, a faixa a ser suprimida deverá ser definida pelos envolvidos no acompanhamento da circulação.

- 2.3.3 Em interferência causada pela MRS na circulação dos trens da CPTM, em um determinado intervalo de compartilhamento, que provoque a perda de mais de uma faixa de circulação dos trens de carga, estas poderão ser consideradas, a critério da CPTM, como compensadas a título de penalização, conforme previsto no subitem 2.3.2.

- 2.3.4 Os trens de carga penalizados conforme o subitem 2.3.3 poderão circular limitados à quantidade de faixas estabelecidas nos próximos períodos ou fora do horário comercial, respeitada, neste caso, a capacidade operacional do período.

- 2.3.5 Caso não haja viabilidade operacional para a supressão de uma ou mais faixas, conforme os subitens 2.3.2, 2.3.3 e 2.3.4, a critério da CPTM, será aplicada a penalização prevista na Cláusula Décima-Oitava do Convênio.

- 2.3.6 A circulação dos trens de carga subsequentes ao trem que causou a interferência poderá ser autorizada somente após a normalização da circulação dos trens da CPTM; esta normalização se refere apenas à interferência causada pela MRS.



2.3.7 O acompanhamento da circulação dos trens de carga será diário, com a participação de representantes da MRS, que deverão estar alocados nos CCOs da CPTM.

2.3.7.1 Toda e qualquer interferência relacionada ao subitem 2.3.5 obrigatoriamente deverá passar pela análise dos envolvidos e/ou dos representantes da CPTM e MRS, antes da efetiva emissão de Nota de Débito. Na ausência de acompanhamento da circulação dos trens de carga por parte da MRS nos CCOs da CPTM, esta não aceitará solicitação de reanálise para cancelamento da (s) penalização (ões).

2.3.8 A aplicação da penalização, atendido o subitem 2.3.7, prevista no subitem 2.3.5, deverá ser efetuada via Gestor, pela emissão de nota de débito correspondente.

2.3.9 São consideradas, para efeito de supressão de faixa ou penalização, as interferências causadas por exclusiva responsabilidade da MRS e superiores aos tempos definidos a seguir:

Linha A: Trecho Luz – Jundiaí.

8 (oito) minutos no trem metropolitano subsequente.

Linha D: Trecho Luz – Rio Grande da Serra

6 (seis) minutos no trem metropolitano subsequente.

Linha E: Trecho Calmon Viana – Estudantes.

6 (seis) minutos no trem metropolitano subsequente.

Linha E (Expresso): Trecho Eng. São Paulo – Luz.

2 (dois) minutos no trem metropolitano subsequente.

Linha F: Trecho Calmon Viana – Brás.

4 (quatro) minutos no trem metropolitano subsequente.

2.4. A quantidade de trens de carga em circulação nas linhas da CPTM, nos horários de vale, está definida no item 4.5.

2.5. O acesso à circulação de trens de carga, nas linhas da CPTM, deverá ser atendido no prazo máximo de 30 (trinta) minutos, contados a partir dos horários de compartilhamento (item 4.2), do recebimento pelo CCO da Ficha de Programação e Controle de Trens de Carga, ou por meio do sistema de



controle de carga (CRG), e da solicitação do maquinista no sinal de saída do pátio ou estação de acesso até sua efetiva entrada na linha principal da CPTM.

- 2.5.1 Havendo a circulação de um trem de carga entre Manoel Feio e Suzano, os acessos de solicitações de circulação de trens de carga no referido trecho poderão ser efetuados no prazo de até 45 (quarenta e cinco) minutos; não procedendo estas considerações, prevalece o acesso em até 30 (trinta) minutos.
- 2.5.2 Para evitar cruzamento ou acúmulo de trens de carga entre Brás e Barra Funda os acessos à circulação de trens de carga para o referido trecho poderão ser efetuados no prazo de até 45 (quarenta e cinco) minutos; não procedendo estas considerações, prevalece o acesso em até 30 (trinta) minutos.
- 2.5.3 Havendo fiscalização, conforme a Cláusula Nona do Convênio, a contagem do prazo estabelecido no item 2.5 será iniciada novamente; não havendo irregularidades que sejam motivo de retenção do trem, a CPTM promoverá a liberação da circulação do trem.
- 2.5.4 Havendo cancelamento de rota estabelecida para a entrada em tráfego do trem de carga, por motivos de responsabilidade da MRS, será iniciado novo prazo máximo de 30 ou 45 minutos (subitens 2.5.1 ou 2.5.2) a partir da solicitação.
- 2.6. No caso de restrições à circulação dos trens de carga, seja no atraso do licenciamento seja em ocorrências que impliquem a impossibilidade de chegar ao seu destino, nas linhas sob gestão operacional da CPTM, esta poderá compensar a quantidade de faixas acordadas para o (s) determinado (s) trecho (s), da seguinte forma:
 - 2.6.1 Prioritariamente no mesmo intervalo de compartilhamento, a título de compensação, ou no intervalo de compartilhamento seguinte, não computando este nas quantidades de faixas disponíveis e desde que haja disponibilidade operacional.
 - 2.6.2 Em intervalo de compartilhamento acordado entre MRS e CPTM, num prazo máximo de 24 horas, e desde que haja disponibilidade operacional.
 - 2.6.3 Caso a CPTM não consiga atender os subitens 2.6.1 e 2.6.2, deverá ser penalizada de acordo com a Cláusula Décima-Oitava do Convênio; a aplicação da penalização deverá ser efetuada via Gestor.



2.6.4 Toda e qualquer interferência obrigatoriamente deverá passar pela análise dos envolvidos e/ou dos representantes da CPTM e MRS, antes da efetiva emissão de Nota de Débito.

2.7. Havendo problemas de caso fortuito ou de força maior (conforme os itens 3.11 e 3.12 da Cláusula Terceira do Convênio), que interfiram na circulação dos trens metropolitanos ou nos trens de carga, não serão aplicadas as regras estabelecidas no itens 2.3 e 2.6.

2.8. As disposições referentes ao compartilhamento poderão ser analisadas anualmente a partir da assinatura do Convênio. Quando ocorrerem alterações, em função de variações das condições operacionais da CPTM e da MRS, desde que acordado entre as partes, estas serão objeto de aditivo ao Convênio.

3. FAIXA HORÁRIA E INTERVALO MÍNIMO ENTRE TRENS DE PASSAGEIROS DA CPTM.

3.1. LINHAS A/D – Condições Atuais

Trecho Rio Grande da Serra – Luz			
Faixa horária Das	Intervalo entre trens (minutos)		
	Dia útil	Sábado	Domingo e Feriado
04h00 às 09h00	08	12	15
09h00 às 15h00	12	12	15
15h00 às 20h00	08	12	15
20h00 às 24h00	15	15	20

Trecho Luz – Francisco Morato			
Faixa horária das	Intervalo entre trens (minutos)		
	Dia útil	Sábado	Domingo e Feriado
04h00 às 09h00	08	12	15
09h00 às 15h00	12	12	15



15h00 às 20h00	08	12	15
20h00 às 24h00	15	15	20

Trecho Francisco Morato – Jundiaí			
Faixa horária das	Intervalo entre trens (minutos)		
	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
04h00 às 20h00	22	22	30
20h00 às 24h00	22	30	30

3.2. LINHAS E/F – Condições Atuais

Trecho Estudantes – Guaianazes			
Faixa Horária das	Intervalo entre trens (minutos)		
	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
04h00 às 09h00	09	10	12
09h00 às 15h00	10	10	12
15h00 às 20h00	09	10	12
20h00 às 24h00	12	12	12

Trecho Guaianazes – Luz			
Faixa Horária das	Intervalo entre trens (minutos)		
	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
04h00 às 09h00	06	10	12
09h00 às 15h00	10	10	12
15h00 às 20h00	06	10	12



20h00 às 24h00	12	12	12
----------------	----	----	----

Trecho Calmon Viana – Brás			
Faixa horária das	Intervalo entre trens (minutos)		
	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
04h00 às 09h00	08	12	15
09h00 às 15h00	12	12	15
15h00 às 20h00	08	12	15
20h00 às 24h00	20	20	20

4. LIMITES DE COMPARTILHAMENTO DE TRANSPORTE DE CARGA DA MRS NAS LINHAS DEFINIDAS NOS SUBITENS 1.1.1 E 1.1.2 DO CONVÊNIO.

4.1. LOCOMOTIVAS E VAGÕES

- 4.1.1 As locomotivas autorizadas para composição de trens de carga em circulação nas linhas A, D, E e F deverão ter seu peso máximo de até 30ton/eixo (trinta toneladas por eixo).
- 4.1.2 Decorridos 90 (noventa) dias a partir da assinatura do Convênio, os trens de carga, de serviço e locomotiva (s) escoteira (s), que circulam nas linhas A e D, deverão ter suas locomotivas comandantes equipadas com interface eletro-pneumático (ATC).
- 4.1.3 A circulação, nas linhas E e F, de locomotivas com interface eletro-pneumático, está condicionada ao cronograma de implantação do ATS pela CPTM e do projeto de segregação das operações da MRS e da CPTM, conforme previsto no Anexo H do Convênio, que contempla acordo entre as partes em função do desenvolvimento dos projetos em questão.
- 4.1.4 Os vagões autorizados para composição de trens de carga em circulação nas linhas A, D, E e F deverão ter seu peso máximo de até 30ton/eixo (trinta toneladas por eixo).



4.2. HORÁRIO DE COMPARTILHAMENTO.

Período em que trens e locomotiva (s) escoteira (s) operados pela MRS podem circular nas linhas definidas nos subitens 1.1.1 e 1.1.2 do Convênio.

	Linhas A/D			Linhas E/F		
	Dias Úteis	Sábados	Domingos e Feriados	Dias Úteis	Sábados	Domingos e Feriados
Horários	00h00 às 04h00	00h00 às 04h00	00h00 às 04h00	00h00 às 04h00	00h00 às 04h00	00h00 às 24h00
	09h00 às 15h00	09h00 às 24h00	04h00 às 24h00	09h00 às 15h00	09h00 às 24h00	
	21h00 às 24h00			22h00 às 24h00		

	Intercâmbio Brás		
	Dias Úteis	Sábados	Domingos e Feriados
Horários	23h30 às 04h00	00h00 às 04h00	00h00 às 24h00
	10h15 às 14h30	09h00 às 24h00	

OBSERVAÇÕES:

- O intervalo iniciará às 8h30 em Rio Grande da Serra e em Jundiaí.
- O intervalo se encerra às 15h30 em Mooca ou 16h em Santo André para trens que se deslocarem no sentido de Rio Grande da Serra.
- O intervalo encerra às 15h15 em Lapa para trens que se deslocarem no sentido de Jundiaí.
- Os Trens de carga que se destinam ao intercâmbio devem partir em horário que garanta a sua passagem até às 3h30 no período noturno e até às 14h30 no período da tarde. Os trens poderão partir de Engenheiro Manoel Feio até às 13h35 no período diurno e até às 2h35 no período noturno. Já os trens de Lapa/Água Branca poderão partir até às 13h50 no período diurno e até às 3h no período noturno.



- e. Todo trem de carga deve partir em horário que garanta sua chegada ao seu destino, observando-se os horários-limite de passagem pelo intercâmbio, quando for o caso.
- f. A travessia do pátio de Engenheiro Manoel Feio para TESP (Usiminas) não poderá ser executada nos intervalos:
 - Das 4h às 9h e das 15h30 às 22h nos dias úteis;
 - Sábados, das 4h às 9h.
- g. As travessias nos pátios da Estação de Jundiaí podem ser executadas em qualquer horário.
- h. Os trens procedentes de Engenheiro Manoel Feio para Suzano ou no sentido contrário poderão circular a partir das 21h30.
- i. Os trens com destino a INAL (Mogi das Cruzes), com manobras de reversão em César de Souza, serão computados como uma única faixa.

4.3. DIMENSÃO DO TREM

4.3.1 As dimensões máximas dos trens operados pela MRS, nas quais estão inclusas as locomotivas, são definidas conforme as tabelas:

Linhas A/D	00h00 às 04h00	04h00 às 09h00	09h00 às 15h00	15h00 às 21h00	21h00 às 24h00
Dia útil	800m	n/c	630m	n/c	630m
Sábado	800m	n/c	630m	630m	630m
Dom. e Fer.	800m	800m	800m	800m	800m

Linhas E/F	00h00 às 04h00	04h00 às 09h00	09h00 às 15h30	15h30 às 18h00	18h00 às 22h00	22h00 às 24h00
Dia útil	800m	n/c	600m	n/c	n/c	600m
Sábado	800m	n/c	600m	600m	800m	800m
Dom. e Fer.	800m	800m	800m	800m	800m	800m

Intercâmbio Brás	00h00 às 04h00	04h00 às 09h00	09h00 às 10h15	10h15 às 14h30	14h30 às 18h00	18h00 às 24h00
Dia útil	800m	n/c	n/c	350m	n/c	n/c
Sábado	800m	n/c	350m	350m	350m	800m
Dom. e Fer.	800m	800m	800m	800m	800m	800m

(m) – metro

(nc) - não circula trem de carga nestes horários



OBSERVAÇÕES:

- a. A partir das 23h30 autorizar 800 m no Intercâmbio do Brás para os trens de carga procedentes de Engenheiro Manoel Feio.
- b) Será permitida, nos dias úteis, das 10h15 às 14h30, e nos sábados, das 9h às 18h, a circulação de 2 (dois) trens vazios com até 600 (seiscentos) metros com destino a Engenheiro Manoel Feio.
- c) O trem de minério e seu retorno no trecho entre Suzano e Engenheiro Manoel Feio ficam limitados a 8.300 ton e 1250 m, respectivamente.

4.4. PESO DO TREM DE CARGA

- 4.4.1 As toneladas brutas (tb) dos trens de carga consideram os vagões e locomotiva (s).
- 4.4.2 Os pesos máximos permitidos em cada trecho estão definidos conforme os procedimentos de operação contidos no anexo A do Convênio.

4.5. QUANTIDADE DE TRENS OPERADOS PELA MRS PERMITIDOS POR LINHA E TRECHO

- a) Os trens que circulam pela região compreendida entre Intercâmbio do Brás e Barra Funda, com iguais sentidos de circulação, deverão ter um espaçamento de 60 min (sessenta minutos) entre trens, desde que respeitadas as quantidades máximas de trens de carga por período, estabelecidas nos subitens 4.5.1, 4.5.2 e 4.5.3.
- b) Os trens que circulam pela região compreendida entre Mooca e Barra Funda, com iguais sentidos de circulação, deverão ter um espaçamento de 60 min (sessenta minutos) entre trens, desde que respeitadas as quantidades máximas de trens de carga por período, estabelecidas nos subitens 4.5.1, 4.5.2 e 4.5.3.
- c) A circulação dos trens da MRS deverá ter um espaçamento de 45min (quarenta e cinco minutos) entre trens, para os trens que não circulam pela região compreendida entre Brás e Barra Funda.
- d) No período das 0h às 4h a circulação dos trens operados pela MRS fica limitada à capacidade operacional da linha.
- e) Quando um mesmo trem de carga circular em mais de um trecho, o referido trem será computado como uma passagem em cada trecho.



- f) Para a circulação dos trens de carga aos domingos e feriados deverá respeitar a capacidade operacional das linhas, conforme as alíneas a, b e c acima e o item 2.5.

4.5.1 LINHAS A e D

Dias Úteis	Quantidade máxima de trens de carga por período.	
Trecho	09h00 às 15h00	21h00 às 24h00
Moóca à Lapa	08	04
Lapa à Jundiaí	12 (-) (-)	04
R. G. da Serra à Santo André	08	04
Santo André à Moóca	13	07

- (-) A circulação neste trecho fica condicionada no máximo a 6 (seis) trens por sentido.
 (-) Duas faixas exclusivas para a circulação de trens entre Várzea e Jundiaí.

Sábado	Quantidade máxima de trens de carga por período.
Trecho	09h00 às 24h00
Moóca a Lapa	16
Lapa a Jundiaí	16
R. G. da Serra a Santo André	16
Santo André a Moóca	16

4.5.2 LINHAS E e F

Dias Úteis	Quantidade máxima de trens de carga por período.	
Trecho	09h00 às 15h00	22h00 às 24h00
Manoel Feio a Estudantes	07	03

Sábado	Quantidade máxima de trens de carga por período.
Trecho	09h00 às 24h00



Manoel Feio a Estudantes	12
--------------------------	----

4.5.3 INTERCÂMBIO BRÁS

Dias Úteis	Quantidade máxima de trens de carga por período.	
Trecho	10h15 às 14h30	23h30 às 24h00
Manoel Feio a Intercâmbio	04	01 (-)

(-) Permitido no sentido de Manoel Feio a Brás

Sábado	Quantidade máxima de trens de carga por período.
Trecho	09h00 às 24h00
Manoel Feio a Intercâmbio	06

4.5.4 CONDIÇÕES GERAIS

- A circulação de locomotiva (s) escoteira (s) e trens de serviço para atendimento de emergências não será contabilizada como faixa de trens de carga, mas a sua circulação não poderá causar qualquer interferência na circulação dos trens metropolitanos, ficando sujeita às penalidades previstas no item 2.3 deste Anexo.
- A circulação de locomotiva (s) escoteira (s) será computada para apuração do TKB.
- Quando um mesmo trem de carga circular em mais de um trecho, o mesmo será computado como um trem em cada trecho, inclusive intercâmbio, se for o caso.
- Somente será permitida a circulação de outro trem de carga após o espaçamento mínimo de três intervalos consecutivos dos trens metropolitanos, conforme as tabelas de intervalos do item 3, atendidas as demais normas deste Anexo.
- As travessias de trens de carga, entre pátios da mesma estação, serão permitidas para trens formados com no máximo 20 (vinte) vagões, exceção para os trens com formação de até 26 (vinte e seis) vagões tipo GHS, atendida a disponibilidade operacional da CPTM, nesses casos não serão computadas na quantidade de trens de carga permitida, conforme o item 4.5; não obstante, tais travessias não poderão causar qualquer interferência na circulação



dos trens metropolitanos, ficando sujeita às penalidades prevista na Cláusula Décima-Oitava do Convênio.

- f) As necessidades de intervenções de manutenção e obras nas linhas da CPTM deverão ser enviadas para a MRS semanalmente ou quinzenalmente, devendo a análise ser enviada em até 1 (um) dia útil após o recebimento.
- g) Os intervalos concedidos pela CPTM que reduzirem o número de faixas acordadas deverão ser compensados, em condições a ser estabelecidas pelas partes.
- h) Todo e qualquer intervalo solicitado de parte a parte, que não tiver retorno no prazo estipulado, será tacitamente considerado como aceito. Os desacordos serão reavaliados nas reuniões de acesso pelos representantes da CPTM e MRS.
- i) Os intervalos concedidos pela MRS, que afetem a circulação de trens metropolitanos, deverão ser pactuados entre as partes.
- j) Havendo necessidade de alterar a formação dos trens de carga (tração, comprimento ou peso) a MRS deverá solicitar análise da CPTM para a realização de testes e aprovação.

14



ANEXO E**PROJETOS DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA CPTM**

A realização da Pesquisa de Origem e Destino de 1997 evidenciou uma realidade, que mostrava um quadro muito grave para o transporte da região metropolitana, com forte tendência de queda nos indicadores de mobilidade e participação do transporte coletivo no total das viagens motorizadas:

Ano	1977	1987	1997
Índice de Mobilidade (Viagens mot./habitante)	1,56	1,32	1,23
Participação do Transporte Coletivo	61%	56%	51%

Este cenário é agravado ainda mais pela iniquidade em relação a seus reflexos nas diferentes camadas da população:

- As viagens por coletivo eram duas vezes mais caras e quase duas vezes e meia mais demoradas que as particulares.
- A população com renda familiar inferior a 10 salários mínimos apresentava mobilidade menor duas vezes e meia, tempo de viagem um terço maior e acessibilidade oito vezes menor que a população de renda mais alta.

Cerca de US\$ 2 bilhões já foram aplicados entre 1995 e 2005 na rede de transporte sobre trilhos, a um ritmo aproximado de US\$ 250 milhões/ano.

Estes investimentos propiciaram uma certa recuperação na mobilidade, cujo índice volta ao patamar de 1987, e um aumento substancial no número de passageiros transportados sobre trilhos. Foram insuficientes, todavia, para reverter a tendência de diminuição da participação do transporte coletivo na matriz de transporte da Região Metropolitana de São Paulo, conforme atesta a aferição da O.D. de 1997, realizada em 2002.



Tabela de indicadores sócio econômicos de transporte

Variáveis	1967	1977	1987	1997	2002
População (x 1000)	7.097	10.273	14.248	16.792	18.345
Taxa de crescimento (% a. a.)	-x-	3,77	3,33	1,66	1,78
Viagens Motorizadas	7.187	15.999	18.750	20.619	24.466
Viagens Coletivo (x 1000)	4.894	9.759	10.455	10.474	11.508
Viagens Individual (x 1000)	2.293	6.240	8.295	10.145	12.958
Parc. Coletivo na Divisão Modal	68,10	61,00	55,76	50,80	47,04
Índice de Mobilidade (1)	1,01	1,56	1,32	1,23	1,33
Renda Média Familiar (2)	-x-	-x-	1.673	2.178	1.586

1 Índice de Mobilidade: Número de viagens motorizadas por habitante

2 Renda Média Familiar Mensal: em Reais de outubro de 2002

A fim de reverter essa situação e considerando o Plano Integrado de Transporte Urbano - PITU 2020 – um processo de planejamento aberto, passível de ser revisto face às transformações físicas e sociais da metrópole – a Secretaria dos Transportes Metropolitanos atuou no sentido de consolidar uma rede sobre trilhos que propiciasse atender, já em 2012, os principais objetivos e metas previstas para 2025. Estabeleceram-se então as intervenções prioritárias para compor uma rede estrutural com o metrô e a ferrovia atuando de forma sinérgica e complementar.

Dentro desta concepção, ficou evidente a relação custo/benefício altamente favorável ao investimento na recuperação e modernização da malha da CPTM, importante pela sua abrangência geográfica, na reorganização do transporte da Região Metropolitana de São Paulo, com uma malha ferroviária remodelada, modernizada e com novos serviços.

Essa modernização permitirá à CPTM ofertar a capacidade limite de suas linhas, elevando seus serviços a um patamar de excelência. Simultaneamente, são também propostas as ampliações da malha de metrô, para melhor caracterizá-la como rede: através da extensão das linhas 2 e 5, para atendimento de novas demandas e implantação da Linha 4, fundamental para a integração do sistema sobre trilhos, conforme quadro a seguir:



O *“Projeto Funcional: Modernização da Malha da CPTM”* responde aos planos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos com investimentos e gestões no sistema de transporte coletivo metropolitano, inseridos nas previsões orçamentárias do Estado de São Paulo. Visa dotar a região de uma infra-estrutura de transporte eficiente no atendimento de aspectos sócio econômicos e que responda à melhoria da qualidade de vida da população.

O Projeto Funcional concluído pela CPTM permite aumentar a qualidade dos serviços prestados aos usuários, caracterizando-se junto a novos projetos com novo patamar de excelência, obedecendo a premissas de adequação à demanda, de melhor inserção urbana das estações valorizando a integração com outros modos, conceitos de espaço público, acessibilidade e conforto para os passageiros.

Este estudo foi desenvolvido com simulações de demanda projetada para atender um cenário pré-definido, quando a infra-estrutura instalada estaria preparada para intervalos limitados a três minutos entre trens.

Destaca-se então, a acentuada redução de intervalos de trens nos horários de pico. O futuro período de vale será menor que o atual intervalo no horário de pico, onde a circulação de trens de carga já está comprometida. O eixo entre Barra Funda e Brás receberá o modelo de circulação de 4 (quatro) linhas, com intervalo de trens reduzidos.

Considera-se ainda, forte impacto nos procedimentos de manutenção, que terão o horário noturno para desempenho das atividades de manutenção, exigindo mais trechos interrompidos por esta atividade para garantir a segurança, confiabilidade e regularidade dos serviços de transporte de passageiros sobre trilhos.

Os resultados previstos propiciarão a mais de sete milhões de pessoas por dia um transporte metro-ferroviário, moderno e confortável. A participação do Sistema sobre Trilhos no transporte coletivo, medida pelo número de passageiros transportados, terá um aumento substancial, passando dos atuais 22,7% (Metrô 15,9% e CPTM 6,8%) para 31,3% (Metrô 18,5 e CPTM 12,8%). A análise das viagens efetuadas demonstra que o transporte coletivo voltará a ser dominante, passando dos atuais 47,04% para 51,48%,



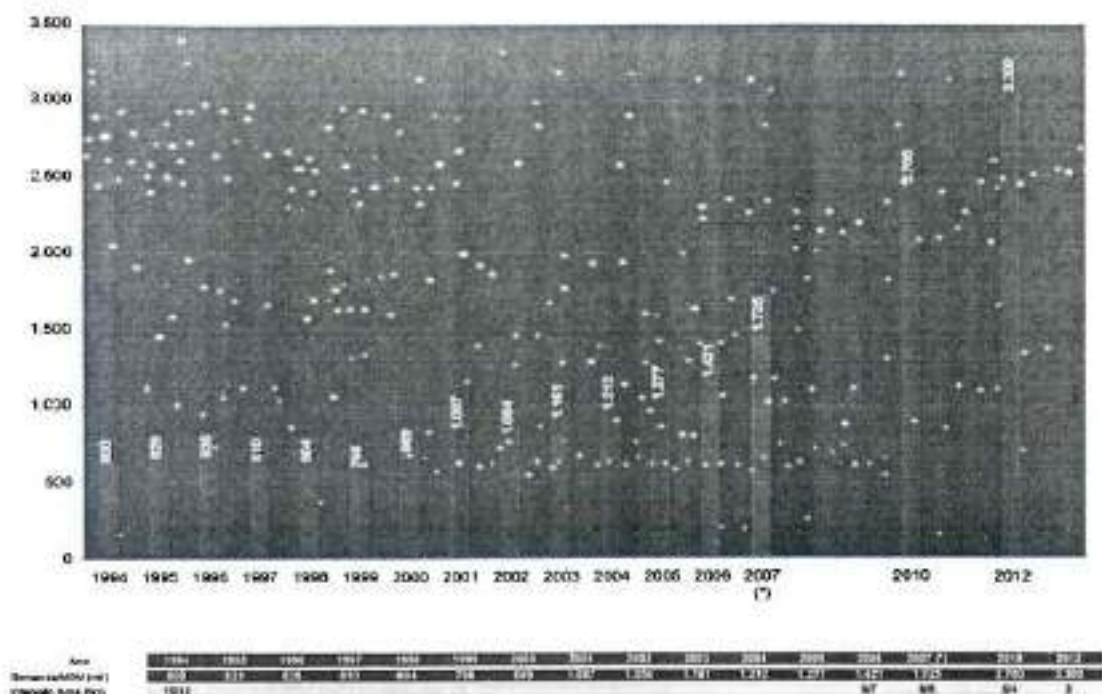
M R S

revertendo a histórica tendência do predomínio do uso do modo particular-automóveis, na Região Metropolitana de São Paulo.

A configuração desta Rede Integrada de Transporte sobre Trilhos também possibilitará expressivo ganho de tempo nos movimentos cotidianos da população. Não só para os usuários do transporte coletivo, como também com reflexos positivos sobre a malha viária, resultando na diminuição dos tempos de viagem em mais de 30%.



Quadro de evolução da demanda de passageiros transportados (MDU)



O planejamento estratégico desenvolvido pela CPTM, com investimentos de R\$ 6,0 milhões até o ano de 2010, prevê os seguintes programas:



Síntese dos Projetos de Investimentos

Linhas da CPTM – adaptação para acessibilidade	
Objeto	Implantação de melhorias funcionais e instalação de equipamentos e outros dispositivos de acesso que atendam às normas de acessibilidade, tais como elevadores e escadas rolantes, sinalização, entre outros e redução do vão entre o trem e a plataforma.
Benefício gerado	Promover o atendimento da legislação pertinente e das novas normas de acessibilidade (Decreto Federal nº 5.296 de 2004), quanto às necessidades de pessoas portadoras de deficiência física, idosos, gestantes e outros. Promover, ainda, novos conceitos de inserção urbana e padrão funcional e criar facilidades para integração física.
Cronograma	- 2007 – Entrega das estações Jurubatuba, Osasco e Presidente Altino modernizadas e adaptadas para acessibilidade e da passarela Parque do Povo. - 2008 – Entrega das estações Luz, Brás e Barra Funda adaptadas para acessibilidade. - 2008 – Entrega da estação Cidade Universitária modernizada e adaptada para acessibilidade. - 2008 – Entrega das estações Hebraica/Rebouças, Cidade Jardim, Vila Olímpia, Berrini, Morumbi, Granja Julieta, Santo Amaro e Socorro adaptadas para acessibilidade. - 2008 – Entrega das estações Corinthians/Itaquera, Dom Bosco, Guaianazes, José Bonifácio e Tatuapé adaptadas para acessibilidade. - 2009 – Entrega das estações Domingos de Moraes, Comandante Sampaio, Carapicuíba, Barueri e Itapevi modernizadas e adaptadas para acessibilidade. - 2009 – Entrega das estações Jaguaré, Pinheiros e Ceasa modernizadas e adaptadas para acessibilidade. - 2009 – Entrega da estação Poá modernizada e adaptada para acessibilidade. - 2010 – Entrega da estação Pirituba modernizada e adaptada para acessibilidade. - 2010 – Entrega das estações Imperatriz Leopoldina, Jandira e Engº Cardoso modernizadas e adaptadas para acessibilidade. - 2010 – Entrega da estação Antonio Gianetti modernizada e adaptada para acessibilidade.



Linha A – Luz / Jundiaí – modernização e expansão da oferta

Objeto	Modernizar a linha englobando obras civis, implantação de sistemas, reaparelhamento técnico e operacional, modernização das estações, inserção urbana, destacando-se intervenções urbanas no trecho Lapa - Barra Funda, modernização e aquisição de trens.
Benefício gerado	Melhoria da qualidade do serviço prestado na linha, com redução significativa do tempo de deslocamento. A inserção urbana do trecho Lapa - Barra Funda facilitará o transbordo de usuários das linhas A e B, melhorará a acessibilidade às áreas lindeiras às linhas e permitirá a urbanização de toda faixa ferroviária no trecho, valorizando o uso do solo no local e permitindo a exploração comercial das áreas remanescentes. Resultados operacionais pretendidos em 2010: • Intervalo entre trens: de 10 para 4 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: de 12 mil para 30 mil; • Usuários/ dia útil: de 347 mil para 436 mil.
Cronograma	- 2007 – Entrega dos 4 trens unidades das séries 1.100 e 1.700 recuperados. - 2009 – Entrega dos primeiros trens novos do 1º lote de 16 trens. - 2009 – Entrega das estações Franco da Rocha, Jaraguá e Francisco Morato modernizadas. - 2010 – Entrega das estações Piqueri, Perus, Caeiras e Baltazar Fidélis modernizadas. - 2010 – Entrega das estações Lapa e Água Branca reconstruídas. - 2010 – Entrega da nova subestação de Jaraguá. - 2010 – Entrega de novo pátio de estacionamento de trens com abrigos e oficinas.



Linha B – Júlio Prestes / Itapevi – modernização

Objeto	Modernizar a linha englobando obras civis, implantação de sistemas, reaparelhamento técnico e operacional, modernização das estações, inserção urbana e modernização de trens.
Benefício gerado	Melhoria da qualidade do serviço prestado na linha, com redução significativa do tempo de deslocamento. Resultados operacionais pretendidos em 2010: • Intervalo entre trens: de 9 para 5 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: de 20 mil para 34mil; • Usuários/ dia útil: de 334 mil para 422 mil.
Cronograma	- 2008 – Entrega de 4 trens unidades da série 5.000 recuperados. - 2009 – Entrega de 4 trens unidades da série 5.000 recuperados. - 2010 – Entrega do Pátio Bolívia. - 2010 – Entrega de 4 trens unidades da série 5.000 recuperados.



Linha C – Osasco / Grajaú – modernização e expansão

Objeto	Modernizar a linha e expandir o serviço no trecho entre Jurubatuba e Grajaú, englobando obras civis, implantação de sistemas, reaparelhamento técnico e operacional, inserção urbana e modernização e aquisição de trens.
Benefício gerado	Melhoria da qualidade do serviço prestado na linha, com redução significativa do tempo de deslocamento. A sua extensão até Grajaú proporcionará o atendimento adicional de transporte à população de 580.000 habitantes dos bairros Socorro, Interlagos, Cidade Dutra, Grajaú e Parelheiros. Resultados operacionais pretendidos em 2010: • Intervalo entre trens: de 7 para 4 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: de 7 mil para 15 mil; • Usuários/ dia útil: de 129 mil para 430 mil.
Cronograma	- 2007 – Entrega dos 12 trens unidades da série 5.500 recuperados. - 2007 – Conclusão das obras de expansão da linha até Grajaú, com a entrega das novas estações Autódromo, Interlagos e Grajaú. - 2007 – Entrega das subestações Jaguaré e Cidade Dutra. - 2007 – Entrega dos primeiros trens novos da série 2.000. - 2010 – Entrega dos primeiros trens novos do 1º lote de 4 trens.



Linha D – Luz / R. G. da Serra – modernização e implantação do Expresso ABC

Objeto	Modernizar a linha, integrada a outros modos de transportes, englobando obras civis, implantação de sistemas, reaparelhamento técnico e operacional, modernização das estações e inserção urbana. Implantar o serviço expresso entre Mauá e o centro de São Paulo por meio da construção de via permanente, modernização de estações, implantação de sistemas, pátio, oficina e aquisição de material rodante para atender este serviço com novos padrões de qualidade.
Benefício gerado	Melhoria da qualidade do serviço prestado na linha, com redução significativa do tempo de deslocamento. A implantação do serviço expresso permitirá ampliar os serviços hoje prestados aos 270 mil usuários/dia nessa linha à população da região do ABC. Resultados operacionais pretendidos em 2010: <u>Linha D</u> • Intervalo entre trens: de 10 para 6 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: de 11 mil para 18mil; <u>Expresso ABC</u> • Intervalo entre trens: 8 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: 15 mil.
Cronograma	- 2009 – Entrega da estação Mauá modernizada. - 2009 – Entrega dos primeiros trens novos para atender o Expresso ABC. - 2010 – Entrega de novo pátio de estacionamento de trens com abrigos e oficinas. - 2010 – Entrega das estações Brás, São Caetano, Santo André, Moóca, Ipiranga, Utinga, Prefeito Saladino, Capuava, Guapituba, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra modernizadas.



Linha E – Luz / Estudantes – modernização e expansão do Expresso Leste

Objeto	Modernizar a linha e englobando obras civis, implantação de sistemas, reaparelhamento técnico e operacional, modernização das estações, inserção urbana e modernização de trens. Estender o serviço Expresso Leste inicialmente previsto até Suzano, englobando construção de via permanente, adequação e modernização de estações, implantação de sistemas, pátio, oficina e aquisição de material rodante.
Benefício gerado	Melhoria da qualidade do serviço prestado na linha, com redução significativa do tempo de deslocamento. A extensão do Expresso Leste permitirá ampliar os serviços hoje prestados aos 350 mil usuários/dia da linha aos distritos Tatuapé, Penha, Artur Alvin, Itaquera, José Bonifácio, Guaianazes e também aos municípios de Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes, beneficiando uma população na ordem de 1,6 milhão de habitantes. Resultados operacionais pretendidos em 2010: <u>Linha E</u> • Intervalo entre trens: de 11 para 8 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: de 10 mil para 13,5 mil; • Usuários/ dia útil: de 100 mil para 192 mil; <u>Linha Expresso Leste</u> • Intervalo entre trens: de 7 para 5 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: de 16 mil para 24 mil. • Usuários/dia útil: de 272 para 308 mil
Cronograma	- 2007 – Entrega dos 4 trens unidades da série 4.400 revisados. - 2008 a 2010 – Entrega de 16 trens unidades da série 4.400 revisados. - 2008 – Entrega de 2 trens unidades da série 1.600 recuperados. - 2008 – Entrega dos 2 trens unidades da série 1.600 e de 3 trens unidades da série 1.400 recuperados. - 2009 – Entrega de 2 trens unidades da série 1.600 recuperados. - 2009 – Entrega da estação Ferraz de Vasconcelos modernizada. - 2010 – Entrega de novo pátio de estacionamento de trens com abrigos e oficinas. - 2010 – Entrega das estações Calmon Viana, Suzano e Mogi das Cruzes modernizadas.



Linha F – Brás / Calmon Viana – modernização e expansão da oferta

Objeto	Modernizar a linha englobando obras civis, implantação de sistemas, reaparelhamento técnico e operacional, modernização das estações, inserção urbana, implantação de nova estação, modernização e aquisição de trens.
Benefício gerado	Melhoria da qualidade do serviço prestado na linha, com redução significativa do tempo de deslocamento. Resultados operacionais pretendidos em 2010: • Intervalo entre trens: de 11 para 4 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: de 10 mil para 30 mil; • Usuários/ dia útil: de 137 mil para 215 mil.
Cronograma	- 2007 – Entrega dos 4 trens unidades da série 1.400, dos 4 trens unidades da série 4.400 e dos 8 trens unidades da série 5.500 recuperados. - 2007 – Entrega das estações Ermelino Matarazzo e Itaim Paulista modernizadas, da passarela de Itaquaquecetuba e da nova estação USP Leste. - 2008 – Conclusão das obras de recuperação da linha, com a entrega das novas estações Jardim Helena e Jardim Romano. - 2008 – Entrega dos 10 trens unidades da série 1.400, dos 2 trens unidades da série 4.400 e dos 12 trens unidades da série 5.500 recuperados. - 2008 a 2009 – Entrega de 7 trens unidades da série 1.600 recuperados. - 2009 – Entrega dos primeiros trens novos. - 2009 – Entrega do pátio de Manoel Feio. - 2010 – Entrega das estações Engº Goulart, São Miguel Paulista, Manoel Feio, Itaquaquecetuba e Aracaré modernizadas e da nova estação Penha. - 2010 – Entrega de nova subestação. - 2010 – Entrega de novo pátio de estacionamento de trens com abrigos e oficinas.



Trem de Guarulhos / Expresso Aeroporto

Objeto	Implantação da nova via permanente, construção de estações, instalação de sistemas, construção de pátio e oficina e aquisição de material rodante para o Expresso Aeroporto. Construção das estações e aquisição de frota para o Trem de Guarulhos.
Benefício gerado	Fornecer uma alternativa de transporte ferroviário seguro, confortável e confiável aos usuários e trabalhadores do Aeroporto Internacional de Guarulhos, reduzindo significativamente o tempo de deslocamento da área central da cidade de São Paulo até o Aeroporto e ao Município de Guarulhos. Resultados operacionais pretendidos em 2010: <u>Trem de Guarulhos</u> • Intervalo entre trens: 12 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: 9,9 mil • Usuários/ dia útil: 106 mil <u>Expresso Aeroporto</u> • Intervalo entre trens: 12 minutos; • Oferta de lugares/Hora/Sentido: 1,5 mil • Usuários/ dia útil: 20 mil.
Situação atual	Foram disponibilizadas informações do empreendimento, mediante consulta pública, para a iniciativa privada apresentar seus estudos, sendo que as sugestões oferecidas pelo mercado já se encontram disponíveis para avaliação. Prevista em 2007 a publicação do Edital de Concessão e em 2008 a assinatura de contrato com a Concessionária.



Trem Expresso Bandeirante

Objeto	Ligação ferroviária entre São Paulo e Campinas com prestação de serviço também em Jundiaí.
Benefício gerado	A alta densidade de transportes e o crescente nível de congestionamento no principal eixo de ligação entre as metrópoles de São Paulo e Campinas é um grande desafio para o desenvolvimento e o crescimento das mais importantes regiões do Estado de São Paulo.
Cronograma	Já aprovado junto ao Conselho Gestor do Estado de São Paulo a continuidade dos estudos, para expansão dos serviços, com previsão inicialmente até o centro do município de Campinas. Em continuidade, prevê-se para o início de 2008, a conclusão dos estudos de viabilidade com a incorporação da extensão de 17km entre Campinas-Viracopos, no empreendimento.



VOLUMES DO PLANO DE NEGÓCIOS DA MRS COM CIRCULAÇÃO PELA CPTM 2008 A 2012

Em toneladas

PRODUTO	2008	2009	2010	2011	2012
ACÚCAR	450.000	450.000	550.000	550.000	550.000
AREIA	1.980.000	1.760.000	2.000.000	2.250.000	2.540.000
BAUXITA	1.800.000	1.800.000	1.800.000	1.800.000	1.800.000
CAL	-	-	145.000	150.000	150.000
CELULOSE	850.000	850.000	850.000	850.000	850.000
CIMENTO	1.254.889	1.330.933	1.551.457	1.707.558	1.818.629
CLINGUER	225.462	235.899	246.254	257.654	269.377
CONTAINER	822.269	959.113	1.123.712	1.297.357	1.490.493
ENXOFRE	101.700	110.000	127.000	140.000	150.000
ESCORIA	189.640	189.640	189.640	189.640	189.640
FERRUGEM	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000
MADEIRA	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
MINÉRIO DE FERRO	4.834.000	4.844.000	4.894.000	4.930.000	4.930.000
PETROQUÍMICOS	50.000	80.000	100.000	130.000	130.000
PLASTICO	40.000	110.000	120.000	130.000	140.000
PRODUTOS SIDERÚRGICOS	2.331.829	2.459.702	2.647.785	2.910.960	3.083.023
PRODUTOS QUÍMICOS	199.000	209.000	231.000	250.000	260.000
SOJA / F. DE SOJA / MILHO	1.400.000	1.479.000	1.543.500	1.620.975	1.701.709
SUCATA	50.000	60.000	105.000	220.000	375.000
TRIGO	175.000	218.000	273.000	350.000	380.000
TOTAL	16.911.689	17.834.287	19.076.327	20.362.874	21.500.071





ANEXO F**PLANOS MRS – 2008-2012**

- 1 A planilha anexa ao presente documento contém as estimativas de toneladas de produtos a serem transportadas pela MRS, entre os anos de 2008-2012.

A long, flowing handwritten signature in black ink.

ANEXO G**COMPROMISSOS ADICIONAIS FIRMADOS ENTRE MRS E CPTM****A PARTIR DA ASSINATURA DO CONVÊNIO****1. REVISÃO E APROVAÇÃO DAS NORMAS TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO – Anexo A**

- 1.1 Considerando que no presente Convênio, e em especial nos Anexos D e G, as Partícipes aprovaram novas condições operacionais e de compartilhamento, e que tais condições poderão impactar demais disposições constantes do Anexo A, as Partícipes pactuam realizar a revisão das condições impactadas das Normas Técnicas e Procedimentos de Operação (Anexo A).
- 1.2 Até 29 de fevereiro de 2008, as Partícipes deverão designar grupo técnico específico para apontar as condições impactadas referidas no item 1.1 e realizar cronograma para solução das mesmas.
 - 1.2.1. Na medida em que o grupo de trabalho for solucionando as condições impactadas referidas no item 1.1, estas passarão a integrar as Normas Técnicas e Procedimentos de Operação (Anexo A), sendo certo que o descumprimento das mesmas, a partir de então, implicará a aplicação das penalidades previstas na Cláusula Décima-Oitava do Convênio.
- 1.3 Até 26 de maio de 2008, o grupo de trabalho constituído nos termos do item 1.2 deverá concluir os trabalhos conjuntos de revisão supra citados.
- 1.4 Caso os trabalhos conjuntos de revisão não sejam totalmente concluídos até 26 de maio de 2008, as discussões de questões que necessitem de maior detalhamento poderão ser prorrogadas, a critério dos gestores, até 25 de junho de 2008; impasses deverão ser encaminhados às Diretorias das empresas Partícipes para negociação e solução dessas questões, que serão contempladas em aditivos ao presente Convênio.

2. PONTES FERROVIÁRIAS

- 2.1 Fica estipulado que até 18 de abril de 2008, a MRS contratará, a suas custas, com acompanhamento da CPTM, uma empresa com especialidade comprovada para executar a inspeção estrutural nas pontes ferroviárias metálicas existentes nas linhas D (Rio Tamanduateí), E (Rios Jundiaí, Taiaçupeba, Uma e Guaió e Córrego Itaim) e F (Córrego Itaim e AV.Celso Garcia), totalizando 8 (oito) pontes, devendo a inspeção ser concluída até 19 de maio de 2008.
- 2.2 Se a inspeção indicar a necessidade de reforma na (s) estrutura (s) da (s) ponte (s) metálica (s), a MRS deverá contratar, com acompanhamento da CPTM, uma empresa especializada para a elaboração do (s) projeto (s) de recuperação, que deverá (ão) ser concluído (s) até 18 de julho de 2008.
- 2.3 Recebido (s) o (s) projeto (s) de recuperação da (s) ponte (s) metálica (s), as Partícipes deverão negociar, até 18 de agosto de 2008, a melhor alternativa para execução da (s) reforma (s), cujos custos serão arcados pela CPTM.

3. PASSAGEM DO CARRO CONTROLE

- 3.1 Fica estabelecido que, a cada ano, o carro-controle da MRS deverá passar pelas vias compartilhadas da CPTM com a MRS e também na linha do expresso leste (Linha E), em datas que as Partícipes previamente estabelecerão, conforme as respectivas necessidades.
- 3.2 Os custos da passagem do carro-controle ficarão a cargo da MRS.

4. VEÍCULOS FERROVIÁRIOS ESTACIONADOS SEM UTILIZAÇÃO

- 4.1 A MRS e a CPTM providenciarão a remoção de veículos imobilizados ao longo das margens das linhas compartilhadas da região metropolitana, salvo comprovada impossibilidade legal.
- 4.2 Até 25 de fevereiro de 2009 as Partícipes deverão designar grupo técnico específico e realizar a remoção de que trata o item 4.1.

5. VAGÕES A GRANEL

- 5.1 A MRS compromete-se, até 19 de março de 2008, a limitar a 10cm (dez) centímetros abaixo da borda dos vagões o carregamento de

areia e fazer a limpeza nas bordas dos vagões que transportam granéis.

6. ENCONTRO DE CONTAS, TRIBUTOS E CONTRIBUIÇÕES

6.1 Até 18 de abril de 2008 as Partícipes deverão designar grupo técnico específico para resolver dúvidas relacionadas ao item 5.1 do Convênio, que versa sobre a cobrança de tributos e contribuições e emissão de Nota de Débito ou outro documento fiscal.

7. CIRCULAÇÃO DE TRENS NO TRECHO ESTUDANTES/SUZANO

7.1. A partir de 25 de fevereiro de 2008 os trens operados pela MRS tráfegarão, entre 0h e 4h, em ambos os sentidos, no trecho Estudantes a Suzano, com no máximo 40 (quarenta) vagões ferroviários.



8. REVISÃO DE PRAZOS E PENALIDADES

8.1. As Partícipes poderão negociar eventuais revisões dos prazos e condições estabelecidos nesse Anexo G, que deverão ser formalizadas mediante a celebração de aditivo (s) ao presente Convênio.

8.2. O descumprimento de qualquer das obrigações estabelecidas nos itens 2 a 8 desse Anexo G implicará a aplicação das penalidades previstas na Cláusula Décima-Oitava do Convênio.

8.2.1. Durante os prazos estabelecidos nos itens 1.2 a 1.4 desse Anexo G para a revisão das condições impactadas das Normas Técnicas e Procedimentos de Operação (Anexo A), a serem apontadas nos termos do item 1.2, as Partícipes acordam que no caso de descumprimento dessas condições não será aplicada qualquer penalidade prevista nesse Convênio e-ou seus Anexos.



ANEXO H: SEGREGAÇÃO FÍSICA E OPERACIONAL

1. Este Anexo H contém as diretrizes para formalização dos Aditivos a serem firmados entre as Partícipes referentes ao projeto de segregação das operações da MRS nas linhas sob gestão operacional da CPTM e das operações da CPTM nas linhas sob gestão operacional da MRS, referidas nos itens 1.1 e 1.2 do Convênio, visando a sustentar os planos de crescimento do transporte ferroviário de cargas e de passageiros na região de respectiva abrangência, de forma coordenada, a fim de que haja a mínima interferência recíproca possível nas operações da MRS e da CPTM.
2. As Partícipes concordam com a necessidade de maior aprofundamento das questões pertinentes à segregação das operações da MRS e da CPTM na região de respectiva abrangência a que se refere o item anterior, pelo que decidem atender aos seguintes prazos para conclusão e formalização dos Aditivos:
 - 2.1 Para os trechos entre Manoel Feio e Suzano e entre Rio Grande da Serra e Moóca a previsão para a formalização do Aditivo é até 8 de abril de 2008.
 - 2.2 Para os trechos da transposição da área central de São Paulo ("Mergulhão") e da Linha A (final da transposição – Jundiaí) a previsão para a formalização do Aditivo é até 9 de junho de 2008.
3. Os respectivos Aditivos deverão conter, entre outros itens:
 - a) O cronograma de atividades relacionadas à segregação, destacando-se os prazos para desenvolvimento dos projetos, realização das obras, licenciamentos, desapropriações e demais atividades para execução deste projeto
 - b) O quadro de investimentos, destacando desapropriações, desenvolvimento de projetos, execução das obras, mitigações ambientais e interferências;
 - c) As responsabilidades, compromissos e atribuições das ações e atividades das Partícipes para a concretização deste projeto;
 - d) O prazo de implementação da segregação considera o horizonte de dezembro de 2009 para a conclusão das obras no trecho entre Manoel Feio e Suzano, e de dezembro de 2010 para a conclusão das obras no trecho entre Rio Grande da Serra e Moóca;
 - e) Os estudos e projetos funcionais pertinentes à segregação serão desenvolvidos pela MRS e incorporados aos respectivos Aditivos;
 - f) Os compromissos quanto ao aporte de recursos para as ações pertinentes à segregação nos trechos entre Manoel Feio e Suzano e entre Moóca e Rio Grande da Serra integram o seguinte quadro, de forma estimada:



FASE 1	CPTM	MRS
	Desapropriações e Remanejamento de vias	Vias e Sistemas
SEGREGAÇÃO LESTE	Margel Feio - Suzano 38,40	Margel Feio - Suzano 80,00
	Estação Suzano 35,00	
	Passagem Subterrânea e Calçada PMS 4,60	Desapropriações Complementares PMS 7,70
Total FASE 1: R\$ 165,6 milhões		77,90 87,70

FASE 2	CPTM	MRS
SEGREGAÇÃO SUDESTE	Trecho Moóca - Santo André Remanejamentos 28,70	Trecho Moóca - Santo André 5a Via 38,50
	Trecho Santo André - Mauá Remanejamentos 26,35	Trecho Santo André - Mauá 5a Via 22,35
	Trecho Mauá - RG da Serra Remanejamentos e Estação Rib. Pires 46,50	Trecho Mauá - RG da Serra 3a Via 98,00
Total FASE 2: R\$ 260,4 milhões		101,55 158,85

- g) Identificação das áreas ferroviárias de interesse entre as Partícipes e das ações necessárias junto a terceiros para regularização fundiária visando à implantação deste projeto de segregação;
 - h) O plano de implantação e método construtivo destacados por trecho;
 - i) As ações institucionais e legais necessárias à consecução deste projeto, a exemplo de convênios com municípios, licenciamentos, decretos e outras;
 - j) As ações necessárias junto a terceiros para eliminação de interferências, a exemplo de dutos e outras;
 - l) As penalidades pelo descumprimento dos cronogramas e atividades que serão desenvolvidas;
 - m) O modelo operacional decorrente das intervenções e dos compromissos assumidos pelas Partes.
4. As Partícipes estabelecem que, quando da segregação das operações da MRS e da CPTM, deverão envidar seus melhores esforços no sentido de minimizar as interferências de parte a parte, para isso fixando, em documento próprio, normas específicas, sempre que necessário.

5. As Partícipes reconhecem que há uma ação judicial, em curso perante a Décima Vara Federal da Seção Judiciária de São Paulo, em que se discute a titularidade dominial-possessória dos trechos ferroviários de Santo André a Pirituba e de Rio Grande da Serra a Ribeirão Pires; as Partícipes reconhecem que o Convênio, seus Anexos e seus respectivos Aditivos não prejudicam aquela ação, que continuará seu curso normal até que sobrevenha a decisão judicial final.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'A' or similar character.



TERMO DE ADITAMENTO Nº 1 AO CONVÊNIO Nº 802674309/00

**TERMO DE ADITAMENTO PARA INCLUIR A
OPERAÇÃO DO TREM DE PASSAGEIROS COM
FINALIDADE TURÍSTICA DA COMPANHIA
PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS -
CPTM COM TERMINAL A SER INSTALADO EM
ÁREA ARRENDADA PELO GOVERNO FEDERAL
À MRS LOGÍSTICA S.A.**

Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, a **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**, sociedade com sede no Estado e Capital de São Paulo, na Rua Boa Vista, 185, inscrita no CNPJ sob o número 71.832.679/0001-23, neste ato representado por seu Diretor Presidente, Sérgio Henrique Passos Avelleda, por seu Diretor Administrativo e Financeiro, Sérgio Luiz Gonçalves Pereira e por seu Diretor de Operação e Manutenção, Mário Fioratti Filho, que subcrevem o presente, na forma de seus atos constitutivos, doravante denominada CPTM ou Partícipe, e a **MRS LOGÍSTICA S.A.**, sociedade com sede no Estado e Capital do Rio de Janeiro, no Bairro de Botafogo, na Praia de Botafogo, 228, Conjunto 1.201-E, inscrita no CNPJ sob o número 01.417.222/0001-77, neste ato representada por seu Diretor Presidente, Eduardo Parente Menezes, e por seu Diretor de Desenvolvimento, Finanças e Relações com Investidores, Henrique Aché Pillar, que também subcrevem o presente, na forma de seus atos constitutivos, doravante designada MRS ou Partícipe, em conjunto aqui designadas Partícipes,

Considerando a intenção da CPTM de implantar a operação do trem de passageiros com finalidade turística, com terminal a ser instalado em área arrendada pelo Governo Federal à MRS Logística S. A. em Paranapiacaba, em obediência à política do Governo do Estado de valorizar e preservar o Patrimônio Histórico Cultural da Região Metropolitana de São Paulo e de ampliar as opções de lazer disponíveis na Metrópole, melhorando a qualidade da vida de seus cidadãos e sua competitividade econômica.

Têm certas e ajustadas as obrigações e compromissos recíprocos que ora assumem, em aditamento aos já assumidos pelo Convênio mencionado em epígrafe, que fica alterado pelo presente Aditivo, nos termos que seguem:

Art. 1º Na **CLÁUSULA PRIMEIRA - OBJETO**, agrega-se o subitem 1.2.2 com a seguinte redação:

1.2.2. Linhas controladas pelo CTC instalado em Paranapiacaba, entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba.



Art. 2º Na CLÁUSULA DÉCIMA - TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM, agrega-se o item 10.5 com a seguinte redação:

"10.5. Para apuração das lbkms dos trens de passageiros com finalidade turística que circularão nos trechos referidos nos subitens 1.2.1 e 1.2.2 serão considerados os seguintes parâmetros:

- a) Peso por carro vazio = 35,9t;
- b) Peso por carro carregado (70kg/pass. e lotação de 90 pass.) = 42,2t;
- c) Peso da locomotiva da série 6.000 = 108,9 t; e
- d) Quilometragem a considerar correspondendo à distância entre Ribeirão Pires (km 33 + 413 m) e Paranapiacaba (km 48 + 000 m) = 14,587 km (quatorze quilômetros mais quinhentos e oitenta e sete metros)."

Art. 3º Na CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS, agrega-se o item 15.3 com a seguinte redação:

"15.3 Outros aditivos ao presente Convênio poderão ser celebrados entre as Partícipes para o atendimento de eventuais necessidades específicas."

Art. 4º Na CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - ANEXOS, agrega-se ao item 17.1:

"ANEXO I - Compromissos específicos das Partícipes referentes ao uso da área de Paranapiacaba, destinada ao terminal do trem de Passageiros, com finalidade turística da CPTM".

Art. 5º Inclusão do QUADRO DE ÁREAS DA MRS UTILIZADAS PELA CPTM no ANEXO B - BENS PATRIMONIAIS.

ESTAÇÃO PARANAPIACABA

BP MRS	BP CPTM	Área (m²)	Utilização	VALOR LOCATIVO (R\$)
4203527/4003527	-	87	Estação Terminal do Expresso Turístico de Paranapiacaba	-
4001847/4290032	-	147		-
4203526/4003526	-	865		-
Gleba sem BP conf. Croquis anexo	-	9.743		-
			TOTAL	(*)

(*) Não haverá cobranças pela MRS da utilização da área mencionada (9.743 m²), em função das benfeitorias e manutenção realizadas pela CPTM.

(**) Na metragem total da gleba de 9.743 m², contemplam todas as demais áreas citadas na planilha acima.

Art. 6º No ANEXO D - CONDIÇÕES DE COMPARTILHAMENTO, agregam-se os itens 5, 6 e 7 com os títulos, a itemização e as redações que se seguem:



***5. LIMITES DE COMPARTILHAMENTO DOS TRENS DE PASSAGEIROS COM FINALIDADE TURÍSTICA NO TRECHO DEFINIDO NO SUBITEM 1.2. DO CONVÊNIO.**

5.1. DIA E PERÍODO DE COMPARTILHAMENTO.

A circulação do trem de passageiros com finalidade turística se dará somente aos domingos e feriados, fazendo uma viagem entre Ribeirão Pires e Paranapiacaba na faixa horária no período da manhã e outra viagem, no mesmo dia, no período da tarde, no trecho entre Paranapiacaba e Ribeirão Pires.

O detalhamento do horário será estabelecido entre as partes por meio de Procedimento Operacional ou Instrução de Serviço, a ser criado e aprovado pelas partes em até 60 dias (sessenta) dias consecutivos após a assinatura do presente Aditivo.

5.2. VIAS DE COMPARTILHAMENTO

A circulação do trem de passageiros com finalidade turística poderá se dar pela via 1 ou 2, de acordo com a melhor conveniência do CTC de Paranapiacaba da MRS, no trecho de Ribeirão Pires a Paranapiacaba.

6. LIMITES DE APLICAÇÃO DE PENALIDADES

6.1. Atrasos na circulação do trem de passageiros com finalidade turística, entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba, sobre a circulação dos trens de carga ou vice versa, ensejarão a aplicação de penalidades, conforme seu alcance e intensidade.

6.1.1. O tempo de percurso a ser adotado na circulação do trem de passageiros com finalidade turística no trecho acima, será detalhado por Procedimento Operacional ou Instrução de Serviço, observado o prazo fixado no item 6.1 deste Aditivo.

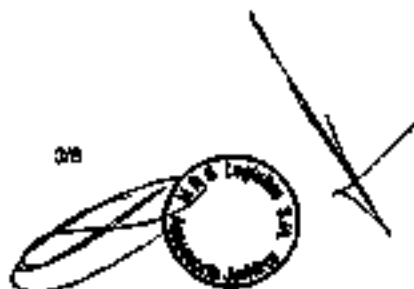
6.1.2. Atrasos além do tempo de percurso adotado pelo Procedimento Operacional ou Instrução de Serviço, se inferiores ou iguais a 10 (dez) minutos, serão tolerados, sem qualquer penalidade de parte a parte.

6.1.3. Atrasos além do tempo de percurso adotado pelo Procedimento Operacional ou Instrução de Serviço, se superiores a 10 (dez) minutos serão motivo de penalidade financeira, aplicada à parte causadora do atraso, de acordo com a Cláusula Décima Oitava do Convênio.

6.2. Havendo problemas de caso fortuito ou de força maior, que interfiram na circulação dos trens metropolitanos ou nos trens de carga, não serão aplicadas as penalidades.

7. CONDIÇÕES GERAIS

318



68



- 7.1. As velocidades e tempos de percurso do trem turístico com finalidade turística deverão estar compatíveis com os perfis geométricos da via permanente, garantindo a integridade da segurança operacional.
- 7.2. A apuração e análise das Interferências terão como base o monitoramento e o registro das ocorrências operacionais do CTC da MRS. A apuração de interferências tem como finalidade a análise do desempenho dos trens de uma operadora quando em circulação em linha controlada pela outra, visando a otimização da performance dos trens."

Art. 7º Aplicam-se ao presente Aditivo, as modificações dele decorrentes nos Anexos citados acima e aos demais Anexos futuros deste Aditivo e o adiante exposto:

1. RESCISÃO E RESILIÇÃO

- 1.1 O presente Aditivo poderá ser rescindido a qualquer tempo e por qualquer das partes, ou, ainda, perderá seus efeitos na ocorrência de uma das situações abaixo, por meio de notificação escrita, independentemente de qualquer outra interpretação judicial ou extrajudicial.
- 1.1.1 Inadimplemento de cláusula ou condição sua ou de qualquer de seus Anexos.
- 1.1.2 Decretação de falência, concessão de recuperação judicial ou extrajudicial ou dissolução judicial ou extrajudicial da parte, desde que haja sentença com trânsito julgado.
- 1.1.3 Transferência ou cessão, pela CPTM, da área-objeto do Anexo I para terceiros, sem a prévia e expressa anuência da MRS, ou em caso de a CPTM dar àquela área destinação diversa da prevista no Anexo I, ou se deixar de operar o trem com finalidade turística, ou se não provar a guarda, conservação ou a manutenção da referida área.
- 1.1.4 Determinação do Poder Concedente ou de qualquer ato emanado dos Poderes Públicos Federal, Estadual ou Municipal, que obriguem a MRS a pleitear a devolução da área.
- 1.1.5 Cancelamento, a qualquer época, da concessão outorgada à MRS ou da licença, dada à CPTM, para operação do trem com finalidade turística.
- 1.1.6 Descumprimento, de qualquer de suas obrigações.
- 1.2 Ocorrendo a hipótese prevista no item 1.1 a CPTM terá prazo de até 60 (sessenta) dias consecutivos para desocupar a área descrita no item 1.1 do Anexo I.
- 1.3 Na hipótese deste Aditivo vir a ser rescindido por qualquer das partes, sem causa justificada, por conveniência administrativa, obriga-se a parte denunciante à concessão de aviso prévio escrito, dado com até 60 (sessenta) dias consecutivos de antecedência, devendo a área-objeto do



Anexo I ser devolvida pela CPTM, livre e desimpedida de pessoas e bens, no término daquele prazo.

- 1.4 A tolerância por eventual violação ou pelo não exercício de quaisquer disposições do presente Aditivo nem implicará a tolerância de qualquer outra violação, subsequente ou não, nem será interpretada como novação objetiva, renúncia ou desistência ou mesmo alteração contratual.
- 1.5 As partes não serão responsáveis por quaisquer atrasos ou descumprimento das obrigações assumidas neste Aditivo, quando provocados por fatos ou eventos alheios às suas vontades, que por elas não possam ser evitados, seja por caso fortuito ou por motivos de força maior, conforme disposto no caput e parágrafo único do artigo 393 do Código Civil.
- 1.6 As partes emvidarão os melhores esforços, para o cumprimento do presente ajuste, objetivando sempre uma solução que atenda aos interesses das partes.
- 1.7 As normas deste Aditivo, inclusive quanto à sua rescisão ou rescisão, se estendem, de imediato, a seus Anexos, sendo certo que o descumprimento de qualquer norma destes seus Anexos implicará a rescisão deste Aditivo, sem prejuízo de poder qualquer das partes fazer uso da faculdade de rescisão.

2. PERDAS E DANOS

- 2.1 Exclusivamente em relação ao presente Aditivo e seus Anexos, a CPTM se responsabiliza, civil e criminalmente, por quaisquer perdas, avarias ou danos que venha causar à MRS ou a terceiros, por empregados, contratados ou prepostos, obrigando-se ao pagamento de indenização, honorários advocatícios, custas judiciais e outras despesas a que a MRS ficar sujeita em decorrência de ações judiciais ou quaisquer medidas propostas por terceiros, até a sentença final e sua execução, desde que por fatos relacionados ao uso da área referida no item 1.1 e às atividades de operação e manutenção do trem com finalidade turística da CPTM.

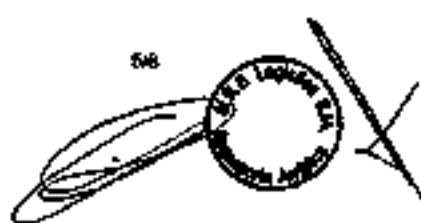
3. CESSÃO E TRANSFERÊNCIA

As partes não poderão ceder ou transferir os direitos e obrigações ajustadas neste Aditivo, sem a prévia e expressa concordância por escrito da parte contrária.

4. DAS ALTERAÇÕES DOS COMPROMISSOS ESPECÍFICOS

Toda e qualquer obrigação extra, não mencionada no presente Aditivo, bem como qualquer alteração do pactuado, fica sujeita a prévio acordo entre as partes, e passará a ser parte integrante deste Aditivo, por meio de um novo Termo de Aditamento.

5. DAS COMUNICAÇÕES



A CPTM e a MRS, em até 10 (dez) dias, contados da data de assinatura deste aditivo, deverão indicar os seus respectivos gestores, o que será feito mediante simples troca de correspondência, podendo ser feito por e-mail, devendo ser dada ciência a outra parte.

6. DO FORO

Será competente para dirimir quaisquer controvérsias oriundas da interpretação ou aplicação deste instrumento, o Foro Central da Comarca de São Paulo (SP), que fica desde já eleito, renunciando as partes, expressamente, a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

Art. 8º Ficam ratificadas as demais cláusulas do Convênio nº 802674309100 que não foram objeto de alteração pelo presente instrumento.

E por estarem justas e acordadas, firmam as Partícipes o presente Aditivo ao Convênio em duas vias de igual teor e forma, perante as duas testemunhas abaixo nomeadas:

São Paulo, 19 de abril de 2010

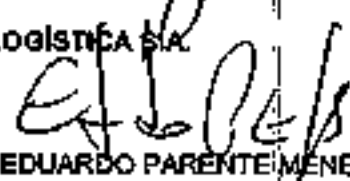
CPTM - COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS


SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA
Diretor Presidente


SERGIO LUIZ GONÇALVES PEREIRA
Diretor Administrativo e Financeiro

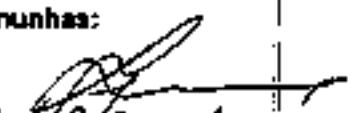

MÁRIO FIGUEIREDO FILHO
Diretor de Operação e Manutenção

MRS LOGÍSTICA S/A


EDUARDO PARENTE MENEZES
Diretor Presidente


HENRIQUE ACHÉ PILLAR
Diretor de Desenvolvimento, Finanças e
Relações com Investidores

Testemunhas:

1) 
JOSE ROBERTO LOURENÇO
CPF. 029.283.118-82

2)



**ANEXO I: COMPROMISSOS ESPECÍFICOS DAS PARTÍCIPES REFERENTES AO
USO DA ÁREA DE PARANAPIACABA DESTINADA AO TERMINAL DO
TREM DE PASSAGEIROS COM FINALIDADE TURÍSTICA DA CPTM.**

1. DO OBJETO

1.1. A MRS permite à CPTM o uso de uma área operacional da MRS, no total de 9.743 m², localizada no pátio ferroviário de Paranapiacaba, conforme registro no Anexo B, nos termos do croqui constante deste Anexo I, que, rubricado pelas partes, torna-se integrante do presente, para que lá possa ser implantado um terminal para o trem de passageiros com finalidade turística da CPTM - "Expresso Turístico", a ser implantado pela CPTM.

1.1.1. A área dada em permissão de uso tem natureza de bem público, de propriedade da União Federal, arrendado à MRS e vinculada à concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público ferroviário de transporte de carga, outorgada à MRS.

2. DO PRAZO

2.1. A permissão de uso, ora outorgada, é concedida a título precário, e assim aceita pela CPTM, vigendo desde a assinatura do Aditivo a que se refere este Anexo até o final do prazo do Convênio MRS-CPTM nº 802674309100 em vigor, podendo ser prorrogada pelo mesmo período de eventual prorrogação do Convênio.

2.2. Caso qualquer das partes não tenha interesse na prorrogação da permissão de uso acima prevista, deverá, em até 60 (sessenta) dias consecutivos, antes do término do período de vigência da permissão, manifestar-se neste sentido, por escrito, cabendo às partes providenciar a formalização do encerramento deste compromisso.



3. DA CONTRAPRESTAÇÃO

3.1. A presente permissão é outorgada a título gratuito, devendo a CPTM, em razão do uso da área especificada no item 1.1, cuidar de sua manutenção, guarda e conservação, mantendo-a sempre em perfeitas condições de uso.

3.1.1 Caso a CPTM não cumpra o previsto no item 3.1, a MRS cobrará da CPTM, a título de penalidade, valor referente ao uso da área, de acordo com os critérios praticados e constantes do Convênio MRS-CPTM nº 802674309100 para a cessão de áreas, cobrando também, a título de ressarcimento, as despesas havidas com a guarda, manutenção e conservação daquela área.

4. DAS CONDIÇÕES BÁSICAS

4.1. Quaisquer obras ou serviços realizados na área-objeto da presente permissão, que se fizerem necessários para a implantação do terminal do trem de passageiros com finalidade turística, tais como melhoria de via permanente, vedação total da área, plataforma provisória para embarque e desembarque de passageiros, reforma provisória do galpão visando à garantia da segurança do local, adequando-o às atividades da CPTM, ou aqueles decorrentes do uso contínuo do bem, correrão por conta única e exclusiva da CPTM e deverão ser previamente submetidas à aprovação da MRS, que poderá exigir modificações ou adequações necessárias para o atendimento das normas de segurança e qualidade da MRS, e a seguir dos órgãos de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico e Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

4.1.1. Após assinatura do Aditivo a que se refere este Anexo, a CPTM poderá iniciar a execução das obras citadas no item 4.1 acima, desde que estejam prévia e devidamente aprovadas pela MRS, sob pena de embargo.

4.2. A CPTM estará autorizada a iniciar a operação do trem de passageiros com finalidade turística, desde que todas as obras citadas no item 4.1 tenham sido aprovadas pela MRS, e, sendo o caso, pelos órgãos de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico e Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e estejam concluídas, de acordo com as premissas citadas a seguir.

4.2.1. Operar dois trens, um no sentido da ida e outro no sentido da volta, somente aos domingos e feriados, chegando no trecho controlado pela MRS entre Ribeirão Pires e Paranapiacaba na faixa horária no período da manhã e partindo no mesmo dia, no período da tarde, no trecho controlado pela MRS entre Paranapiacaba e Ribeirão Pires. O detalhamento horário será estabelecido pelas partes através em Procedimento Operacional, conforme previsto no Primeiro Termo Aditivo ao Convênio nº 802674309100, no item 5.1 agregado ao Anexo D.

4.2.2. A manutenção e operação do trem, composto de locomotiva (s) e carro (s) de passageiros, bem como o embarque e desembarque de passageiros, serão de responsabilidade da CPTM.



- a) A manobra do trem será realizada por equipe e ativos da CPTM, sob controle operacional da MRS, conforme detalhamento constante no Procedimento de Operação ou Instrução de Serviço.
 - b) As responsabilidades relativas à operação e manutenção do trem de passageiros com finalidade turística serão detalhadas por Procedimento de Operação ou Instrução de Serviço, que será incorporado ao anexo A do Convênio nº 802674309100, firmado entre a CPTM e MRS, devendo tal Procedimento ou Instrução ser criado e aprovado pelas partes em até 60 (sessenta) dias consecutivos, a contar da assinatura do Primeiro Termo Aditivo ao Convênio.
 - c) A CPTM deverá atender as disposições das Resoluções ANTT nº 359/2003 e nº 2305/2007, sob pena de suspensão da permissão de uso.
 - d) A CPTM e a MRS deverão atender, antes do início da operação do trem de passageiros com finalidade turística, e depois dela, a todas as recomendações da ANTT.
 - e) A MRS somente permitirá o início da operação do trem de passageiros com finalidade turística da CPTM após o cumprimento das condições estabelecidas neste Anexo e, ainda, após a formalização e publicação da respectiva aprovação pela ANTT, nos termos previstos nas Resoluções nº 359/2003 e nº 2305/2007.
- 4.3. Toda e qualquer obra somente poderá ser iniciada após a aprovação da MRS, que poderá fiscalizá-las, sem incorrer em qualquer responsabilidade por sua execução, sendo certo que nenhuma de tais obras poderá afetar ou prejudicar qualquer das operações da MRS, inclusive as ferroviárias, não podendo também afetar ou prejudicar a circulação de seus trens.
- 4.4. Toda e qualquer benfeitoria, serviço ou obra feita na área cujo uso está sendo permitido pela MRS à CPTM se incorporará àquela área de imediato, revertendo em favor da MRS, não podendo ser removida ou alterada e não havendo qualquer indenização ou direito de retenção à CPTM, excetuando-se, tão-somente, os bens móveis que puderem ser removidos sem prejuízo à área ocupada.
- 4.5. A CPTM se responsabiliza pela recomposição do local previsto no objeto deste Anexo, de acordo com o Termo de Vistoria a ser assinado previamente à ocupação prevista, desde que solicitado pela MRS, somente nos casos em que as alterações havidas durante a vigência do presente Anexo comprovadamente afetem as operações da MRS.



- 4.6. Os contatos com as autoridades federais, estaduais e municipais, em relação à utilização da área-objeto deste Anexo serão realizados, conforme o caso, por uma das partes ou por ambas, mas sempre custeados apenas pela CPTM.

5. DA RESPONSABILIDADE

- 5.1. Não se estabelece nenhum vínculo empregatício entre os empregados, contratados ou prepostos da CPTM e da MRS, não cabendo a elas, igualmente, nenhuma responsabilidade trabalhista, previdenciária ou de qualquer outra natureza, com relação aos empregados, contratados ou prepostos da outra parte; assim sendo, serão de integral responsabilidade de cada uma das partes todos os ônus e encargos trabalhistas e previdenciários decorrentes das suas atividades, eximindo a parte contrária de quaisquer ônus com interpelações judiciais e assumindo desde já os riscos de eventuais reclamações trabalhistas, de acidentes do trabalho ou atuações trabalhistas ou previdenciárias que envolvam seus empregados, contratados ou prepostos, ficando garantido a cada uma das partes o direito de regresso nessa hipótese.

- 5.2. Todas as despesas de instalação de energia elétrica, água, telefone, segurança, demais serviços de infra-estrutura e outros, relativos ao trem de passageiros com finalidade turística, na área definida no item 1.1 deste Anexo, serão de responsabilidade exclusiva da CPTM.

- 5.2.1 Deverá a CPTM, efetuar, a seu exclusivo custo, até a data de início das operações do trem de passageiros com finalidade turística, a segregação dos serviços acima citados, realizando inclusive as obras necessárias, de forma que seja a responsável direta pela contratação perante as concessionárias de serviço público de energia elétrica, água e telefonia, não podendo nada repassar ou cobrar da MRS a este título.

- 5.3. A CPTM fica obrigada a dar efetiva guarda, conservação e manutenção à área-objeto deste Anexo, inclusive à via permanente ali instalada.

- 5.4. A CPTM fica obrigada a implantar vedação completa da área-objeto deste Anexo (muro ou alambrado), antes do início da operação do trem de passageiros com finalidade turística, visando à segregação das áreas operacionais do transporte de cargas e de passageiros, devendo o projeto ser previamente apresentado para aprovação da MRS, que poderá solicitar as adaptações e as adequações necessárias, e, a seguir, dos órgãos responsáveis pelo Patrimônio Histórico e da Prefeitura de Santo André.

- 5.5. A CPTM deverá atuar junto aos órgãos competentes, especialmente o IPHAN, o CONDEPHAAT, o CONDEPHAASA e a Prefeitura de Santo André, no sentido de declarar que a MRS concordou com a implantação e a operação, pela CPTM, do trem de passageiros com finalidade turística até Paranapiacaba, atendendo,



inclusive, todas as solicitações da CPTM necessárias à viabilização do referido trem.

- 5.6. A CPTM será responsável, também, pela obtenção das licenças, alvarás, inclusive do Corpo de Bombeiros, bem como pelo pagamento de licenças, impostos, taxas e outros tributos e contribuições federais, estaduais e municipais, que incidam ou venham a incidir, sobre a área-objeto do presente instrumento, durante seu uso e sobre as atividades ali exercidas.
- 5.7. Será ainda de responsabilidade única e exclusiva da CPTM, em razão deste Anexo, em relação às atividades desenvolvidas pela CPTM na área descrita no item 1.1;
- 5.7.1. O pagamento das multas que forem aplicadas pelos órgãos fiscais, em decorrência de infração às leis federais, estaduais ou municipais, Regulamentos e Portarias, desde que o fato gerador da multa tenha ocorrido na vigência deste Anexo;
- 5.7.2. O cumprimento das normas legais em matéria de Segurança e Medicina do Trabalho, em especial a Lei nº 6.514/77 e as Normas Regulamentadoras aprovadas pela Portaria MTB nº 3.214/78, e posteriores alterações, principalmente no que tange ao uso de EPIs - Equipamentos de Proteção Individual, de que trata a NR-6, obrigando seus empregados à utilização destes aparatos, devendo, ainda, apresentar seus PPRA e PCMSO para conhecimento da MRS.
- 5.7.3. Os serviços de vigilância interna, fiscalização e contratação de seguros, inclusive contra riscos de incêndio, eventos da natureza e perdas parciais ou total relativas à área-objeto deste anexo;
- 5.7.4. A guarda, controle e segurança de seus equipamentos e pertences alocados no interior da área-objeto deste Anexo, independentemente da segurança interna do terminal do "Expresso Turístico";
- 5.7.5. O cumprimento das normas relativas ao meio ambiente, bem como o pagamento de multas ou cumprimento de exigências administrativas, civis ou criminais, por não observância das referidas normas, excluindo-se todas as questões relativas aos passivos ambientais eventualmente existentes anteriormente à data de assinatura do Primeiro Termo de Aditamento;
- 5.7.6. O cumprimento, por si, seus prepostos ou contratados, na área-objeto do presente Anexo, e na operação e manutenção do trem com finalidade turística, de todos os procedimentos de segurança, saúde ocupacional e meio ambiente, inclusive aqueles constantes nos procedimentos internos da MRS, relacionados ao Sistema de Gestão da Qualidade;
- 5.7.7. A disponibilização de todos os funcionários que trabalharão na área-objeto do presente Anexo, bem como dos terceiros por ela contratados, para





treinamentos pertinentes e exigidos pela MRS, os quais serão por esta ministrados.

- 5.7.8. Os acidentes e incidentes havidos, durante o uso da área-objeto do presente Anexo, e-ou na operação e manutenção do trem com finalidade turística, em todo o trecho, inclusive quanto a indenizações e reparações de todo tipo, procedimentos penais e administrativos, correrão exclusivamente à conta da CPTM; se a MRS for chamada a honrá-los, a CPTM a reembolsará, imediatamente assim que exigida, tudo quanto a MRS despendeu.



TERMO DE ADITAMENTO Nº 2 AO CONVÊNIO Nº 802674309100

Termo de Aditamento nº 2 ao Convênio nº 802674309100, celebrado entre a **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM)** e a **MRS LOGÍSTICA S. A. (MRS)**.

Por este instrumento, a **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**, sociedade com sede no Estado e Capital de São Paulo, na Rua Boa Vista, 185, Centro, inscrita no CNPJ sob o número 71.832.679/0001-23, neste ato representado por seu Diretor-Presidente, **Sérgio Henrique Passos Avelleda**, por seu Diretor de Operação e Manutenção, **Mário Fioratti Filho**, e por seu Diretor Administrativo e Financeiro, **Sérgio Luiz Gonçalves Pereira**, que subscrevem o presente, na forma de seus atos constitutivos, doravante denominada **CPTM**, e a **MRS LOGÍSTICA S. A.**, sociedade com sede no Estado e Capital do Rio de Janeiro, no Bairro de Botafogo, na Praia de Botafogo, 228, Conjunto 1.201-E, inscrita no CNPJ sob o número 01.417.222/0001-77, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, **Eduardo Parente Menezes**, e por seu Diretor de Desenvolvimento, **Henrique Aché Pillar**, que subscrevem o presente, na forma de seus atos constitutivos, doravante denominada **MRS**, em conjunto denominadas **Partes**, individualmente **Parte**, à vista da Cláusula Décima - Quinta do Convênio nº 802674309100 e considerando que:

- I. firmaram o Convênio nº 802674309100, visando a regulamentar as condições técnicas, comerciais e operacionais de circulação de trens da **MRS** nas linhas da **CPTM** e dos trens desta nas linhas da **MRS**;
- II. entenderam ser imprescindível a implantação da segregação das operações ferroviárias desenvolvidas no trecho de Manoel Feio a Suzano, indicado na Cláusula Décima - Quinta do Convênio e nos termos das diretrizes do seu Anexo H; e
- III. o presente **Termo de Aditamento** visa a disciplinar as ações e compromissos de cada **Parte** quanto à segregação acima referida, estabelecendo também as condições técnicas e operacionais, bem como para promover adequações no Convênio ora aditado;

têm justo e acertado o compromisso recíproco de firmar este **Termo de Aditamento nº 2**, nas condições estabelecidas nas seguintes cláusulas:



CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1. O objeto deste Termo de Aditamento é regulamentar, entre a **MRS** e a **CPTM**, as ações e os compromissos pertinentes à implementação da segregação das operações da **MRS** e da **CPTM** no trecho ferroviário entre Engenheiro Manoel Feio e Suzano, linhas 11 – Coral e 12 – Safira, denominada Segregação Leste, atendendo ao disposto no Convênio nº 802674309100, em sua Cláusula Décima - Quinta, no subitem 15.1.1, bem como as diretrizes fixadas no Anexo H, para isso alterando a Cláusula Décima Quinta e os Anexos D e H e outras adequações que fizerem necessárias no **Convênio**.

1.1 A Cláusula Décima Quinta – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS passa a ter a seguinte redação:

“15.1. As Partes acordam que, mesmo após a celebração do presente Convênio, restarão pendentes algumas definições com relação às diretrizes estabelecidas no Anexo H, pelo que as Partes comprometem-se a celebrar termos aditivos ao presente Convênio, contemplando os compromissos e obrigações de cada Parte, para a implementação da segregação físico operacional da MRS e da CPTM, nos trechos entre Engenheiro Manoel Feio e Suzano Linhas 11 – Coral e 12 – Safira, antigas Linhas E e F, denominada Segregação Leste; entre Rio Grande da Serra e Ipiranga Linha 10 – Turquesa, antiga Linha D, denominada Segregação Sudeste; na transposição da área central do Município de São Paulo, e na Linha 7 – Rubi, antiga Linha A, final da transposição até Jundiaí, denominada Segregação Noroeste.

15.2. A implementação final da segregação das operações da MRS e da CPTM, que não se superpõe à discussão judicial na ação referida no subitem 10.4.3 do Convênio ora aditado, depende de regularização da ocupação imediata de áreas por uma e outra Parte, da solução de questões possessórias e dominiais e da participação da União Federal e Governo do Estado de São Paulo no tocante às questões envolvidas.

15.2.1 Para tanto, as Partes atuarão, de forma coordenada, junto à União Federal e ao Governo do Estado de São Paulo, para buscar solução técnico-operacional-institucional-legal que garanta a segregação entre carga e passageiros na Região Metropolitana de São Paulo.

15.2.2 Para a implantação da Segregação Leste, as Partes prevêm a regularização da ocupação imediata de áreas até 31 de outubro de 2010. As Partes entendem que pelo presente instrumento (Convênio nº 802674309100 e Termos Aditivos) este processo é composto por:

15.2.2.1 Identificação da necessidade de ocupação de áreas patrimoniais por parte de uma Parte, quando a posse é da outra Parte;

15.2.2.2 Validação das áreas e responsabilidades patrimoniais por cada uma das Partes;

15.2.2.3 Valoração do m² para aluguel mensal;



15.2.2.4 Inclusão das áreas citadas no Anexo B – Bens Patrimoniais do Convênio nº 802674309100 por meio de formalização entre Gestores;

15.2.2.5 Cobrança do aluguel por meio do Encontro de Contas mensal conforme praticado neste Convênio.

15.2.3 As áreas ocupadas pelas Partes devido à implantação de vias conforme projeto da Segregação Leste, não poderão ser requisitadas pela Parte detentora da posse, até a solução estabelecida no item 15.2.4.

15.2.4 Para solução de titularidade e posse das áreas ocupadas pelo projeto da Segregação Leste, as Partes atuarão de forma coordenada, junto à União Federal e ao Governo do Estado de São Paulo, visando à permuta dessas áreas de forma definitiva até o término do Convênio nº 802674309100.

15.2.4.1 A solução da titularidade será formalizada por meio de instrumentos que permitam valoração, contabilização e regularização patrimonial das áreas, construções e direitos de interesse das Partes e que constituirão Anexos específicos ao Convênio;

15.2.4.2 Quando formalizada a solução de titularidade, cessará de imediato, a cobrança de aluguel de áreas patrimoniais estabelecidas no item 15.2.2.

1.2 O item 2 do Anexo H, passa a ter a seguinte redação:

"2. As Partes concordam com a necessidade de maior aprofundamento das questões pertinentes à segregação das operações da MRS e da CPTM, definidas no item 15.1 do convênio como Segregação Sudeste, Noroeste e Transposição da Área Central do Município de São Paulo, segundo condições que serão estabelecidas oportunamente, na forma da lei, em pertinentes termos de aditivos, cuja formalização irá obedecer ao seguinte:

2.1 Para a Segregação Sudeste:

2.1.1 Até o prazo máximo de 31 de outubro de 2010, as partes aprovarão conjuntamente o projeto geométrico executivo para a implantação da Segregação Sudeste no trecho Ipiranga-Mauá.

2.1.2 A CPTM apoiará a MRS para obtenção de Certidões, Alvarás, Licenças Ambientais e Convênios com órgãos públicos.

2.1.3 As partes aprovarão projeto executivo para os puxamentos/remanejamentos de linhas da CPTM, bem como retiradas de interferências de bangalôs e cabos de sinalização da CPTM, para a implantação da Segregação Sudeste.



- 2.1.4 As partes solucionarão conjuntamente as interferências com as faixas de dutos da Petrobrás, PQU (Quattor) e Comgás para a implantação da Segregação Sudeste.
- 2.1.5 As partes regularizarão a ocupação de áreas necessárias para a implantação da Segregação Sudeste.
- 2.1.6 As partes elaborarão, em conjunto, um cronograma de compromissos para ações, prazos e responsabilidades visando à implantação da Segregação Sudeste.
- 2.2 Para a Segregação Noroeste e Transposição da Área Central do Município de São Paulo:
- 2.2.1 As partes aguardarão definições do estudo de alternativas que está sendo realizado pelo Governo do Estado de São Paulo, Governo Federal, Ministério dos Transportes e ANTT, mas desde já, reconhecem a necessidade de solução estrutural e definitiva que equacione a questão da convivência entre os trens de passageiros e de carga naquelas regiões.
- 2.2.2 Caso a CPTM ou a MRS necessitem realizar obras no trecho entre o Ipiranga e Jundiaí, deverão considerar as diretrizes estabelecidas pelas partes no Anexo L.4 e acordarem previamente projetos que causem impactos naquelas diretrizes".
- 1.3** O item 3.f do anexo H fica excluído e o item 3.d passa a ter a seguinte redação:
- "3.d) O prazo para implementação da segregação considera o horizonte de fevereiro de 2012 para a conclusão das obras no trecho entre Engenheiro Manoel Feio e Suzano, e os prazos para a segregação dos trechos entre Ipiranga e Mauá e entre Mauá e Rio Grande da Serra serão definidos conjuntamente entre as Partes, mediante formalização dos termos aditivos conforme previstos no item 2 do Anexo H."
- 1.4** Ao Anexo D do Convênio ora aditado será agregado pelas Partes um Apêndice I, denominado Anexo L.3, conforme item 2.5.3 deste Termo de Aditamento, que alterará as condições operacionais anteriormente definidas para a circulação de trens de carga na Linha 11, antiga Linha E, e na Linha 12, antiga Linha F, contemplando a situação determinada pela implementação da Segregação Leste, durante a execução das obras e após sua conclusão, visando à minimização das interferências de uma Parte na operação da outra.

CLÁUSULA SEGUNDA – CONDIÇÕES ESPECÍFICAS PARA A SEGREGAÇÃO LESTE

2. A segregação físico-operacional no trecho ferroviário entre Engenheiro Manoel Feio e Suzano, na faixa de domínio da Linha 11, antiga Linha E, e da Linha 12, antiga Linha F, aqui denominada Segregação Leste, será regulamentada nas cláusulas a seguir.



2.1 As Partes, atendendo o disposto do Anexo H do Convênio ora aditado, estabelecem um cronograma de compromissos para ações, prazos e responsabilidades para a aqui denominada Segregação Leste, que constituirá o Anexo L.1 deste Termo de Aditamento, dele sendo parte integrante.

2.2 Os compromissos comerciais previstos no Convênio, implementada a Segregação Leste, mantêm-se válidos apenas para os trechos não segregados, nos termos nele definidos; por via de consequência, no trecho segregado, uma Participe não mais pagará direito de passagem (TDP) à outra, podendo tal compromisso exigir os ajustes necessários no Convênio e seus respectivos Anexos.

2.3 As Partes entendem que a Segregação Leste, regulamentada no presente Termo de Aditamento, deverá estar totalmente implantada até o dia 29 de fevereiro de 2012.

2.3.1 O prazo acima estabelecido poderá sofrer ajustes ao longo do tempo, ensejando, se for o caso, a formalização de Termo de Aditamento específico.

2.4 Em face da implementação da Segregação Leste, nos termos previstos na Cláusula Décima Quinta, e tendo em vista o disposto no item 10.1.3 da Cláusula Décima (Tarifa de Direito de Passagem) ambas do Convênio, as Partes ratificam que, com a celebração deste Termo de Aditamento, a Tarifa de Direito de Passagem (TDP), vigente a partir de 9 de abril de 2008, inclusive, é de R\$ 16,05 (dezesseis reais e cinco centavos) por 1000 (mil) tbkm, TDP sobre a qual será aplicado o reajustamento previsto no Convênio ora aditado, que corresponde em termos atuais a R\$ 17,91 (dezessete reais e noventa e um centavos) por 1000 (mil) tbkm.

2.5 Integram o presente Termo de Aditamento, como partes indissociáveis, os seguintes Anexos:

2.5.1 Anexo L.1: Relação de atividades pertinentes à Segregação Leste, cronograma físico dessas atividades e designação das responsabilidades de cada Parte, com suas respectivas ações e prazos de execução.

2.5.2 Anexo L.2: Projeto Geométrico Executivo da Segregação Leste aprovado pelas Partes, identificando, tanto os bens patrimoniais relacionados ao Projeto, como os dados básicos referentes às intervenções previstas ao longo das vias segregadas.

2.5.3 Anexo L.3: Apêndice 1 ao Anexo D do Convênio, apêndice esse que altera as condições operacionais de compartilhamento durante e após a implementação da Segregação Leste, nas Linhas 11 e 12, antigas linhas E e F.

2.5.4 Anexo L.4: Diretrizes do traçado das linhas segregadas referentes à Segregação Sudeste, Noroeste e descritivo do projeto da MRS para a Transposição da Área Central do Município de São Paulo.

2.6 As Partes estabelecem as obrigações e responsabilidades a seguir, a fim de permitir a concretização da Segregação Leste:



2.6.1 Executar as atividades de sua responsabilidade, às suas expensas, nos prazos definidos no Anexo L.1.

2.6.2 Buscar, em conjunto, de boa fé, no caso de ocorrência de interferências ou de necessidade de inclusão de atividades não previstas no Anexo L.1, soluções de consenso para cumprimento ou recuperação dos prazos do Anexo L.1, definindo, compartilhamento de responsabilidades de prazo na mitigação de atrasos e custos, se for o caso.

2.6.2.1 Revisar e adequar o Anexo L.1 ao final da elaboração dos projetos executivos da via da MRS;

2.6.2.2 Fixar, em prévio consenso, de boa-fé, as revisões, ajustes e adaptações necessárias ao Convênio, especialmente, mas não exclusivamente, quanto às atividades do Anexo L.1, de maneira a assegurar a realização da Segregação Leste.

2.6.3 Arcar com os encargos sociais, financeiros e trabalhistas incidentes sobre seu pessoal utilizado nas atividades da Segregação Leste, em conformidade com a legislação vigente, sempre de acordo com as ações e medidas que lhe couberem.

2.6.4 Cada Parte indicará em 15 (quinze) dias consecutivos da assinatura do presente Termo de Aditamento nº 2, Gestor Técnico da Segregação Leste, com a incumbência de acompanhar a execução do Cronograma Físico de Atividades do Anexo L.1, sem prejuízo das responsabilidades dos gestores do Convênio original, ora aditado.

2.7 Caberá à MRS:

2.7.1 Elaborar os projetos executivos relativos à implantação da Segregação Leste, previstos.

2.7.1.1 Os Projetos executivos da infra e superestrutura de via permanente contemplarão:

a) Levantamento topográfico planialtimétrico cadastral; estudos geológicos e geotécnicos; sondagens; estudos hidrológicos; projeto de remanejamento de interferências, incluindo os sistemas eletro-eletrônicos; projeto de drenagem; projeto de terraplenagem; projeto geométrico de via permanente; projeto de obras de arte especiais; e

b) Adequação dos apoios do Viaduto Ryu Mizuno de forma a permitir a passagem de 5 vias sob o vão mínimo de 23m (vinte e três metros), como previsto no projeto geométrico executivo e dimensionar as camadas de infra-estrutura da via, desde o reforço do subleito até o sub-lastro, conforme especificação técnica fornecida pela **CPTM**, abrangendo o sub-trecho de 500m (250 m de cada lado) sob o viaduto, contemplando 5 vias.



2.7.2 Submeter, tempestivamente, os projetos elaborados à aprovação da **CPTM**.

2.7.2.1 Todo documento técnico, relativo à Segregação Leste, entregue à **CPTM** deverá ser devidamente protocolado e endereçado ao Gestor Técnico da Segregação Leste;

2.7.2.2 Após aprovação final dos documentos técnicos, a **MRS** deverá disponibilizar cópia em arquivo eletrônico a **CPTM**.

2.7.3 Obter tempestivamente todos os licenciamentos e certidões necessários à execução das obras previstas, junto aos órgãos competentes, inclusive os relacionados ao transporte ferroviário de carga.

2.7.3.1 Implantar todas as medidas mitigatórias exigidas pelos órgãos competentes acima mencionados, salvo nos casos em que a **MRS** atender à solicitação de outra maneira.

2.7.4 Executar, conforme projetos aprovados pela **CPTM**, as atividades relativas à Segregação Leste, de sua responsabilidade, constantes no Anexo L.1.

2.7.4.1 No sub-trecho de 500m sob o viaduto Ryu Mizuno, montar as vias 1 e 2 da Linha 11 – Safira e a via segregada da **MRS**, conforme mencionado na alínea b do subitem 2.7.1.1, acima.

2.7.5 Permitir a fiscalização, pela **CPTM**, sobre todas as atividades relativas à Segregação Leste.

2.7.5.1 Permitir a supervisão e o acompanhamento físico de todas as obras que venham a constituir patrimônio da **CPTM**, conforme regras que serão estabelecidas entre as Partes.

2.8 Caberá à **CPTM**:

2.8.1 Prestar apoio técnico na elaboração dos projetos básicos e executivos constantes do Anexo L.1.

2.8.2 Fornecer as especificações técnicas e estabelecer as condições necessárias para a elaboração dos projetos de implantação da Segregação Leste.

2.8.3 Aprovar, tempestivamente, todos os projetos relativos à implantação da Segregação Leste.

2.8.3.1 Todos os documentos técnicos recebidos da **MRS** para aprovação da **CPTM** deverão ser apreciados e devolvidos, comentados ou aprovados, no prazo máximo de 15 (quinze) dias consecutivos, a partir do seu protocolo de entrada na **CPTM**.



2.8.4 Autorizar a realização das atividades atribuídas a **MRS**, cujo projeto tenha logrado aprovação, e disponibilizar os intervalos operacionais necessários para viabilizar a execução das obras, nos termos dispostos no item 3.13 da Cláusula Terceira do **Convênio**, bem como acompanhar as atividades da **MRS**, inclusive no remanejamento de todas as interferências existentes ou previstas.

2.8.4.1 As interrupções de tráfego da **CPTM** necessárias às atividades atribuídas à **MRS** na Segregação Leste deverão ser pactuadas entre as Partes em Reunião de Acesso semanal, prevista pelo **Convênio**, e programadas para realização em até 30 (trinta) dias consecutivos da data da reunião, salvo situações excepcionais, que serão negociadas entre as Partes;

2.8.4.2 As interrupções de tráfego da **CPTM** para as atividades atribuídas à **MRS** na Segregação Leste poderão ser reprogramadas, de comum acordo, apenas uma única vez, em Reunião de Acesso semanal, com antecedência mínima de uma semana do cumprimento do serviço programado. Em caso de necessidade de uma segunda reprogramação deverão ser atendidas definições do item anterior;

2.8.4.3 As interrupções de tráfego da **CPTM** para as atividades atribuídas à **MRS** na Segregação Leste deverão ocorrer em horário noturno ou, em caso de necessidade de interrupções longas, em horário de menor demanda de passageiros (sábado a partir das 20h00 até segunda-feira às 03h30);

2.8.4.4 Quando a **MRS** solicitar interrupções de tráfego e/ou restrições de velocidade, para atender a várias frentes de atividades simultâneas na Segregação Leste, que causem interferências não suportáveis à operação de trens de passageiros da **CPTM**, esta poderá, a seu critério, reduzir a quantidade de frentes de trabalho da **MRS**, observando o prazo final de implantação da Segregação Leste, não havendo qualquer aplicação de penalidade de parte a parte;

2.8.4.5 As interrupções de tráfego da **CPTM** para as atividades atribuídas à **MRS** na Segregação Leste, que causem interferência na circulação dos trens metropolitanos, nas vias compartilhadas, poderão determinar, mediante prévio acordo entre as Partes, que as faixas de trens de carga estabelecidas no **Convênio** sejam suspensas ou reduzidas durante o período de interrupção;

2.8.4.6 Se as interrupções de tráfego da **CPTM** para as atividades atribuídas à **MRS** na Segregação Leste exigirem a ativação de PAESE (Plano de Apoio entre Empresas em Situação de Emergência), desde que essa ativação tenha sido previamente estabelecida entre as Partes em Reunião de Acesso semanal, nos termos do subitem 2.8.4.1 do presente Termo Aditivo, as despesas decorrentes serão reembolsadas pela **MRS**, mediante comprovação apresentada pela **CPTM**, por meio de encontro de contas previsto no item 2.2 do **Convênio**;



2.8.4.7 Se as restrições de velocidade do tráfego da **CPTM**, impostas pelas atividades atribuídas à **MRS** na Segregação Leste, nas vias compartilhadas, impuserem aos trens da **CPTM** velocidade inferior a 40km/h, as faixas de trens de carga referidas no **Convênio**, poderão ser, mediante prévio acordo entre as Partes, suspensas ou reduzidas, visando minimizar a restrição;

2.8.4.8 Para os efeitos deste Termo Aditivo e do **Convênio** ora aditado as interrupções de tráfego e restrições de velocidade na **CPTM** se referem ao trecho de Engenheiro Manoel Feio a Suzano e em suas proximidades, desde que causem impacto nestas.

2.8.5 Realizar a fiscalização de todas as atividades relativas à Segregação Leste, acompanhando passo a passo os prazos do cronograma físico de atividades.

2.8.5.1 A fiscalização será realizada pelo Gestor Técnico da Segregação Leste ou por preposto devidamente designado pela **CPTM**;

2.8.5.2 A fiscalização deverá registrar, mensalmente, por meio de relatório, a execução das atividades do cronograma do Anexo L.1.

2.8.6 Realizar a supervisão e o acompanhamento físico de todas as obras que venham a constituir patrimônio da **CPTM**, conforme regras que serão estabelecidas entre as Partes.

2.8.7 Possibilitar à **MRS** a execução das atividades constantes do cronograma do Anexo L.1.

2.8.8 Solucionar os seguintes eventos críticos, para não comprometer os prazos fixados no cronograma constante do Anexo L.1.

2.8.8.1 Viabilizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** no realocação de vias da **CPTM**, mediante apoio ao projeto executivo e para o estabelecimento dos intervalos necessários para as intervenções;

2.8.8.2 Viabilizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** no remanejamento dos bangalôs de sinalização da **CPTM** que interferem ou venham a interferir na Segregação Leste;

2.8.8.3 Viabilizar e acompanhar a execução de atividades da **MRS** no remanejamento de todas as interferências – entre elas fibra ótica, cabos de sinalização, linhas de sinais, rede aérea, torres e tubos de drenagem, etc. – que, de alguma forma, interferem ou venham a interferir na denominada Segregação Leste.

2.8.9 Prestar apoio técnico, administrativo e institucional à **MRS** no cumprimento do disposto em 2.7.3, em seu campo de abrangência.



2.9 Das Penalidades

2.9.1 Na hipótese de a **CPTM** não cumprir quaisquer das suas atividades e-ou obrigações relacionadas à Segregação Leste, inclusive as interrupções de tráfego programadas ou reprogramadas, nos termos dos subitens 2.8.4.1 e 2.8.4.2 deste Termo de Aditamento, no prazo estabelecido pelas Partes, a **MRS** ficará isenta, do 1º até o 15º dia de atraso, de pagar à **CPTM**, a Tarifa de Direito de Passagem (TDP), sendo certo que a cada dia de atraso corresponderá a 1(um) dia de isenção, prevista no **Convênio**, ora aditado, em relação a todos os trechos da **CPTM** utilizados pelos trens da **MRS**, até que haja a realização da atividade e-ou da obrigação programada.

2.9.2 Se o descumprimento de qualquer atividade e-ou obrigação da **CPTM**, inclusive quanto às interrupções de tráfego programadas ou reprogramadas, por parte da **CPTM**, ultrapassar 15 (quinze) dias de atraso, consecutivos, ensejará que a sanção prevista no item 2.9.1 seja aplicada em dobro, a partir do 16º (décimo - sexto) dia de atraso, inclusive, sendo certo que a cada dia de atraso corresponderá a 2 (dois) dias de isenção da Tarifa de Direito de Passagem (TDP) prevista no **Convênio**, em relação a todos os trechos da **CPTM** utilizados pelos trens da **MRS**, até que haja a realização da atividade e-ou da obrigação programada.

2.9.3 Na hipótese de a **MRS** não cumprir qualquer de suas atividades ou obrigações relacionadas à Segregação Leste, inclusive quanto à utilização das interrupções de tráfego programadas ou reprogramadas, nos termos dos subitens 2.8.4.1 e 2.8.4.2, desde que tais eventos impactem as operações ferroviárias da **CPTM** na região da Segregação Leste, a **MRS** terá suspenso o direito de passagem em horário de compartilhamento, no trecho de Engenheiro Manoel Feio a Suzano, por 1 (um) dia.

2.9.4 Caso o prazo de implantação da Segregação Leste seja afetado pelo descumprimento de qualquer atividade e ou obrigação da **CPTM** ou da **MRS**, ensejadoras das penalidades previstas nos itens 2.9.1 a 2.9.3, as Partes deverão buscar alternativas para o cumprimento do objeto deste Termo Aditivo, elaborando, se for o caso, um novo Cronograma (Anexo L.1), sem prejuízo da execução financeira pela Parte credora das penalidades incorridas.

2.9.5 Em todo caso, a Parte prejudicada deverá, antes de aplicar a sanção à Parte causadora, enviar-lhe aviso escrito via Gestor Técnico de Segregação Leste, pedindo imediata solução do problema. A Parte prejudicada aguardará por um prazo de 48 (quarenta e oito) horas a solução do problema ou manifestação formal da Parte causadora acerca dos impedimentos de sua solução, após o que a sanção poderá ser aplicada.

2.9.6 A execução financeira de penalidades será feita no encontro de contas citado no item 2.2 do **Convênio**, no mês subsequente ao fato-origem.

2.9.7 Se o atraso no Cronograma da Segregação Leste advier, comprovadamente, por fatos atribuídos a ambas as Partes, ou ainda, por fatos de terceiros ou externos à vontade das Partes, deverão elas buscar alternativas para a solução do impasse, observando-se, no caso, o disposto no subitem 2.3.1 deste Termo de Aditamento.



2.9.8 Sem prejuízo do disposto nos itens anteriores, poderão as Partes abonar-se, reciprocamente, de eventuais atrasos nas atividades da Segregação Leste, ou no seu prazo final, levando em conta o contexto dos eventos e a existência de hipótese de caso fortuito ou de força maior justificadas.

2.10 Disposições finais

2.10.1 Os impasses advindos deste Termo de Aditamento, não resolvidos de comum acordo, de boa fé, pelas partes, serão submetidos à arbitragem, conforme termos da Câmara Arbitral da FIESP, devendo as partes custear, em iguais cotas, as despesas cabíveis, sendo certo que a arbitragem é apenas uma faculdade atribuída às partes, que não as impede de utilizar a competente via judicial. A faculdade de uso da arbitragem prevista neste subitem não se estende ao Convênio ora aditado.

2.10.2 Caso, no transcurso deste Termo de Aditamento, surja às Partes despesa ou pagamento nele não previstos, relacionados com a implantação da Segregação Leste, poderão as Partes, se previamente deliberarem e de comum acordo, valer-se da sistemática do encontro de contas previsto no item 2.2 do Convênio.

2.10.3 Permitirão, a **CPTM** e a **MRS**, reciprocamente, a utilização de instalações e equipamentos necessários ao cumprimento deste Termo Aditivo; no presente caso, as condições a aplicar deverão ser reguladas nos termos da Cláusula Segunda do **Convênio**.

2.10.4 A não observância dos prazos deste Termo Aditivo e do Cronograma do Anexo L.1 somente será admitida pelas Partes quando fundamentada em motivo de força maior ou caso fortuito, na forma do artigo 393 do Código Civil, ou por motivos imputáveis a questões alheias às Partes, os quais deverão ser comprovados, pena de incorrerem nas penalidades previstas no item 2.9.

2.10.5 A hipótese de que trata o item anterior só será considerada sob fundamentação da ocorrência pela Parte causadora do atraso, no prazo máximo de 10 (dez) dias consecutivos, contado a partir da ocorrência do fato gerador que deu causa ao atraso, devendo a outra Parte manifestar-se a respeito no prazo de cinco dias, contado do recebimento da fundamentação.

2.11 Ratificação

Ficam ratificadas as demais cláusulas e condições do Convênio nº 802674309100, seus Anexos e Termos Aditivos que não tiverem sido objeto de alteração pelo presente instrumento.



E, por estarem justas e acertadas, as partes firmam este Termo em 2 (duas) vias de igual teor e forma, na presença das 2 (duas) testemunhas abaixo assinadas.

São Paulo, de de 2010.

CPTM – COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS

SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA

Diretor-Presidente

MARIO FIORATTI FILHO

Diretor de Operação e Manutenção

SERGIO LUIZ GONÇALVES PEREIRA

Diretor Administrativo e Financeiro

MRS LOGÍSTICA S. A.

EDUARDO PARENTE MENEZES

Diretor-Presidente

HENRIQUE ACHÉ PILLAR

Diretor de Desenvolvimento

Testemunhas:

1) **JOSE ROBERTO LOURENÇO**
CPF 029.783.118-82

2)



ANEXO - L1

CRONOGRAMA FÍSICO DE ATIVIDADES

SEGREGAÇÃO LESTE



EVENTO Nº	DISCRIMINAÇÃO DAS ATIVIDADES POR TRECHO	RESPONSABILIDADE		CONDIÇÃO CRÍTICA IMPEDENTIA					
		MRS	CPTM		ago	set	out	nov	dez
1	Obtenção Certidões das Prefeituras de Itaquaquecetuba, Poá e Suzano para licenciamento ambiental (MRS)	X							
2	Regularização de ocupação de áreas Patrimoniais de	X							
3	Regularização de ocupação de áreas Patrimoniais de interesse		X						
4	Levantamento topográfico, sondagens, ensaios e inventários necessários para elaboração dos Projetos Executivos	X							
5	Desenvolvimento do Projeto Executivo da Segregação Leste (Manoel Faleiro / Suzano), baseado no projeto geométrico, já aprovado pelas partes e constante do anexo L2	X							
6	Apoiar e aprovar o Projeto Executivo da Segregação Leste		X						
7	Apoiar a MRS para a obtenção das certidões, licenças ambientais e convênios		X						
8	Licenciamento Ambiental IBAMA (RAP/LP/LI)	X							
9	Projeto Executivo puxamentos de linha CPTM / Remanejamento de Bangalôs e Fibra Óptica CPTM	X							
10	Aprovação Projeto Executivo puxamentos de linha CPTM / Remanejamento de Bangalôs e Fibra Óptica CPTM		X						
11	Contratação de obras	X							
12	Planejamento de desapropriações/Retirada de Imóveis	X							
Trecho km34+280 ao km38+311									
13	Puxamento de linhas CPTM (570m)	X		X					
14	Negociação e remoção de casa na faixa ferroviária	X							
15	Prolongamento de PI	X							
16	Implantação Via MRS km34+280 ao km38+311	X							
Trecho km 38+311 ao km 38+964									
17	Puxamento de linhas CPTM (900m)	X		X					
18	Implantação via MRS km 38+311 ao km 38+964	X							
Trecho km 38+964 ao km 40+259									
19	Puxamento de linhas CPTM (380m)	X		X					
20	Relocação de passarela (km39+870)	X							
21	Construção ponte sobre correio Itaim	X							
22	Implantação via MRS km 38+964 ao km 40+259	X							
Trecho km 40+259(linha 12) ao km 34+675(linha 11)									
23	Construção ponte sobre correio Gualó		X						
24	Desapropriação/Posse do terreno IBAR	X							
25	Fechamento (muro) de faixa (1)	X							
26	Recomposição viária	X							
27	Impl. via MRS km 40+259(linha F) ao km 34+675(linha E)	X							
Trecho km 34+675(linha 11) ao km 36+275(linha 11)									
28	Adequação do viário (av. Paul P. Harris)	X							
29	Implantação de passarela	X							
30	Relocação de bangalôs	X		X					
31	Impl. via MRS km 34+675(E) ao km 36+275(E)	X							
Trecho km 36+275(linha 11) ao km 37+387(linha 11)									
32	Contratação de obras da Nova Estação de Suzano		X	X					
33	Puxamento de vias - Estação provisória (600m)		X	X					
34	Adequação de passarela de concreto - Pátio/Estação Suzano		X						
35	Implantar Estação Provisória de Suzano e Desobstruir faixa para implantação da linha segregada da MRS		X	X					
36	Desapropriação de faixa (av. Major. P. Froes)	X							
37	Impl. via MRS km 36+275(E) ao km 37+387(E)	X							
38	Relocação de bangalôs	X		X					
Trecho km 37+387(linha 11) ao km 38+547(linha 11)									
39	Remanejamento de linhas CPTM (934m)	X		X					
40	Construção viaduto ferroviário	X							
41	Fechamento (muro) de faixa	X							
42	Impl. via MRS km 37+387(E) ao km 38+547(E)	X							

ANEXO – L2

PROJETO GEOMÉTRICO EXECUTIVO DA
SEGREGAÇÃO LESTE



ESTAÇÃO
ITAQUAQUECETUBA →



LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- - - - - DMSA MRS
- - - - - DMSA CPTM
- - - - - VIA CPTM PROJETADA
- - - - - VIA MRS PROJETADA
- MRS OCUPA CPTM
- MRS OCUPA TERCEIROS
- CPTM OCUPA MRS
- PATRIMÔNIO CPTM
- PATRIMÔNIO MRS
- PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS

ESCALA GRÁFICA - 1:500

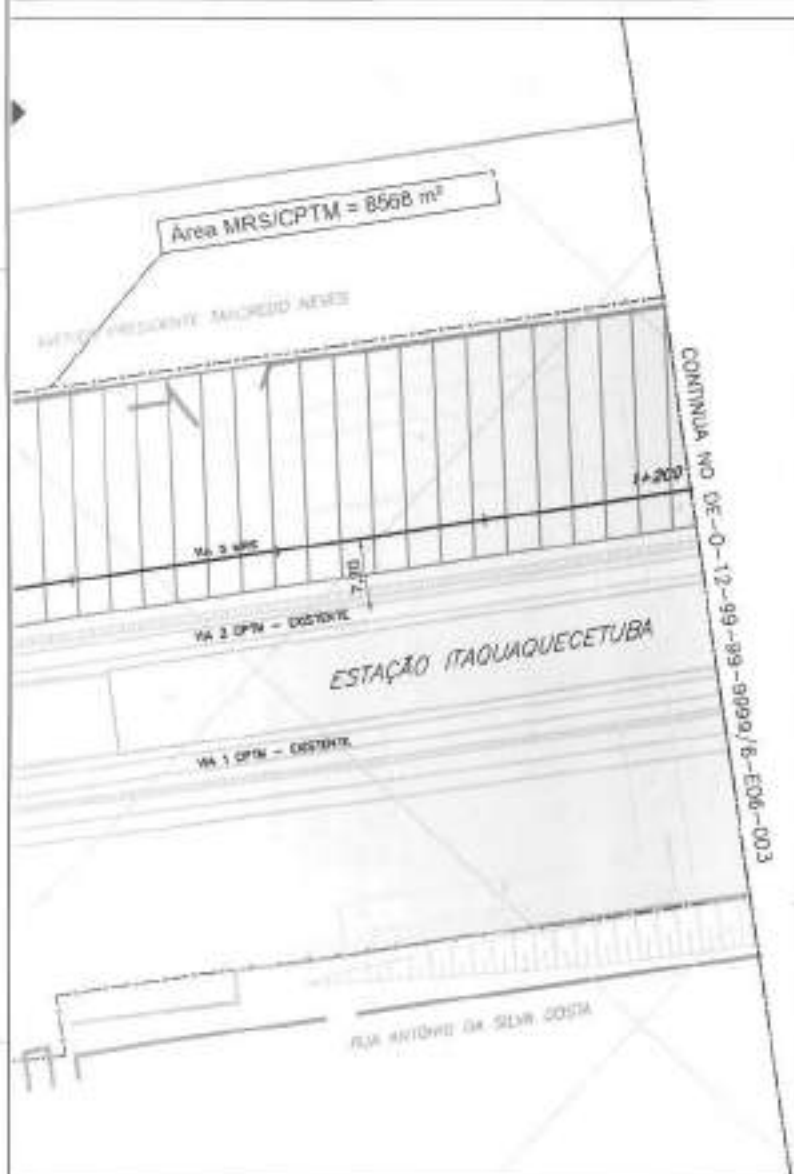


PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

AUTORIZAÇÃO		PROJETO		TÍTULO			
				ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
				DE	O	12	AV
				99	99	9999	
				6	E06	001	
				DE-0-12-99-99-9999/6-E06-001	ESCALA	1:500	
					REVISÃO	0	
					FOLHA	01	

E Para preencher/alterar esta legenda utilize o cursor COATTE

ALINHADA ITAQUAQUECETUBA



LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- DIVISA MRS
- DIVISA CPTM
- VIA CPTM PROJETADA
- VIA MRS PROJETADA
- MRS OCUPA CPTM
- MRS OCUPA TERCEIROS
- CPTM OCUPA MRS
- PATRIMÔNIO CPTM
- PATRIMÔNIO MRS
- PATRIMÔNIO R.F.F.S.A.

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500

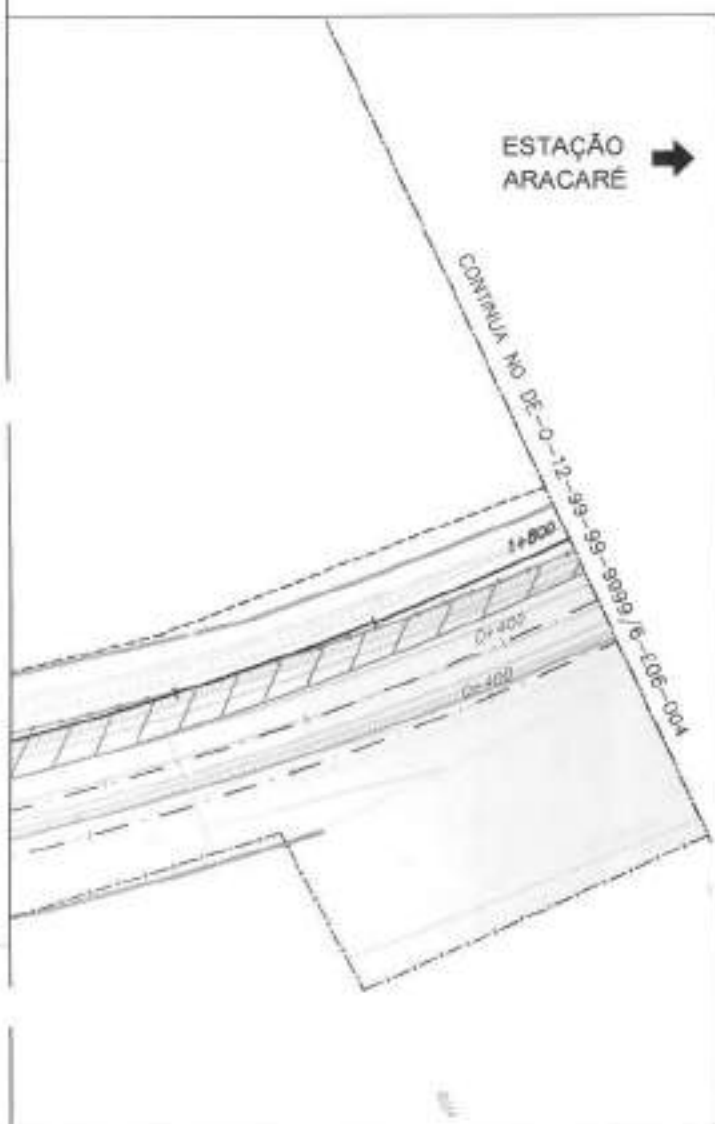


PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

SUPERVISOR			PROJETISTA		TÍTULO			
					ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
					DE	O	12	PM
					TRONCO	99	99	9999
					ETAPA	6	E06	002
					IDENTIFICAÇÃO	DE-0-12-99-99-9999/6-E06-002	ESCALA	1:500
					REVISÃO	0	DATA	02
EV	DES.	RESP.	APROVAÇÃO					

D

E Para impressão/leitura, esta legenda utilize o comando CORTTE.



CONTRATA NO DE-0-12-99-99-9099/6-106-000

14800

04-307

—

LEGENDA:

-  MURO PROJETADO
 MURO EXISTENTE
 DIVISA MRS
 DIVISA CPTM
 VIA CPTM PROJETADA
 VIA MRS PROJETADA
 MRS OCUPA CPTM
 MRS OCUPA TERCEIROS
 CPTM OCUPA MRS
 PATRIMÔNIO CPTM
 PATRIMÔNIO MRS
 PATRIMÔNIO R.F.F.S.A.

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAÇENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA E MRS.

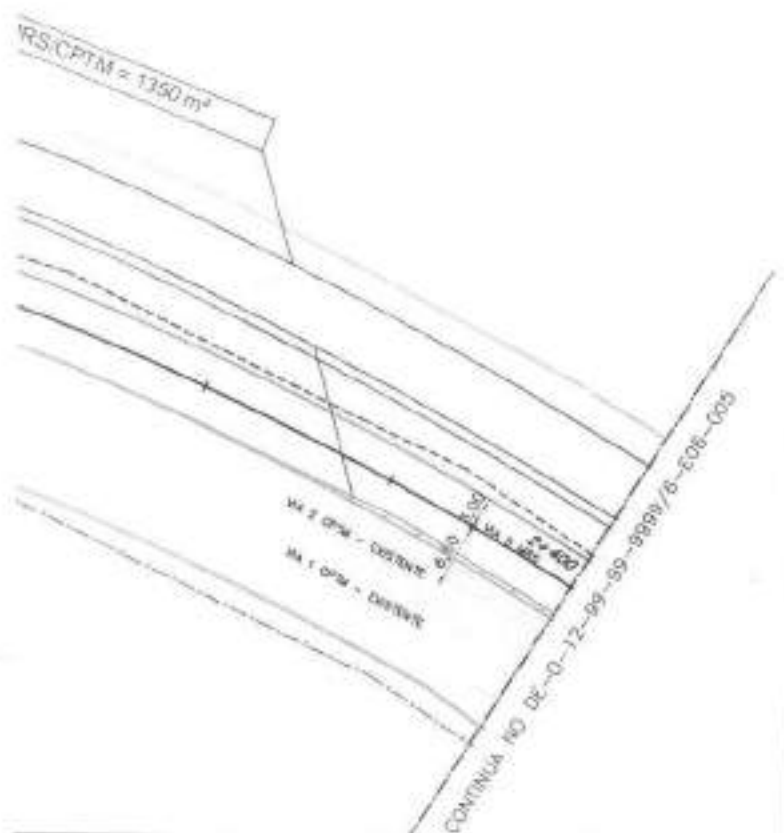
ESCALA GRAFICA - 1:500

0	5	12.5	25
---	---	------	----

PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

[illegible]

ESTAÇÃO
ARACARÉ →



LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- - - DIVISA MRS
- - - DIVISA CPTM
- - - VIA CPTM PROJETADA
- - - VIA MRS PROJETADA

- MRS OCUPA CPTM
- MRS OCUPA TERCEIROS
- CPTM OCUPA MRS
- PATRIMÔNIO CPTM
- PATRIMÔNIO MRS
- PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

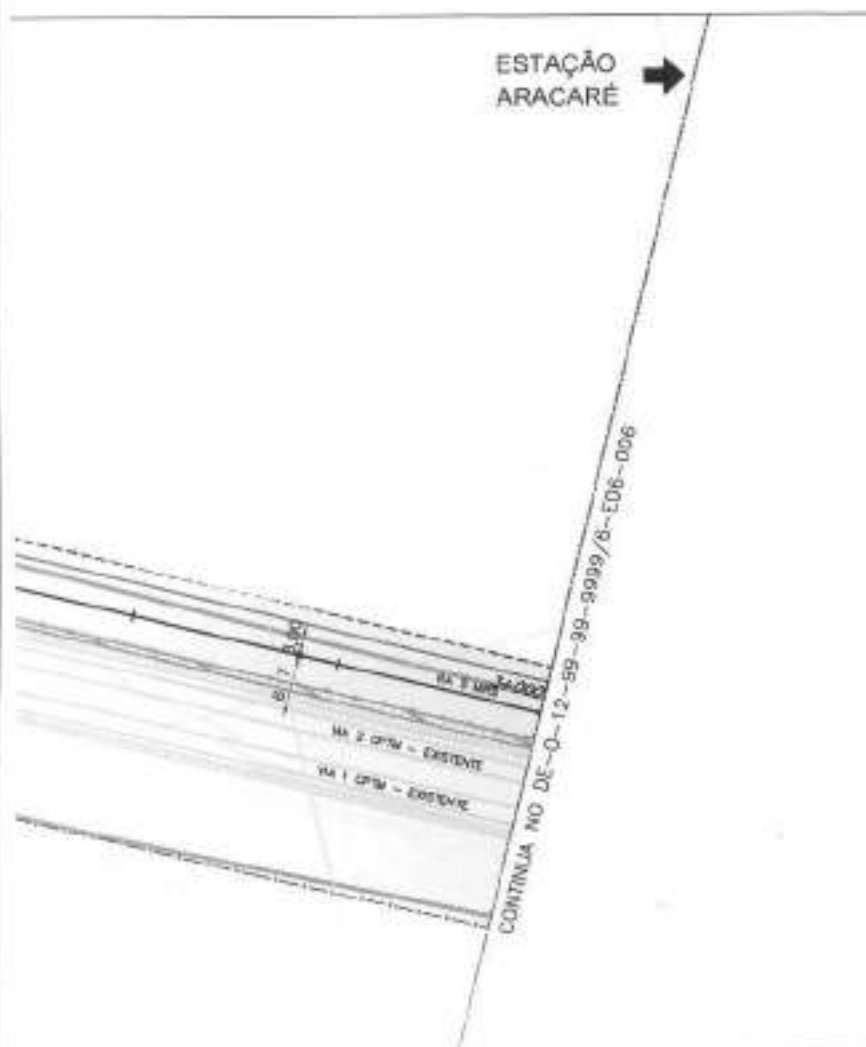
1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

AUTORIZAÇÃO		PÁGINA 104		TÍTULO			
				ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
				TÍTULO		DATA	
				DE		O	
				99		12	
				TÍTULO		DATA	
				99		12	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	
				TÍTULO		DATA	
				6		04	



LEGENDA:	
	MURO PROJETADO
	MURO EXISTENTE
	DIVISA MRS
	DIVISA CPTM
	VIA CPTM PROJETADA
	VIA MRS PROJETADA
	MRS OCUPA CPTM
	MRS OCUPA TERCEIROS
	CPTM OCUPA MRS
	PATRIMÔNIO CPTM
	PATRIMÔNIO MRS
	PATRIMÔNIO R.F.F.S.A.

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS

ESCALA GRÁFICA - 1:500

0 5 12.5 25

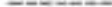
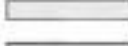
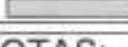
PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

SUPERVISOR	PROJETISTA	TÍTULO	ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
			DE	DE	DE	DE
			99	99	9999	9999
			6	E06	005	005
			DE-0-12-59-99-9999-6-ED6-005	ESCALA	REVISÃO	TOTAL
			1:500	0	05	

ESTAÇÃO
ARACARÉ →

CONTINUA NO DE-O-12-99-99-9999/6-E06-007

LEGENDA:

-  MURO PROJETADO
-  MURO EXISTENTE
-  DIVISA MRS
-  DIVISA CPTM
-  VIA CPTM PROJETADA
-  VIA MRS PROJETADA
-  MRS OCUPA CPTM
-  MRS OCUPA TERCEIROS
-  CPTM OCUPA MRS
-  PATRIMÔNIO CPTM
-  PATRIMÔNIO MRS
-  PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500

0 5 12.5 25

PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

SUPERVISOR				PROJETISTA				TÍTULOS			
				 				ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
								Tipo	DE	SEGM	LINHA
									99	99	12
								TERCEIROS	99	99	9999
								ESTR	5	E06	006
								COUNA	1-500	REVISÃO	0
								FECHA	06		

ÇÃO
VIANA



LEGENDA:

- MUR PROJETADO
- MUR EXISTENTE
- - - - - DIVISA MRS
- - - - - DIVISA CPTM
- - - - - VIA CPTM PROJETADA
- - - - - VIA MRS PROJETADA
- ▨ MRS OCUPA CPTM
- ▩ MRS OCUPA TERCEIROS
- ▧ CPTM OCUPA MRS
- ▬ PATRIMÔNIO CPTM
- ▬ PATRIMÔNIO MRS
- ▬ PATRIMÔNIO R.F.F.S.A.

NOTAS:

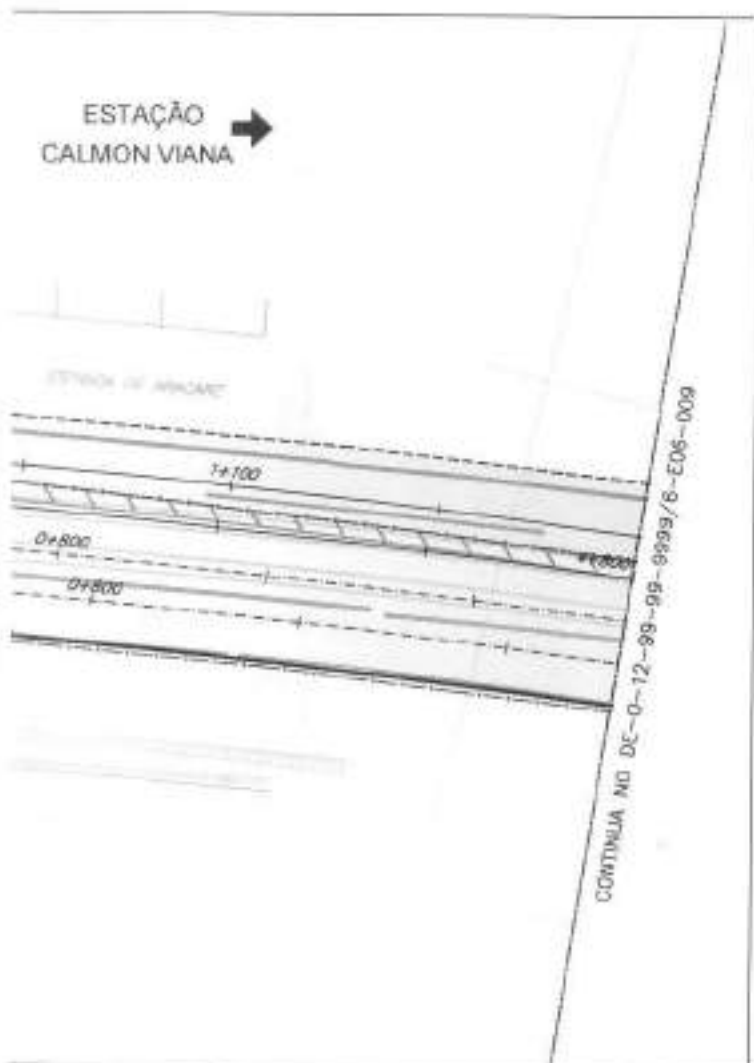
1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

AUTORIZAÇÃO		PROJETISTA		TÍTULO			
		 				ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS	
AUTORIZADO		AUTORIZADO		DE	O	12	99
APPROVADO		REVISÃO		99	99	9999	
APPROVADO		VERIFICAÇÃO		6	E06	007	007
APPROVADO		APPROVADO		DE-0-12-99-99-9999/E-E06-007		1:500	07

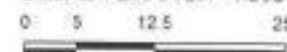


LEGENDA:	
	MURO PROJETADO
	MURO EXISTENTE
	DIVISA MRS
	DIVISA CPTM
	VIA CPTM PROJETADA
	VIA MRS PROJETADA
	MRS OCUPA CPTM
	MRS OCUPA TERCEIROS
	CPTM OCUPA MRS
	PATRIMÔNIO CPTM
	PATRIMÔNIO MRS
	PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA S MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

				SOLICITANTE		PROJETISTA		TÍTULO	
						 MRS			
						 Vototec		ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS	

ESTAÇÃO
CALMON VIANA →

CONTINUA NO DE-O-12-99-99-9999/6-E06-010

TERRENO VAZIO

LEGENDA:

-  MURO PROJETADO
-  MURO EXISTENTE
-  DIVISA MRS
-  DIVISA CPTM
-  VIA CPTM PROJETADA
-  VIA MRS PROJETADA
-  MRS OCUPA CPTM
-  MRS OCUPA TERCEIROS
-  CPTM OCUPA MRS
-  PATRIMÔNIO CPTM
-  PATRIMÔNIO MRS
-  PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA

AUTORIZAÇÃO		PROJETO		TÍTULO			
		 		 ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
				DE	O	12	99
				99	99	009	9999
				6	E06	009	009
				DE-O-12-99-99-9999/6-E06-009		1:500	0
APPROVAÇÃO:		APPROVAÇÃO:		APPROVAÇÃO:			



LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- DIVISA MRS
- DIVISA CPTM
- VIA CPTM PROJETADA
- VIA MRS PROJETADA
- MRS OCUPA CPTM
- MRS OCUPA TERCEIROS
- CPTM OCUPA MRS
- PATRIMÔNIO CPTM
- PATRIMÔNIO MRS
- PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA E MRS

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

V. DES.	RESP.	APPROVAÇÃO	SUPERVISOR	PROJETISTA	TÍTULO	ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
						TRM	DE	SISTEMA	DE
							99	0	12
							99	99	9999
							6	E06	011
							DE-0-12-98-99-9999/6-E06-011	ESCALA	1:500
								REVISÃO	0
								FOLHA	11

ESTAÇÃO
SUZANO →

Área MRS / terceiros = 5342 m²

CONTINUA NO DE-0-11-99-99-9999/6-E06-001

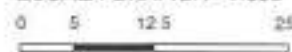
LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- - - - - DIVISA MRS
- - - - - DIVISA CPTM
- - - - - VIA CPTM PROJETADA
- - - - - VIA MRS PROJETADA
-  MRS OCUPA CPTM
-  MRS OCUPA TERCEIROS
-  CPTM OCUPA MRS
-  PATRIMÔNIO CPTM
-  PATRIMÔNIO MRS
-  PATRIMÔNIO R F F S A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 3 MRS

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12

SUPERVISOR		PROJECTA		TÍTULOS			
		 		ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
REVISÃO		REVISÃO		DE	SEÇÃO	LINHA	MM
VERIFICAÇÃO		VERIFICAÇÃO		99	99	12	9999
APPROVAÇÃO		APPROVAÇÃO		6	E06	012	001
V. DES.		R. DES.		DE-0-12-99-99-9999/6-E06-012			
APPROVAÇÃO		APPROVAÇÃO		ESCALA 1:500			
				FOLHA 0 DE 12			

ESTAÇÃO
SUZANO →

366 m²

7+800

CONTINUA NO DE-0-11-99-99-9999/5-ED6-002

LEGENDA:

-  MURO PROJETADO
-  MURO EXISTENTE
-  DIVISA MRS
-  DIVISA CPTM
-  VIA CPTM PROJETADA
-  VIA MRS PROJETADA
-  MRS OCUPA CPTM
-  MRS OCUPA TERCEIROS
-  CPTM OCUPA MRS
-  PATRIMÔNIO CPTM
-  PATRIMÔNIO MRS
-  PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS

ESCALA GRÁFICA - 1:500

0 5 12.5 25

36-012 e
36-001

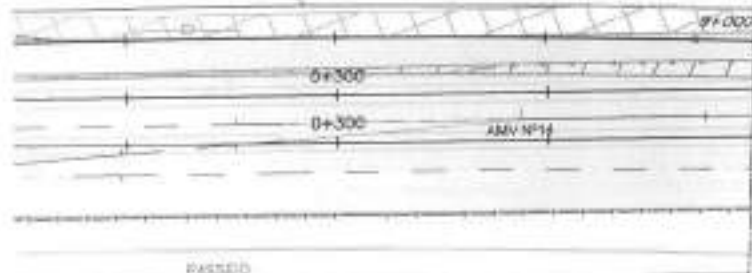
PROJETO EXECUTIVO - SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA CPTM/MRS-LINHA 11

OPERAÇÃO	FACILITADA	TÍTULO	ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
			DE	INTER	DATA	AM
INCOMPLETO	INCOMPLETO	ÁREA	99	99	11	9999
VERIFICAÇÃO	VERIFICAÇÃO	VERIFICAÇÃO	6	E06	001	000000
APROVAÇÃO	APROVAÇÃO	APROVAÇÃO	DE-0-11-99-99-9999/5-ED6-001	ESCALA	1.500	REVISÃO 0
RESP	APPROVAÇÃO					FOLHA 01



ESTAÇÃO
SUZANO →

terceiros = 395 m²



CONTINUA NO DE-O-11-99-99-9999/6-E06-004

LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- DIVISA MRS
- DIVISA CPTM
- VIA CPTM PROJETADA
- VIA MRS PROJETADA
- MRS OCUPA CPTM
- MRS OCUPA TERCEIROS
- CPTM OCUPA MRS
- PATRIMÔNIO CPTM
- PATRIMÔNIO MRS
- PATRIMÔNIO R.F.F.S.A.

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA E MRS

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO - SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA CPTM/MRS-LINHA 11

SUPERVISOR		PROJETISTA		TÍTULOS			
		 		ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
				DE	O	LINHA	NR
				99	99	11	9999
				6	E06	003	003
				DE-O-11-99-99-9999/6-E06-003	ESCALA	1:500	03
DES. RESP.		APPROVAÇÃO					

65 m²

CONTINUA NO DE-O-11-99-99-9999/6-E06-005

ESTAÇÃO
SUZANO →

LEGENDA:

- MURO PROJETADO
 MURO EXISTENTE
 DIVISA MRS
 DIVISA CPTM
 VIA CPTM PROJETADA
 VIA MRS PROJETADA
 MRS OCUPA CPTM
 MRS OCUPA TERCEIROS
 CPTM OCUPA MRS
 PATRIMÔNIO CPTM
 PATRIMÔNIO MRS
 PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500

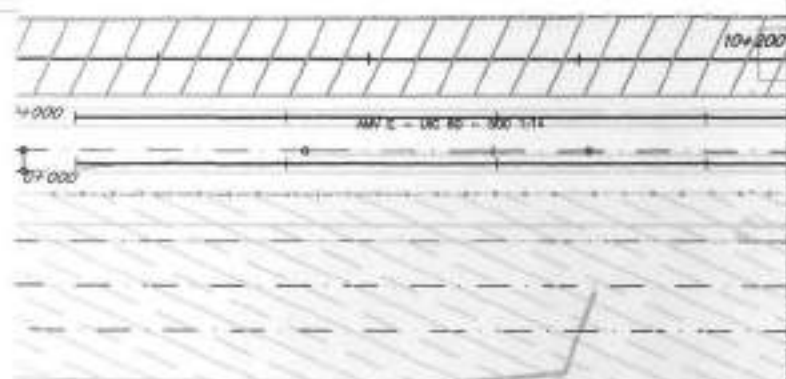
0 5 12.5 25

PROJETO EXECUTIVO - SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA CPTM/MRS-LINHA 11

SUPERVISORA			TÍTULOS		ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
					DE	SETOR	UNID	RM
					99	99	9999	
					6	E06	004	
					DE-O-11-99-99-9999/6-E06-004	ESCALA	REVISÃO	DATA
						1:500	0	04

E Para preenchimento usar legenda sobre o comando DDATA

CONTINUA NO DE-O-11-99-99-9999/6-E06-005



ESTAÇÃO SUZANO →

LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- DIVISA MRS
- DIVISA CPTM
- VIA CPTM PROJETADA
- VIA MRS PROJETADA
- MRS OCUPA CPTM
- MRS OCUPA TERCEIROS
- CPTM OCUPA MRS
- PATRIMÔNIO CPTM
- PATRIMÔNIO MRS
- PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO - SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA CPTM/MRS-LINHA 11

SOPORTE			PROJETO		TÍTULO			
			MRS	CPTM	ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
			Verificação	Verificação	DE	O	11	99
			Verificação	Verificação	99	99	9999	9999
			Verificação	Verificação	6	E06	005	005
			Verificação	Verificação	DE-O-11-99-99-9999/6-E06-005	ESCALA	1:500	0 05
V. DES.	RESP.	APROVAÇÃO						

D

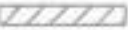
E Para preencher/editar esta legenda utilizar o comando COATTE

RS = 21560 m²

STACÃO
UZANO →

CONTINUA NO DE-0-11-99-99-9999/6-E06-007

LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- - - - - DIVISA MRS
- - - - - DIVISA CPTM
- VIA CPTM PROJETADA
- VIA MRS PROJETADA
-  MRS OCUPA CPTM
-  MRS OCUPA TERCEIROS
-  CPTM OCUPA MRS
-  PATRIMÔNIO CPTM
-  PATRIMÔNIO MRS
-  PATRIMÔNIO R.F.F.S.A

NOTAS:

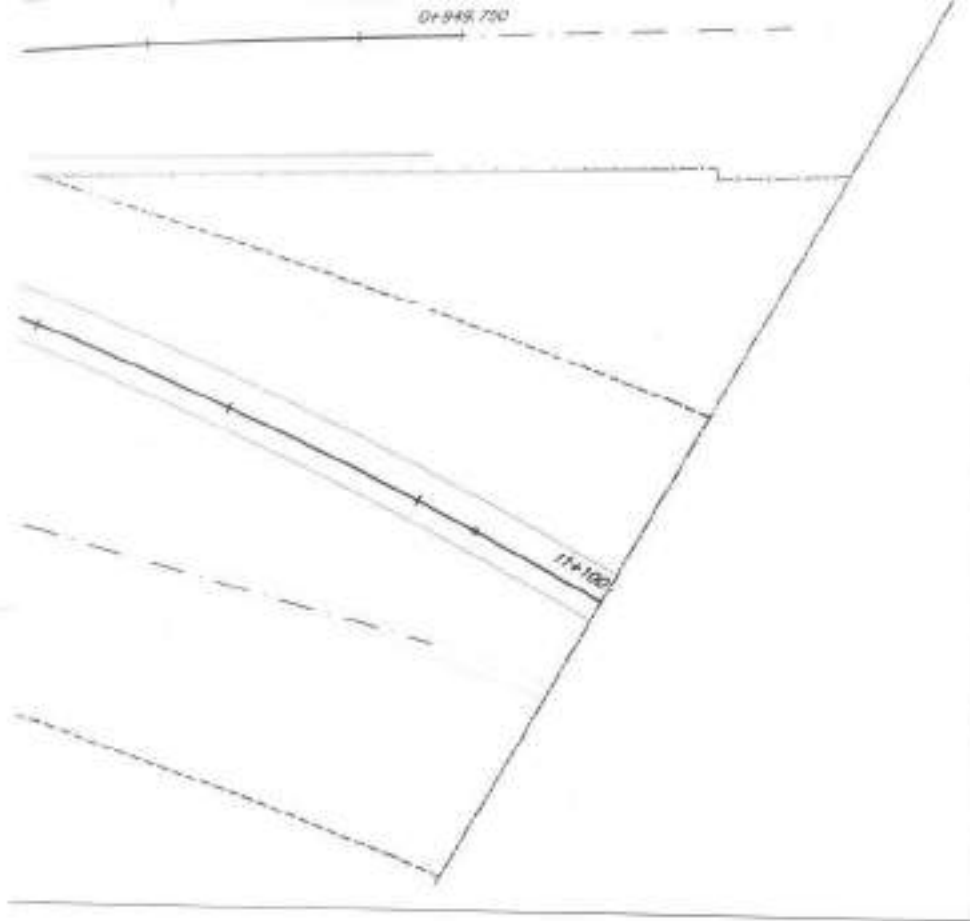
1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA S MRS.

ESCALA GRÁFICA - 1:500



PROJETO EXECUTIVO - SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA CPTM/MRS-LINHA 11

			SUPERVISOR		PROJETA		TÍTULOS	
								
					ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
					TPO		DE	
					SEÇÃO		O	
					USIN		11	
					99		99	
					E009		E05	
					006		006	
					1:500		0	
					06		06	
					DE-0-11-99-99-9999-6-E05-006			
					1:500		0	
					06		06	



LEGENDA:

- MURO PROJETADO
- MURO EXISTENTE
- DIVISA MRS
- DIVISA CPTM
- VIA CPTM PROJETADA
- VIA MRS PROJETADA
- MRS OCUPA CPTM
- MRS OCUPA TERCEIROS
- CPTM OCUPA MRS
- PATRIMÔNIO CPTM
- PATRIMÔNIO MRS
- PATRIMÔNIO R.F.F.S.A.

NOTAS:

1. TODAS AS QUILÔMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS

ESCALA GRÁFICA - 1:500

0 5 12.5 25

PROJETO EXECUTIVO - SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA CPTM/MRS-LINHA 11

MRS			ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
REV.	DES.	REVIS.	PROJETO	DE	NOTA	DATA
1	1	1	1	99	99	11
2	2	2	2	6	E06	007
3	3	3	3	6	E06	007
4	4	4	4	6	E06	007
5	5	5	5	6	E06	007
6	6	6	6	6	E06	007
7	7	7	7	6	E06	007
8	8	8	8	6	E06	007
9	9	9	9	6	E06	007
10	10	10	10	6	E06	007
11	11	11	11	6	E06	007
12	12	12	12	6	E06	007
13	13	13	13	6	E06	007
14	14	14	14	6	E06	007
15	15	15	15	6	E06	007
16	16	16	16	6	E06	007
17	17	17	17	6	E06	007
18	18	18	18	6	E06	007
19	19	19	19	6	E06	007
20	20	20	20	6	E06	007
21	21	21	21	6	E06	007
22	22	22	22	6	E06	007
23	23	23	23	6	E06	007
24	24	24	24	6	E06	007
25	25	25	25	6	E06	007
26	26	26	26	6	E06	007
27	27	27	27	6	E06	007
28	28	28	28	6	E06	007
29	29	29	29	6	E06	007
30	30	30	30	6	E06	007
31	31	31	31	6	E06	007
32	32	32	32	6	E06	007
33	33	33	33	6	E06	007
34	34	34	34	6	E06	007
35	35	35	35	6	E06	007
36	36	36	36	6	E06	007
37	37	37	37	6	E06	007
38	38	38	38	6	E06	007
39	39	39	39	6	E06	007
40	40	40	40	6	E06	007
41	41	41	41	6	E06	007
42	42	42	42	6	E06	007
43	43	43	43	6	E06	007
44	44	44	44	6	E06	007
45	45	45	45	6	E06	007
46	46	46	46	6	E06	007
47	47	47	47	6	E06	007
48	48	48	48	6	E06	007
49	49	49	49	6	E06	007
50	50	50	50	6	E06	007
51	51	51	51	6	E06	007
52	52	52	52	6	E06	007
53	53	53	53	6	E06	007
54	54	54	54	6	E06	007
55	55	55	55	6	E06	007
56	56	56	56	6	E06	007
57	57	57	57	6	E06	007
58	58	58	58	6	E06	007
59	59	59	59	6	E06	007
60	60	60	60	6	E06	007
61	61	61	61	6	E06	007
62	62	62	62	6	E06	007
63	63	63	63	6	E06	007
64	64	64	64	6	E06	007
65	65	65	65	6	E06	007
66	66	66	66	6	E06	007
67	67	67	67	6	E06	007
68	68	68	68	6	E06	007
69	69	69	69	6	E06	007
70	70	70	70	6	E06	007
71	71	71	71	6	E06	007
72	72	72	72	6	E06	007
73	73	73	73	6	E06	007
74	74	74	74	6	E06	007
75	75	75	75	6	E06	007
76	76	76	76	6	E06	007
77	77	77	77	6	E06	007
78	78	78	78	6	E06	007
79	79	79	79	6	E06	007
80	80	80	80	6	E06	007
81	81	81	81	6	E06	007
82	82	82	82	6	E06	007
83	83	83	83	6	E06	007
84	84	84	84	6	E06	007
85	85	85	85	6	E06	007
86	86	86	86	6	E06	007
87	87	87	87	6	E06	007
88	88	88	88	6	E06	007
89	89	89	89	6	E06	007
90	90	90	90	6	E06	007
91	91	91	91	6	E06	007
92	92	92	92	6	E06	007
93	93	93	93	6	E06	007
94	94	94	94	6	E06	007
95	95	95	95	6	E06	007
96	96	96	96	6	E06	007
97	97	97	97	6	E06	007
98	98	98	98	6	E06	007
99	99	99	99	6	E06	007
100	100	100	100	6	E06	007

ANEXO – L3

APÊNDICE 1 AO ANEXO D
CONDIÇÕES OPERACIONAIS DE
COMPARTILHAMENTO NAS LINHAS 11 E 12



ANEXO L 3 – Apêndice 1 ao ANEXO D

Este anexo estabelece as condições operacionais necessárias durante e após a implementação da Segregação Leste, nas Linhas 11 e 12, Antigas Linhas E e F, no trecho Brás, Engenheiro Manoel Feio, Suzano e Estudantes.

1. LIMITES DE COMPARTILHAMENTO DE TRANSPORTE DE CARGA A PARTIR DA ASSINATURA DESTE ANEXO.**1.1. Trecho entre Engenheiro Manoel Feio e Brás.**

Nos trechos compartilhados de Engenheiro Manoel Feio a Brás (Intercâmbio), compactua-se entre as Participes novas faixas e condições de circulação de trens de carga. As demais condições para a circulação dos trens de carga permanecem inalteradas conforme descritas no item 4 anexo D.

- 1.1.1. Duas faixas de circulação de Engenheiro Manoel Feio a Ermelino (Cimento Liz), por semana, com duas cabeças, sendo uma em dia útil das 10h15 às 14h30 e outra no sábado a partir das 09h00 ou no domingo.
- 1.1.2. Três faixas de circulação de Engenheiro Manoel Feio a Ermelino (Cimento Liz), por semana, com uma cabeça, sendo duas em dias úteis das 10h15 às 14h30 e outra no sábado a partir das 14h00 ou no domingo, após implantação do travessão universal na locação 7, previsto para até junho de 2011, extinguindo o item anterior.
- 1.1.3. A partir das 23h30 autorizar um trem de carga de no máximo 800 m de comprimento no Intercâmbio do Brás para os trens de carga procedentes de Engenheiro Manoel Feio com destino somente a linha 07 (Luz a Jundiaí).

1.2. Trecho entre Engenheiro Manoel Feio e Estudantes.

Nos trechos entre Engenheiro Manoel Feio/Suzano/Mogi das Cruzes/Estudantes, compactua-se entre as Participes, novo horário de compartilhamento em dias úteis de até às 15h00 para até às 15h15, eliminando a interpretação de até 15h30. As demais condições para a circulação dos trens de carga permanecem inalteradas conforme descritas no item 4 anexo D.

2. LIMITES DE COMPARTILHAMENTO DE TRANSPORTE DE CARGA COM A IMPLANTAÇÃO PARCIAL DA SEGREGAÇÃO LESTE.

Define-se como implantação parcial, a construção pela MRS de via operacional segregada, de no mínimo entre alça de Itaquaquecetuba (km 34+280) até o pátio de cruzamento em Calmon Viana, que será o ponto provisório de acesso às vias da CPTM.

2.1. Trecho entre Engenheiro Manoel Feio e Brás.

Permanecem as condições acordadas nos itens 1.1.

2.2. Trecho entre Engenheiro Manoel Feio/Suzano/Mogi das Cruzes/Estudantes.

2.2.1. No seguimento de via segregada da MRS, entre alça de Itaquaquecetuba (km 34+280) em direção a estação de Suzano até o sinal de parada para acesso às vias da CPTM, a circulação dos trens de carga será por via exclusiva da MRS com ausência de compartilhamento entre a CPTM e MRS.

2.2.2. Após conclusão parcial da via segregada da MRS, definido acima com ligação provisória nas vias 1 e 2 da CPTM, a ser definido entre as Participes, fica estabelecido no período máximo de 9 meses, as seguintes condições de compartilhamento. As demais condições para a circulação dos trens de carga permanecem inalteradas conforme descritas no item 4 anexo D.

a) Dias úteis:

Dias Úteis	Quantidade máxima de trens de carga por período.	
Trecho	09h00 às 15h15	22h00 às 24h00
Manoel Feio a Estudantes	09	03

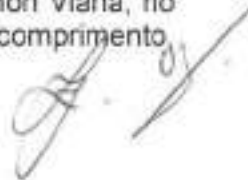
b) Sábados:

Sábado	Quantidade máxima de trens de carga por período.
Trecho	09h00 às 24h00
Manoel Feio a Estudantes	12

c) No período das 0h às 4h a circulação do trem de minério e seu retorno no trecho entre Suzano e Engenheiro Manoel Feio circularão com até 12.000 ton.brutas e 1.300m, respectivamente.

2.2.3. Na ligação provisória, todos os equipamentos de via e sistemas necessários, serão instalados e operados pela MRS, cabendo a MRS obedecer aos Procedimentos de Operação a ser elaborado pela CPTM.

2.2.4. A circulação dos trens de carga pela ligação provisória em Calmon Viana, no seguimento de via segregado e nas vias da CPTM o peso e comprimento,



estão condicionados aos limites geométricos, condições de segurança de tráfego e restrições operacionais.

- 2.2.5. Respeitadas as condições do item 2.2.4, em período noturno, poderá circular trens de carga de minério e seu retorno com 12.000 t brutas e 1.300 metros, respectivamente.

3. LIMITES DE COMPARTILHAMENTO DE TRANSPORTE DE CARGA COM A IMPLANTAÇÃO COMPLETA DA SEGREGAÇÃO LESTE.

Define-se como implantação completa, o seguimento de via operacional segregada, construída pela MRS, entre alça de Itaquaquecetuba (km 34+280) até Suzano (km 38+547), incluso a transposição sobre as vias da CPTM, com a construção de viaduto ferroviário.

3.1. Trecho entre Engenheiro Manoel Feio e Brás (Intercambio).

Permanecem as condições acordadas nos itens 1.1.

3.2. Trecho entre Engenheiro Manoel Feio e Suzano.

Na via segregada da MRS entre alça de Itaquaquecetuba (km 34+280) até Suzano (km 38+547) e vice-versa, a circulação dos trens de carga será por via exclusiva da MRS com ausência de compartilhamento entre a CPTM e MRS.

3.3. Trecho entre Suzano/Mogi das Cruzes/Estudantes

No trecho remanescente de vias segregadas entre a CPTM e MRS, de Suzano a Estudantes, as Partícipes estabelecem as seguintes condições de compartilhamento. As demais condições para a circulação dos trens de carga permanecem inalteradas conforme descritas no item 4 anexo D.

3.3.1. Dias Úteis

Dias Úteis	Quantidade máxima de trens de carga por período.	
	09h00 às 15h15	21h00 às 24h00
Trecho		
Suzano a Estudantes	03	02

3.3.2. Sábados

Sábado	Quantidade máxima de trens de carga por período.
Trecho	09h00 às 24h00
Suzano a Estudantes	08

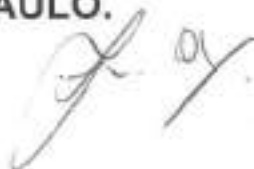
4. CONDIÇÕES GERAIS

- 4.1. Em vias de compartilhamento entre as Partícipes, remanescentes da Segregação Leste, das linhas 11 e 12, antigas linhas E e F, fica estabelecida a obrigatoriedade da circulação de locomotivas somente com interface eletropneumático, onde será observada a implantação do ATS pela CPTM, em cronograma a ser acordado entre as Partícipes.
- 4.2. As locomotivas e vagões autorizadas para composição de trens de carga em circulação nas linhas 11 e 12, antigas linhas E e F, deverão ter seu peso máximo de até 30t./eixo(trinta toneladas eixo).
- 4.3. No período das 0h às 4h a circulação dos trens operados pela MRS fica limitada à capacidade operacional da linha.
- 4.4. Para a circulação dos trens de carga aos domingos e feriados deverá respeitar a capacidade operacional das linhas.
- 4.5. Os trens com destino a INAL (Mogi das Cruzes), com manobras de reversão em César de Souza, serão computados como uma única faixa.
- 4.6. As demais condições para a circulação dos trens de carga permanecem inalteradas conforme descritas no item 4 anexo D do convênio, inclusive quanto aos prazos do convênio e seus anexos.



ANEXO – L4

DIRETRIZES DO TRAÇADO DAS LINHAS
SEGREGADAS SUDESTE, NOROESTE E
DESCRITIVO NA TRANSPOSIÇÃO NA
ZONA CENTRAL DE SÃO PAULO.



ANEXO L 4 – DIRETRIZES DO TRAÇADO DAS LINHAS SEGREGADAS REFERENTES ÀS SEGREGAÇÕES, SUDESTE, NOROESTE E DESCRITIVO DO PROJETO DA MRS PARA A TRANSPOSIÇÃO NA ÁREA CENTRAL DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

1. OBJETIVO DO EMPREENDIMENTO

Segregar a operação dos trens de carga da MRS dos trens de passageiros da CPTM, com a implantação de via exclusiva para a MRS, nos trechos entre Rio Grande da Serra e Jundiaí e Engenheiro Manoel Feio - Suzano, visando minimizar os conflitos operacionais na Região Metropolitana de São Paulo, que tendem a se agravar com o aumento previsto para o movimento tanto da MRS (Transporte de cargas), como da CPTM (transporte metropolitano de passageiros).

2. DIRETRIZES DE TRAÇADO DA VIA SEGREGADA DE CARGA

2.1 As Partícipes adotarão as necessárias providências no sentido de viabilizar, junto ao Governo Federal, especialmente Ministério dos Transportes e ANTT, e ao Governo Estadual, sua participação no aprofundamento da discussão e na busca de solução jurídico-institucional, com equacionamento da participação de cada agente, para a total segregação do transporte de cargas da rede de transporte metropolitano de passageiros na RMSP e para a execução de cada um dos projetos nas várias etapas de implantação do referido projeto.

2.1.1 As Partícipes aprovam as diretrizes gerais de traçado das linhas referentes à Segregação Sudeste, no trecho entre Rio Grande da Serra e Ipiranga, e à Segregação Noroeste, no trecho entre Lapa e Jundiaí, conforme os esquemas unifilares constantes desse anexo, reconhecendo que restam pendentes algumas definições para sua consolidação e compatibilização desses projetos.

2.1.2 Para a transposição da zona central entre Ipiranga e Lapa, as Partícipes aguardarão definição da melhor alternativa, que é atualmente objeto de estudo do Governo Federal e do Governo do Estado de São Paulo. Como alternativa a MRS apresenta descritivo de proposta para a transposição da área central do Município de São Paulo:

2.1.2.1 A segregação na Transposição Central do município de São Paulo é complementar à segregação dos trechos Engenheiro Manoel Feio – Suzano, Rio Grande da Serra – Ipiranga e Lapa – Jundiaí.

2.1.2.2 O trecho entre as estações Ipiranga e Lapa é de aproximadamente 12 km, na faixa de domínio ferroviária, e a segregação inicia-se com a construção de uma via principal para transporte de cargas da MRS a leste das linhas principais atuais, conectando-se, sempre em nível, com a via segregada da MRS do trecho Rio Grande da Serra – Ipiranga e, preferencialmente, utilizando terrenos sob concessão e arrendamento da MRS.

2.1.2.3 Para a transposição das estações Brás e Luz, a solução da segregação da carga passa pela construção de dois túneis (um no Brás e outro na Luz), ligados por trecho em nível entre essas estações, e com afloramento na região da Barra Funda, de onde a via segue até o pátio da Lapa da MRS, conectando-se à via segregada da MRS entre Lapa e Jundiaí.

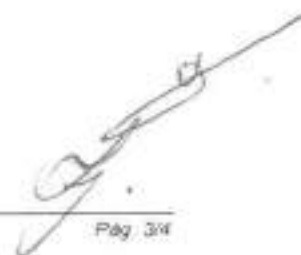
- a) A via segregada da MRS passa por baixo dos Viadutos Prof. A. M. de Camargo e Alcântara Machado.
- b) Antes do km 75 (km3+980), inicia descida em trincheira, para atravessar por baixo as vias atuais e futuras (3 existentes e 1 projetada), saindo da faixa ferroviária para seguir por aproximadamente 1.100 metros, sob a Rua Domingos Paiva e Francisco Amaro, passando, em túnel, ao lado da Estação do Brás e por baixo dos Viadutos Rangel Pestana e Gasômetro.
- c) Após o km 77 (km2+260), a via segregada da MRS atravessa novamente, por baixo das vias atuais e futuras, retorna para superfície, em nível e a norte da diretriz das linhas atuais, no sentido Mooca - Lapa, passando sobre o Rio Tamanduateí e a Av. do Estado.
- d) Pouco antes da Rua Florêncio de Abreu, inicia-se novo trecho em contenção e trincheira que passa sob Av. Tiradentes e Rua Brigadeiro Tobias, na frente da Estação da Luz, ao lado do Parque da Luz, sempre enterrado, sob a Rua José Paulino, voltando para a faixa ferroviária, ainda enterrado, por baixo da Rua Silva Pinto, de onde inicia subida para chegar à superfície ao nível a norte das linhas atuais, num trajeto de aproximadamente 3 km.
- e) Entre a Rua Silva Pinto e o pátio da MRS, logo a noroeste da Estação Lapa, num trecho de aproximadamente 6 km, a via segregada da MRS fica em superfície, a norte das vias existentes, passando pelas estações Barra Funda (entre a plataforma 1 e 2), Água Branca (atrás da plataforma que atende a linha 3 existente) e Lapa (atrás da plataforma que atende a linha 3 existente) e conectando-se à via segregada entre Lapa e Jundiaí.

2.1.2.4 As intervenções que se desenvolvem fora da faixa ferroviária e impactam o trecho urbano ainda carecem de detalhamento e acordo junto à Prefeitura da Cidade de São Paulo.

3. DISPOSIÇÃO GERAL

- 3.1 Se a evolução do transporte metropolitano de passageiros da CPTM e do transporte de cargas da MRS vier a exigir outras intervenções não previstas, mas que impactem o desenvolvimento urbano ou a faixa ferroviária, elas serão discutidas na profundidade necessária e solucionadas pelas Partícipes, com a participação de todos os agentes envolvidos e respectivas entidades tutelares, se necessário.

4. ESQUEMA UNIFILAR DA SEGREGAÇÃO SUDESTE



Pág. 3/4

AB



M R S



EMPREENDIMENTO PROJETO FUNCIONAL - SEGREGAÇÃO DE LINHAS P/ O TRANSPORTE DE CARGAS
 TRECHO: RIO GRANDE DA SERRA - MOÓCA - LINHA D
 OBJETO: RETIGRÁFICA-TRECHO DE CONSTRUÇÃO DA SEGREGAÇÃO DE LINHAS CPTM / MRS

ESCALA

CÓDIGO

S/ESCALA

DE-F01-04-029

REVISÃO

3

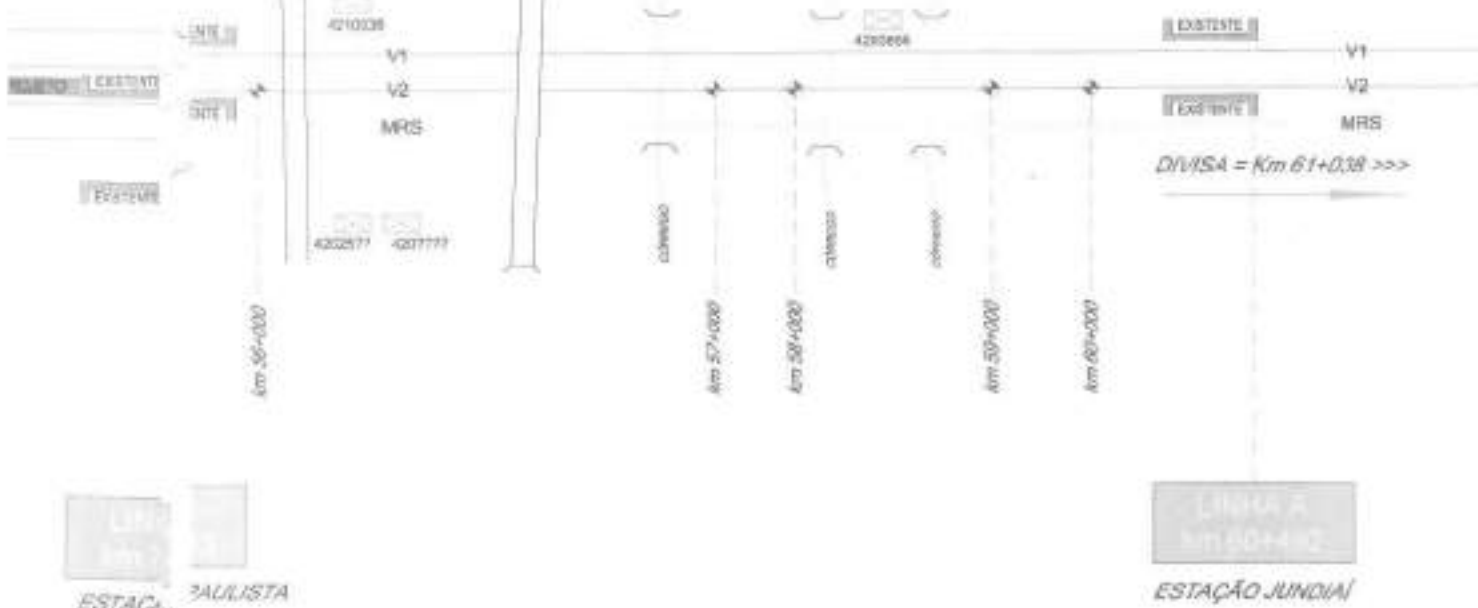
5. ESQUEMA UNIFILAR DA SEGREGAÇÃO NOROESTE



ASSARELA EXISTENTE

RIA DA ESTAÇÃO

VIADUTO



M R S

Logística S.A.

CPTM

EMPREENHIMENTO: PROJETO FUNCIONAL - SEGREGAÇÃO DE LINHAS P/ O TRANSPORTE DE CARGAS

TRECHO: LAPA - JUNDIAI - LINHA A

OBJETO: RETIGRÁFICA

ESCALA:

5/ESCALA

CÓDIGO

DE-F01-01/049

REVISÃO

1