

ANTT
PROTÓCOLO
FL. 03
GERAL

CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA

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

- (i) **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhanguera, s/nº, Km 24,2, sala 02, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 02.502.844/0001-66, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante designada simplesmente “ALL MALHA PAULISTA”) e
- (ii) **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhanguera, s/nº, Km 24,2, sala 04, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 39.115.514/0001-28, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante designada simplesmente “ALL MALHA OESTE”).

CONSIDERANDO QUE:

- (a) a ALL MALHA PAULISTA celebrou Contrato de Concessão para a Exploração do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas na Malha Paulista, em 30 de dezembro de 1998, com a União Federal, por meio do Ministério dos Transportes; e Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação do Serviço Público de Transporte Ferroviário, em 30 de dezembro de 1998, com a antiga Rede Ferroviária Federal S/A, consoante Edital nº PND-02/98/RFFSA;
- (b) a ALL MALHA OESTE celebrou Contrato de Concessão para a Exploração do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas na Malha Oeste, em 27 de junho de 1996, com a União Federal, por meio do Ministério dos Transportes; e Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação do Serviço Público de Transporte Ferroviário, em 27 de junho de 1996, com a antiga Rede Ferroviária Federal S/A, consoante Edital nº PND/A-05/95 RFFSA;
- (c) as Partes têm interesse, uma vez respeitados os compromissos decorrentes dos contratos de concessão e arrendamento acima mencionados, em compartilhar, coordenar e integrar suas atividades, recursos e ativos operacionais, aproveitando a sinergia entre os negócios das concessionárias, de modo a obter ganhos de produtividade e, em consequência, proporcionar melhoria e competitividade nos serviços ferroviários;

R



(d) as Partes têm interesse em estabelecer regras justas para o compartilhamento dos recursos operacionais e das malhas ferroviárias concessionadas à ALL MALHA PAULISTA e ALL MALHA OESTE, doravante denominadas, respectivamente, “Malha Paulista” e “Malha Oeste”, de modo que se assegure o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento e concessão anteriormente citados, a rentabilidade dos investimentos realizados, a viabilidade dos investimentos futuros e a melhoria contínua, a longo prazo, da operação ferroviária das quais são concessionárias;

têm entre si justo e acertado o presente **CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA** (“Contrato”), que se regerá de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

1.1. O presente Contrato tem como objeto regulamentar, normalizar e padronizar, por meio da definição de procedimentos técnicos, operacionais e administrativos, (i) o uso, pela ALL MALHA OESTE, da infra-estrutura ferroviária da Malha Paulista; (ii) o uso, pela ALL MALHA PAULISTA, da infra-estrutura ferroviária da Malha Oeste, todos em regime de direito de passagem e/ou tráfego mútuo, bem como o compartilhamento de ativos e a prestação recíproca de serviços operacionais, quando necessários, o que se fará conforme descrito neste instrumento.

1.2. O presente Contrato objetiva, ainda, regulamentar a partilha das receitas operacionais, de forma a contemplar os custos incorridos nas suas respectivas malhas, os custos de operação, os investimentos, manutenção e recuperação do capital dos ativos, a produtividade das frotas, a responsabilidade pelo transporte e a realização de serviços complementares na origem, percurso ou destino das cargas, sendo admissível, conforme ajuste entre as Partes, o estabelecimento de remuneração variável, em função do desempenho operacional previsto em anexo a este instrumento (Anexo A), os quais serão apurados em encontro de contas trimestral entre as Partes.

CLÁUSULA SEGUNDA – DA PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL ANUAL

2.1. Anualmente, até o dia 31 de dezembro de cada ano, para o ano subsequente, as Partes definirão conjuntamente:

R



2.1.1. a demanda de transporte projetada para os anos seguintes;

2.1.2. o material rodante disponível, a capacidade da via e dos sistemas de telecomunicação e sinalização existentes;

2.1.3. quando convenientes, os investimentos necessários à ampliação da capacidade de transporte ferroviário, seja na capacitação do sistema (via permanente, sinalização e telecomunicações), seja na aquisição e/ou recuperação e/ou aumento da disponibilidade de ativos;

2.1.4. as parcelas da produção que serão computadas para cada uma das Partes, visando o atendimento às suas metas contratuais.

2.2. As Partes poderão revisar, de comum acordo, a qualquer tempo, a programação estabelecida.

2.3. Com base nos elementos especificados no item 2.1 acima, as Partes estabelecerão premissas e metas a serem atingidas, consolidando os resultados em uma programação operacional anual, que deverá ser observada pelas Partes ("Programação Anual").

CLÁUSULA TERCEIRA – DOS ASPECTOS OPERACIONAIS

3.1. Fluxos Operados em Regime de Direito de Passagem

3.1.1. Considerando o trem-tipo e o número de faixas de circulação estabelecidos na Programação Anual, a ALL MALHA OESTE poderá trafegar com seus trens na Malha Paulista e a ALL MALHA PAULISTA poderá trafegar com seus trens Malha Oeste, recebendo uma da outra o mesmo critério de priorização quanto à circulação, bem como zelando para manter o nível de performance operacional ajustado entre as Partes. A identificação de quaisquer desvios, conforme indicadores e índices acordados, deverá provocar a adoção imediata das medidas cabíveis pelas Partes, visando a sua correção e/ou a prevenção de sua reincidência.

3.2. Fluxos Operados em Regime de Tráfego Mútuo

3.2.1. Tendo em vista a complementaridade de um grande número de fluxos de transporte com origem na Malha Oeste e destino na Malha Paulista e vice-versa, sendo que, além da circulação de



R

trens, estes fluxos exigem, dentre outros, auxílio de tração (helpers); manobras para carga, descarga, decomposição, recomposição e formação de trens, as Partes, uma vez atendidos os compromissos individuais de performance estabelecidos nos contratos de concessão nos quais são signatárias e observada a conveniência operacional, poderão operar em regime de tráfego mútuo os seus fluxos de transporte, conforme acordo entre as Partes, sempre que necessário.

3.3. Compartilhamento de Ativos Operacionais

3.3.1. A fim de garantir o adequado atendimento aos usuários do transporte ferroviário de cargas, os ativos operacionais de uma Parte poderão ser utilizados pelas demais Partes, desde que observadas as metas contratuais de produção (TKU), devendo cada uma das Partes ser remunerada proporcionalmente à sua contribuição, conforme fatores de partilha pactuados anualmente (Anexo Caso seja verificado qualquer desequilíbrio entre o compartilhamento de ativos e a remuneração pactuada, as Partes deverão rever os fatores de partilha, a qualquer momento.

3.4. Gestão dos Ativos Operacionais

3.4.1. Cada uma das Partes será responsável pela gestão dos ativos operacionais dos quais são arrendatárias e deverá, de modo transparente, planejar, acompanhar e controlar as operações ferroviárias nas suas malhas ferroviárias.

3.5. Manutenção do Material Rodante

3.5.1. Cada uma das Partes fará a manutenção do material rodante, quando este estiver sob sua responsabilidade.

3.6. Manutenção da Malha Ferroviária

3.6.1. Cada uma das Partes será responsável pelas obras de recuperação e de manutenção, corretiva e preventiva, da infra e superestrutura da via permanente da malha da qual é concessionária, visando manter a capacidade integral da superestrutura implantada na malha ferroviária, face ao uso e desgaste normal da via pelo tráfego.

R



PROTÓCOLO
GERAL
FL. 05

3.7. Trechos que Fazem Parte do Contrato

3.7.1. Os trechos ferroviários que fazem parte do presente Contrato são:

- 3.7.1.1.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Iperó (Malha Oeste);
- 3.7.1.2.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Rubião Junior (Malha Oeste);
- 3.7.1.3.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Araçatuba (Malha Oeste);
- 3.7.1.4.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Campo Grande (Malha Oeste);
- 3.7.1.5.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Manoel Brandão (Malha Oeste);
- 3.7.1.6.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Posto km 903 (Malha Oeste);
- 3.7.1.7.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Três Lagoas (Malha Oeste);
- 3.7.1.8.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Alumínio (Malha Oeste);
- 3.7.1.9.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Bauru (Malha Oeste);
- 3.7.1.10.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Brigadeiro Tobias (Malha Oeste);
- 3.7.1.11.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Pirambóia (Malha Oeste);
- 3.7.1.12.** entre a Estação de Iperó e a Estação de Alumínio (Malha Oeste);
- 3.7.1.13.** entre a Estação de Iperó e a Estação de Bauru (Malha Oeste);
- 3.7.1.14.** entre a Estação de Iperó e a Estação de Rubião Júnior (Malha Oeste);
- 3.7.1.15.** entre a Estação de Rubião Júnior e a Estação de Sorocaba (Malha Oeste);
- 3.7.1.16.** entre a Estação de Replan e a Estação de Mairinque (Malha Paulista);
- 3.7.1.17.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Boa Vista Velha (Malha Paulista);
- 3.7.1.18.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Perequê (Malha Paulista);
- 3.7.1.19.** entre a Estação de Mairinque e a Estação de Santos Estuário (Malha Paulista);
- 3.7.1.20.** Outros trechos acordados na Programação Anual.

3.8. Capacitação do Sistema

3.8.1. Fica estabelecido que, face ao número de trens gerados pela demanda estabelecida na Programação Anual, o sistema ferroviário integrado pelas malhas deverá ser capacitado para atendimento pleno desta necessidade, no que diz respeito ao número de trens e à garantia de níveis de desempenho e produtividade adequados, tendo em vista a competitividade da operação ferroviária.

R



3.9. Equipagem

3.9.1. Cada uma das Partes disponibilizará o número de equipagem suficiente para atendimento do número de trens gerado pela Programação Anual, nas malhas ferroviárias. A equipagem deverá estar devida e previamente habilitada para operar, indistintamente, o material rodante das Partes, devendo, inclusive, estar sujeita aos exames técnicos e periódicos de medicina ocupacional, em comum estabelecidos entre as Partes.

3.9.2. A Equipagem deverá observar os regulamentos, normas e manuais técnicos relativos à circulação em cada uma das malhas ferroviárias, bem como para a operação do material de tração de cada uma das Partes.

3.10. Sistema de Comunicação e Controle de Tráfego

3.10.1. As Partes operarão, conjuntamente, o Centro de Controle de Tráfego, devendo, para isso, disponibilizar pessoal, devidamente capacitado e treinado, em número suficiente para o funcionamento ininterrupto da sua operação, em todas as seções de controle de cada malha ferroviária.

3.10.2. As Partes estabelecerão, de comum acordo, com base na Programação Anual, os indicadores e respectivas metas de desempenho, a serem utilizados no acompanhamento deste Contrato. Estabelecerão também os sistemas utilizados na sua apuração e penalidades impostas, caso não sejam alcançados os resultados programados. Estes indicadores e metas serão revistos e atualizados trimestralmente, por ocasião da consolidação do encontro de contas.

CLÁUSULA QUARTA – DOS PREÇOS E PAGAMENTOS

4.1. As Partes se obrigam a respeitar os trens-tipos da malha visitada, sendo permitida livremente a circulação de trens entre as malhas das Partes em regime de tráfego mútuo e/ou direito de passagem, pelos quais cada concessionária será remunerada conforme fórmulas indicadas no Anexo B a este instrumento.

4.1.1. Os custos acessórios serão arcados pela Parte que gerar a receita.

4.1.2. Os fatores de partilha a serem adotados no caso de regime de tráfego mútuo e/ou direito de

R



passagem serão estabelecidos anualmente e revisados em comum acordo entre Partes, quando verificado desequilíbrio.

4.1.3. As tarifas de Direito de Passagem serão devidamente atualizadas de acordo com a variação do IGP-M divulgada pela Fundação Getúlio Vargas, ou no caso de extinção, de qualquer outro índice que o substitua.

CLÁUSULA QUINTA – DAS FALTAS, AVARIAS E OUTRAS IRREGULARIDADES

5.1. Quando uma Parte estiver operando em regime de direito de passagem na malha operada por outra ferrovia, as quebras, perdas ou avarias, total ou parcial, de cargas, serão de sua responsabilidade, a menos que tenham sido causadas exclusivamente pela Parte administradora da malha ferroviária, nos termos da Cláusula Sexta deste Contrato.

5.2. Quando uma Parte estiver operando em regime de tráfego mútuo, os critérios para apuração da responsabilidade pelas quebras, perdas ou avarias, total ou parcial, de cargas, bem como a forma de liquidação de eventuais créditos e débitos existente entre as Partes serão por estas definidos em comum acordo.

CLÁUSULA SEXTA – DOS VOLUMES DE TRANSPORTE E DA APURAÇÃO DA PRODUÇÃO

6.1. Até o final do mês de dezembro, as Partes definirão, em conjunto, a Programação Anual relativa ao ano seguinte e aos trechos operados por cada uma das concessionárias.

6.2. Até o dia 15 do mês subsequente ao fechamento do trimestre, as Partes apurarão os volumes realizados com base na Programação Anual acordada. Caso não tenha sido realizado, após soma dos volumes transportados em cada um dos meses, pelo menos 70% (setenta por cento) do volume programado, em cada uma das malhas concessionadas, constante no Plano de Negócios ("Volume Trimestral Mínimo"), aplica-se o seguinte:

6.2.1. Caso a responsabilidade pela não realização do Volume Trimestral Mínimo previsto na Programação Anual seja das ferrovias visitantes, estas pagarão à ferrovia visitada uma compensação correspondente ao volume faltante multiplicado por 80% (oitenta por cento) da média ponderada das



R

tarifas de tráfego mútuo e de direito de passagem.

6.2.2. Caso a responsabilidade pela não realização do Volume Trimestral Mínimo previsto na Programação Anual seja da ferrovia visitada, esta pagará à ferrovia visitante uma compensação correspondente ao volume faltante multiplicado por 80% (oitenta por cento) da média ponderada das tarifas de tráfego mútuo e de direito de passagem.

6.2.3. Fica desde já ajustado entre as Partes que, para cômputo das metas construtuais, as TKU's dos fluxos, tanto em regime de Tráfego Mútuo como de Direito de Passagem, serão rateadas de acordo com a fórmula indicada no Anexo B, atingindo o percentual de rateio constante na tabela abaixo:

<u>Ferrovia Visitante</u>	<u>Ferrovia Visitada</u>	<u>% TKU Repassada</u>
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	53%
ALL Malha Oeste	ALL Malha Paulista	3%

6.2.4. O critério de rateio poderá ser alterado anualmente, mediante acordo entre as Partes. No entanto, havendo qualquer alteração do critério de rateio, as Partes ficam obrigadas a comunicar imediatamente a ANTT.

CLÁUSULA SÉTIMA – DOS ACIDENTES

7.1. No atendimento a acidentes, as Partes darão prioridade à preservação da vida humana, à preservação do meio ambiente, à liberação do trecho ao tráfego, ao material rodante e às mercadorias transportadas, nesta ordem.

7.1.1. Observada a prioridade acima disposta, as Partes envidarão os melhores esforços para o pronto restabelecimento da circulação de trens no trecho em que o acidente ocorreu.

7.2. O material rodante acidentado e as cargas serão removidos do trecho para pátio ou local em que não impeçam a circulação normal dos trens.

7.3. As Partes farão, em conjunto, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data da ocorrência, a

R





apuração da responsabilidade pelo acidente e a extensão dos danos, inquirindo empregados envolvidos e testemunhas, examinando a linha e o local em que o acidente se verificou, o material rodante e as cargas transportadas, tomando todas as demais providências necessárias ao completo esclarecimento dos fatos e elaborando relatório conclusivo sobre o acidente, suas causas e responsabilidade das Partes.

7.4. A responsabilidade das Partes em relação a acidentes rege-se pelas seguintes disposições:

7.4.1. Em caso de acidentes provocados pelo estado da via permanente administrada por uma Parte ou por falha de sua equipagem, esta indenizará outra: **(a)** pelas despesas com a recuperação ou substituição do material rodante; e **(b)** pelas cargas avariadas.

7.4.2. Em caso de acidentes provocados pelo estado do material rodante de uma ferrovia na malha da outra, esta indenizará a ferrovia visitada: **(a)** pelos danos que o acidente tiver causado à via, **(b)** pelas despesas com liberação da via e o restabelecimento da circulação dos trens.

7.4.3. Em qualquer hipótese, a Parte que der causa ao acidente responderá por eventual acidente de trabalho de seus empregados, suportará eventuais indenizações cíveis pleiteadas por seus empregados, empregados da outra Parte ou terceiros, suportando integral e exclusivamente, a qualquer tempo, os encargos judiciais, incluídos aqueles decorrentes de danos ao meio ambiente, bem como multas e processos administrativos.

7.4.4. A responsabilidade por danos causados a usuários do transporte ferroviário de cargas e terceiros será de responsabilidade da Parte que comprovadamente tiver dado causa ao acidente.

7.4.5. Na hipótese de culpa concorrente das Partes, os prejuízos comprovadamente causados às outras Partes, aos usuários do transporte ferroviário de cargas ou a terceiros serão suportados pelas Partes proporcionalmente à responsabilidade de cada uma, conforme apurado.

CLÁUSULA OITAVA – DA VIGÊNCIA E DA RESCISÃO

8.1. O presente instrumento vigorará por prazo idêntico aos contratos de concessão celebrados pelas Partes com a União Federal, a partir de 01º de janeiro de 2009, sendo automaticamente prorrogado, salvo na hipótese de manifestação em contrário de qualquer uma das Partes com antecedência mínima de 06 (seis) meses antes do término do prazo original.

R



8.2. Nas hipóteses abaixo elencadas, qualquer uma das Partes poderá rescindir o presente Contrato, de pleno direito, mediante simples notificação por escrito às outras Partes:

8.2.1. violação, por qualquer uma das Partes, de qualquer das disposições contratuais, que não houver sido sanada no prazo de 30 (trinta) dias após envio de notificação escrita nesse sentido à Parte inadimplente;

8.2.2. falência, dissolução, liquidação ou regime de recuperação, judicial ou extrajudicial, de qualquer uma das Partes;

8.2.3. decretação de caducidade ou ato do Poder Concedente que impeça a execução do presente Contrato de forma permanente;

8.2.4. acordo amigável entre as Partes;

8.2.5. alteração de controle acionário de qualquer das Partes.

8.3. Na hipótese de rescisão imotivada deste instrumento, por qualquer uma das Partes, a Parte culpada deverá pagar às demais Partes, multa compensatória no valor correspondente a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), o qual será devidamente atualizado de acordo com a variação do IGP-M divulgada pela Fundação Getúlio Vargas, ou no caso de extinção, de qualquer outro índice que o substitua.

CLÁUSULA NONA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

9.1. As cláusulas e condições estabelecidas neste instrumento revogam e substituem integralmente todos os termos e instrumentos anteriormente firmados entre as Partes que disponham acerca do objeto deste Contrato.

9.2. As Partes cumprirão e farão cumprir, por seus empregados, prepostos e contratados, todas as disposições legais, regulamentares, técnicas e convencionais relacionadas com o objeto deste instrumento.

9.3. As Partes estabelecerão, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da entrada em vigor do presente instrumento, os procedimentos operacionais, administrativos e financeiros complementares que

R



sejam necessários à execução deste instrumento.

9.4. Cada Parte arcará com os tributos, encargos e contribuições que incidam ou venham a incidir sobre o objeto deste instrumento, na medida em que sejam definidas legalmente como contribuintes. Caso, após a assinatura deste instrumento, caso a carga tributária incidente sobre as operações nele previstas venha a ser alterada por força de dispositivo legal, de modo a comprometer seu equilíbrio econômico-financeiro, os ajustes necessários poderão ser pleiteados por quaisquer das Partes, que negociarão novos valores e critérios. Não havendo acordo entre as Partes no prazo de 60 (sessenta) dias contados da solicitação de uma das Partes, fica facultado à Parte prejudicada resilir o presente instrumento, independentemente comunicação prévia, conforme Cláusula Oitava, sem que seja devido qualquer pagamento de indenização, notadamente por perdas e danos ou lucros cessantes, bem como multa ou outra penalidade.

9.5. As Partes, imbuídas do espírito de cooperação que as anima, envidarão os melhores esforços para solucionar pacificamente quaisquer questões oriundas deste instrumento. Quando previsto em lei, a solução de referidas questões poderá ser definida pela mediação da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.

9.6. As Partes não respondem pelo inadimplemento que resultar de caso fortuito ou força maior, na medida em que tais ocorrências impeçam o cumprimento das obrigações avençadas neste instrumento, devendo dar-se mútua ciência, por escrito, em até 24 (vinte e quatro) horas da data da ocorrência. Cessado o caso fortuito ou de força maior, retomar-se-á a execução deste Contrato.

9.7. É vedada a cessão ou transferência, total ou parcial, por qualquer das Partes, dos direitos e obrigações decorrentes do presente instrumento, sem autorização, por escrito, das demais Partes.

9.8. A não exigência imediata, por qualquer das Partes, em relação ao cumprimento de qualquer dos compromissos avençados no presente instrumento, constitui-se em mera liberalidade, não caracterizando novação ou precedente invocável pela outra Parte para obstar ao cumprimento de suas obrigações.

9.9. O presente instrumento obriga e beneficia as Partes e suas cessionárias autorizadas a qualquer título.

9.10. O presente instrumento somente poderá ser alterado por instrumento escrito assinado pelas Partes.

9.11. As Partes elegem o foro da Comarca de Curitiba, Estado do Paraná, como o competente para conhecer e decidir sobre quaisquer questões oriundas deste instrumento, com renúncia a qualquer outro, por mais

2

VAGÕES

BITOLA	EMPRESA	MODELO	Total
Métrica	FB	FECHADOS	453
		GÔNDOLAS	411
		GRANELEIROS	803
		PLATAFORMAS	420
		TANQUES	1.073
	FB TOTAL		3.160
	NV	FECHADOS	208
		GÔNDOLAS	434
		GRANELEIROS	814
		PLATAFORMAS	205
		TANQUES	17
	NV TOTAL		1.678
	ALL	FECHADOS	1.078
GÔNDOLAS		722	
GRANELEIROS		8.093	
PLATAFORMAS		1.752	
TANQUES		2.148	
ALL TOTAL		13.793	
MÉTRICA TOTAL			18.631
TOTAL GERAL			23.471

R



ANEXO B

FÓRMULAS

RATEIO TKU

Bitola Estreita			
Fator	Loco	Vagão	Distância
Variável	x	y	z
Ferronorte	-	-	-
Ferrobarragem	0,07	0,17	-
Novoeste	0,05	0,09	-
ALL	0,89	0,74	-

PESOS		
Loco	Vagão	Distância
A	B	C
0,15	0,15	0,70

$$\text{Fator Ferrovia Bitola Estreita} = (A \times x) + (B \times y) + (C \times z)$$

$$z = \text{Distância ferrovia} / (\text{Distância Total} - \text{Distância outras ferrovias}^*)$$

$$\text{TKU Ferrovia} = (\text{Fator Ferrovia}) \times (\text{Dist. em Intercambio Interno}) \times (\text{TKU Total})$$



RATEIO DE RECEITA

Direito de Passagem

$$DP = 2,6760 + 0,0103477 * D$$

D = Distância percorrida em intercâmbio na outra concessionária

Tráfego Mútuo

Bitola Estreita			
Fator	Loco	Vagão	Distância
Variável	x	y	z
Ferronorte	-	-	-
Ferrobán	0,07	0,17	-
Novoeste	0,05	0,09	-
ALL	0,89	0,74	-

PESOS		
Loco	Vagão	Distância
A	B	C
0,15	0,15	0,70

$$\text{Fator Ferrovia Bitola Estreita} = (A \times x) + (B \times y) + (C \times z)$$

$$z = \text{Distância ferrovia} / (\text{Distância Total} - \text{Distância outras ferrovias}^*)$$

$$\text{Partilha Ferrovia} = (\text{Fator Ferrovia}) \times (\text{Dist. em Intercambio Interno}) \times (\text{Receita Ferroviária} - \text{Partilha Outras Ferrovias}^*)$$

* Ferrovias que não fazem parte do Grupo ALL.



ANEXO C

PROJECAO TKU (MILHÃO) EM TRÁFEGO MÚTUO

TKU	Produção ALL Malha Paulista Métrica					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total	1.258,7	1.321,6	1.387,7	1.457,1	1.530,0	1.606,5
Em intercâmbio Malha Oeste	382,7	401,8	421,9	443,0	465,2	488,4
TKU Malha Oeste	202,8	213,0	223,6	234,8	246,5	258,9
TKU Malha Paulista	1.055,9	1.108,7	1.164,1	1.222,3	1.283,4	1.347,6
TKU	Produção ALL Malha Oeste					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total	1.291,9	1.356,5	1.424,3	1.495,5	1.570,3	1.648,8
Em intercâmbio com Malha Paulista	481,0	505,1	530,3	556,8	584,7	613,9
TKU Malha Paulista	14,4	15,2	15,9	16,7	17,5	18,4
TKU Malha Oeste	1.277,4	1.341,3	1.408,4	1.478,8	1.552,7	1.630,4

R

ANEXO D

TRECHOS DE INTERCÂMBIO

Trechos de Intercâmbio				
Ferrovia Visitante	Ferrovia Visitada	Estação Inicial	Estação Final	Distância (km)
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Ipero	70
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Rubiao Junior	205
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Aracatuba	557
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Campo Grande	1156
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Manoel Brandão	1145
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Posto km 903	1186
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Três Lagoas	738
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Alumínio	10
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Bauru	320
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Brigadeiro Tobias	24
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Mairinque	Piramboia	154
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Ipero	Alumínio	61
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Ipero	Bauru	249
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Ipero	Rubiao Junior	135
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	Rubiao Junior	Sorocaba	170
ALL Malha Oeste	ALL Malha Paulista	Replan	Mairinque	119
ALL Malha Oeste	ALL Malha Paulista	Mairinque	Boa Vista Velha	101
ALL Malha Oeste	ALL Malha Paulista	Mairinque	Pereque	149
ALL Malha Oeste	ALL Malha Paulista	Mairinque	Santos Estuário	151

2



1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA

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

- (i) **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhanguera, s/nº, Km 24,2, sala 02, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 02.502.844/0001-66, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante designada simplesmente “ALL MALHA PAULISTA”); e
- (ii) **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhanguera, s/nº, Km 24,2, sala 04, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 39.115.514/0001-28, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social (doravante designada simplesmente “ALL MALHA OESTE”);

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

CONSIDERANDO QUE:

- (a) ALL MALHA PAULISTA e ALL MALHA OESTE celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infra-Estrutura Ferroviária, em 01º de janeiro de 2009 (“Contrato”);
- (b) o interesse das Partes em alterar os percentuais de rateio para cômputo das metas contratuais e incluir novos trechos de intercâmbio;

têm entre si justo e acertado o presente **1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA** (“Termo Aditivo”), que se regerá de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DOS PERCENTUAIS DE RATEIO

1.1. As Partes acordam em alterar os percentuais de rateio das TKU's produzidas em regime de tráfego



2 A

mútuo e direito de passagem, que equivocadamente constaram como sendo 53% (cinquenta e três por cento) e 3% (três por cento), enquanto o correto seria 72,5% (setenta e dois vírgula cinco por cento) e 16,9% (dezesseis vírgula nove por cento). Dessa forma que o item 6.2.3 da Cláusula Sexta – Dos Volumes de Transporte e da Apuração da Produção do Contrato passa ser vigente com a seguinte redação:

“CLÁUSULA SEXTA – DOS VOLUMES DE TRANSPORTE E DA APURAÇÃO DA PRODUÇÃO

(...)

6.2.3. Fica desde já ajustado entre as Partes que, para o cômputo das metas contratuais, as TKU's dos fluxos, tanto em regime de Tráfego Mútuo como de Direito de Passagem, serão rateadas de acordo com a fórmula indicada no Anexo B, atingindo o percentual de rateio constante na tabela abaixo:

<u>Ferrovia Visitante</u>	<u>Ferrovia Visitada</u>	<u>% TKU Repassada</u>
ALL Malha Paulista	ALL Malha Oeste	72,5%
ALL Malha Oeste	ALL Malha Paulista	16,9%

(...).”

CLÁUSULA SEGUNDA – DOS TRECHOS DE INTERCÂMBIO

2.1. As Partes acordam em adicionar aos trechos de intercâmbio previstos no Anexo D do Contrato seguintes trechos:

<u>Visitante</u>	<u>Visitada</u>	<u>Origem</u>	<u>Destino</u>	<u>Distância</u>
ALL MALHA OESTE	ALL MALHA PAULISTA	Mairinque	Amador Bueno	28
ALL MALHA OESTE	ALL MALHA PAULISTA	Mairinque	Presidente Altino	56

CLÁUSULA TERCEIRA – DO PRAZO

3.1. Os efeitos das alterações introduzidos no Contrato pelo presente Termo Aditivo retroagem à data de celebração do Contrato, qual seja, 01º de janeiro de 2009.



CLÁUSULA QUARTA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

4.1. Todas as demais cláusulas e condições do Contrato que não tenham sido expressamente alteradas pelo presente Termo Aditivo ficam, neste ato, inteiramente ratificadas e permanecem em pleno vigor entre as Partes.

Por estarem assim, justas e acordadas, firmam as Partes o presente instrumento em 02 (duas) vias de igual teor e forma, na presença de 02 (duas) testemunhas, para que produza seus jurídicos e legais efeitos.

Curitiba, 01º de junho de 2009

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A

Testemunhas:

1.

Nome: *Luiz Antonio J. Schmidt*

RG: 27951272-7

CPF: 271132518-48

2.

Nome: *Elton Mauro*
Nome: *CAVALHEIRO MARIA SOUTO MAIOR DA SILVA*

RG: 4.993.679.9 SSP/PR

CPF: 644.235.792.87

(Página de assinatura do 1º Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infra-Estrutura Ferroviária celebrado em 01º de junho de 2009, entre ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A e ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A.)



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

Pelo presente instrumento particular, as partes a seguir identificadas:

ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhanguera, s/nº, km 24,2, sala 02, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº. 02.502.844/0001-66, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada "**ALL MALHA PAULISTA**",

E, de outro lado,

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

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

CONSIDERANDO:

(i) Quem a **ALL MALHA PAULISTA** e a **ALL MALHA OESTE** celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Contrato"), em 01º de janeiro de 2009;

(ii) Que, posteriormente, aditaram o Contrato, em 01º de junho de 2009, por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Primeiro Termo Aditivo");

(iii) Resolução nº. 3.696/2011, da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, que pactua as Metas de Produção por Trecho e as Metas de Segurança para as Concessionárias de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas, publicada o Diário Oficial da União em 25 de julho de 2011.

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

CLÁUSULA PRIMEIRA

1.1 As Partes acordam em dar nova redação à Cláusula Primeira do Contrato, conforme segue:



"CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

1.1 O presente Contrato tem como objeto regulamentar, normalizar e padronizar, por meio da definição de procedimentos técnicos, operacionais e administrativos, (i) o uso, pela ALL MALHA OESTE, da infraestrutura ferroviária da Malha Paulista; (ii) o uso, pela ALL MALHA PAULISTA, da infraestrutura ferroviária da Malha Oeste, todos em regime de tráfego mútuo, bem como compartilhamento de ativos e a prestação recíproca de serviços operacionais, quando necessários, o que se fará conforme descrito neste instrumento.

1.1.1 Podem as Partes optar pelo tráfego sob o regimento de Direito de Passagem, sendo que, neste caso, as Partes ajustarão, em conjunto, a tarifa, a ser praticada, de forma a atender as condições econômicas de cada Concessionária, em um prazo de até 30 (trinta) dias atendendo as regras do Artigo 12 da Resolução 3.695/2011.

1.2 O presente Contrato objetiva, ainda, regulamentar a partilha das receitas operacionais, de forma a contemplar os custos incorridos nas suas respectivas malhas, os custos de operação, os investimentos, a manutenção e recuperação do capital dos ativos, a produtividade das frotas, a responsabilidade pelo transporte e a realização de serviços complementares na origem, percurso ou destino das cargas, sendo admissível, conforme ajuste entre as Partes, o estabelecimento de remuneração variável".

CLÁUSULA SEGUNDA

2.1 As Partes concordam em alterar a redação da Cláusula Segunda do Contrato, para o texto que segue:

"CLÁUSULA SEGUNDA – DA PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL ANUAL

2.1 Anualmente, até o dia 31 de dezembro de cada ano, as Partes definirão conjuntamente, em relação ao ano subsequente:

2.1.1 A demanda de transporte projetada para os anos seguintes;

2.1.2 O material rodante disponível, a capacidade da via e dos sistemas de telecomunicação e sinalização existentes;

2.1.3 Quando conveniente, os investimentos necessários à ampliação da capacidade de transporte ferroviário, seja na capacitação do sistema (via



permanente, sinalização e telecomunicações), seja na aquisição e/ou recuperação e/ou aumento da disponibilidade de ativos.

2.2 *As Partes poderão revisar, de comum acordo, a qualquer tempo, a programação estabelecida.*

2.3 *Com base nos elementos especificados no item 2.1 acima, as Partes estabelecerão premissas e metas a serem atingidas, consolidando os resultados em uma programação operacional anual ("Programação Anual"), que deverá ser observada pelas Partes, sob pena de incidência da multa prevista na Cláusula Sexta abaixo."*

CLÁUSULA TERCEIRA

3.1 Decidem as Partes em alterar o item 3.3 da Cláusula Terceira do Contrato que passa a ter a seguinte redação:

"3.3 Compartilhamento de Ativos Operacionais

3.3.1 A fim de garantir o adequado atendimento aos usuários do transporte ferroviário de cargas, os ativos operacionais de uma das Partes poderão ser utilizados pela outra Parte, desde que observadas as metas contratuais de produção (TKU), e atenda as condições econômicas das concessionárias, desta forma, as Partes acordam em manter o critério de rateio de partilha, conforme descrito abaixo. Caso seja verificado qualquer desequilíbrio entre o compartilhamento de ativos e a remuneração pactuada, as Partes deverão rever os fatores de partilha, a qualquer momento.

<i>Ferrovia Visitante</i>	<i>Ferrovia Visitada</i>	<i>% Partilha de Receita</i>
<i>ALL Malha Paulista</i>	<i>ALL Malha Oeste</i>	<i>72,5%</i>
<i>ALL Malha Oeste</i>	<i>ALL Malha Paulista</i>	<i>16,9%</i>

Tabela 1.1 - Partilha de Receita

CLÁUSULA QUARTA

4.1 Decidem as Partes em alterar a Cláusula Quarta do Contrato que vigorará com a redação a seguir:

"CLÁUSULA QUARTA – DOS PREÇOS E PAGAMENTOS

4.1 *As Partes se obrigam a respeitar os trens-tipos da malha visitada, sendo permitida livremente a circulação entre as malhas das Partes em regime de tráfego mútuo, pelo qual cada concessionária será remunerada conforme tabela 1.1.*



4.1.1 Os custos acessórios serão arcados pela Parte que gerar a receita.

4.1.2 Os fatores da partilha a serem adotados no caso de regime de tráfego mútuo serão estabelecidos anualmente e revisados em comum acordo entre Partes, quando verificado desequilíbrio”.

CLÁUSULA QUINTA

5.1 Acordam as Partes alterar o teor da Cláusula Sexta, que passará a vigor com a seguinte redação:

"CLÁUSULA SEXTA - DOS VOLUMES DE TRANSPORTE E DA APURAÇÃO DA PRODUÇÃO

6.1 Até o final do mês de dezembro, as Partes definirão, em conjunto, a Programação Anual relativa ao ano seguinte e aos trechos operados por cada uma das concessionárias.

6.2 As Partes acordam que, anualmente, até o 10º (décimo) dia útil de cada mês de janeiro, será feita a apuração dos volumes realizados no ano anterior. Caso não tenha sido realizado o volume anual mínimo consolidado na Programação Anual, a Parte responsável pelo descumprimento estará obrigada ao pagamento de multa pelo volume descumprido, denominada "take or pay", conforme a seguir previsto:

6.2.1 Caso a responsabilidade pela não realização do Volume Anual Mínimo seja da **Malha Visitante**, esta pagará à **Malha Visitada** a compensação correspondente ao volume faltante multiplicado por 40% (quarenta por cento) da média ponderada das tarifas realizada com base no período apurado. Este pagamento será realizado no prazo de 20 (vinte) dias consecutivos após a emissão do documento de cobrança pela Parte credora.

6.2.2 Caso a responsabilidade pela não realização do Volume Anual Mínimo seja da **Malha Visitada**, esta pagará à **Malha Visitante** compensação correspondente ao volume faltante multiplicado por 40% (quarenta por cento) da média ponderada das tarifas realizadas com base no período apurado. Este pagamento será realizado no prazo de 20 (vinte) dias consecutivos após a emissão do documento de cobrança pela Parte credora.

6.2.3 Para os fins acima estabelecidos, o volume será considerado realizado quando (i) originado pela **Malha Visitante** fora da **Malha Visitada** for efetivamente movimentando em algum trecho da **Malha Visitada** e (ii) originado pela **Malha Visitante** na **Malha Visitada**.



6.3 Conforme estabelece o inciso I do artigo 12 da Resolução nº. 3.696/2011, da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, para o cálculo da meta de produção de transporte – TKU – de cada Parte, com vistas à verificação do cumprimento de meta contratual com o Poder Concedente, a produção será totalmente computada para a Concessionária detentora do trecho”.

5.2 Em razão das alterações acima descritas, decidem as Partes revogar a Fórmula de Rateio de TKU e de Direito de Passagem constante do Anexo B, permanecendo inalterado, pra todos os fins, as regras de tráfego mútuo.

CLÁUSULA SEXTA

6.1 Todas as demais cláusulas e condições que não houverem sido alteradas pelo presente Aditivo ficam, neste ato, integralmente ratificadas e em pleno vigor entre as Partes.

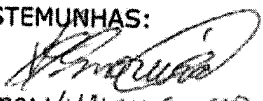
Por estarem assim justas e acordadas, assinam as Partes o presente instrumento em 02 (duas) vias de igual teor e forma para um só efeito, na presença de 2 (duas) testemunhas.

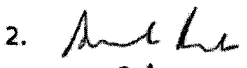
Curitiba, 25 de julho de 2011.


ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A


ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A

TESTEMUNHAS:

1. 
Nome: VINICIUS CARVALHO CALAIS NORONHA
RG: 12.767.395
CPF: 070.075.016-99

2. 
Nome: SAMUEL RUDEK
RG: 8.40.682-8
CPF: 056.464.369-66



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

Pelo presente instrumento particular, as partes a seguir identificadas:

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhanguera, s/nº, km 24,2, sala 02, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº. 02.502.844/0001-66, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante denominada "**ALL MALHA PAULISTA**",

E, de outro lado,

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

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

CONSIDERANDO:

(i) Quem a **ALL MALHA PAULISTA** e a **ALL MALHA OESTE** celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Contrato"), em 01º de janeiro de 2009;

(ii) Que, posteriormente, aditaram o Contrato, em 01º de junho de 2009, por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Primeiro Termo Aditivo");

(iii) Que, em 25 de julho de 2011, as Partes aditaram o Contrato por meio do Segundo Termo Aditivo ao Contrato Operacional específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Segundo Termo Aditivo");

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



CLÁUSULA PRIMEIRA

1.1 As Partes concordam em alterar a redação da Cláusula Segunda do Contrato, para o texto que segue:

"CLÁUSULA SEGUNDA – DA PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL ANUAL

2.1 Anualmente, até o dia 31 de dezembro de cada ano, as Partes definirão conjuntamente, em relação ao ano subsequente:

2.1.1 A demanda de transporte projetada para os anos seguintes;

2.1.2 O material rodante disponível, a capacidade da via e dos sistemas de telecomunicação e sinalização existentes;

2.1.3 Quando conveniente, os investimentos necessários à ampliação da capacidade de transporte ferroviário, seja na capacitação do sistema (via permanente, sinalização e telecomunicações), seja na aquisição e/ou recuperação e/ou aumento da disponibilidade de ativos.

2.2 As Partes poderão revisar, de comum acordo, a qualquer tempo, a programação estabelecida.

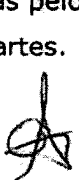
2.3 Com base nos elementos especificados no item 2.1 acima, as Partes estabelecerão premissas e metas a serem atingidas, consolidando os resultados em uma programação operacional anual ("Programação Anual"), que deverá ser observada pelas Partes, sob pena de incidência da multa prevista na Cláusula Sexta abaixo.

2.4 Para o fim do disposto no item 2.1.1 acima, as Partes acordam que o Volume a ser transportado, de Parte a Parte, no ano de 2012, será o disposto no Anexo A do presente."

CLÁUSULA SEGUNDA

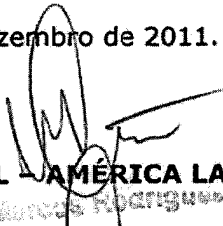
2.1 Todas as demais cláusulas e condições que não houverem sido alteradas pelo presente Aditivo ficam, neste ato, integralmente ratificadas e em pleno vigor entre as Partes.

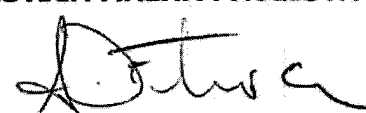



Página 2 de 4

Por estarem assim justas e acordadas, assinam as Partes o presente instrumento em 02 (duas) vias de igual teor e forma para um só efeito, na presença de 2 (duas) testemunhas.

Curitiba, 19 de dezembro de 2011.


ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A
Marcos Rodrigues



ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A
Adriano Dietrich
Gerente de Regulatório
ALL - América Latina Logística

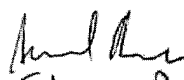
TESTEMUNHAS:

1. 

Nome: VINICIUS CARVALHO CACAS MOREIRA

RG: 12.767.395

CPF: 070.075.016-99

2. 

Nome: SAMUEL RUDEK

RG: 8.410.682-8

CPF: 056-464.369-66



ANEXO A



COE MP x MO

Volume ALL Malha Paulista na ALL Malha Oeste

Ferrovia Requerente	Subgrupo Merc.	TU
ALLMP	Combustíveis, Derivados do Petróleo e Álcool	347.561
ALLMP	Indústria Siderúrgica	153.232
Total		500.793

Volume ALL Malha Oeste na ALL Malha Paulista

Ferrovia Requerente	Subgrupo Merc.	TU
ALLMO	Indústria Siderúrgica	60
ALLMO	Granéis Minerais	253
ALLMO	Conteiner	50.283
ALLMO	Combustíveis, Derivados do Petróleo e Álcool	174.352
ALLMO	Indústria Cimenteira e Construção Civil	298.469
ALLMO	Extração Vegetal e Celulose	965.644
Total		1.489.061



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

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

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

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

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

CONSIDERANDO QUE:

- I. a ALL MALHA PAULISTA e a ALL MALHA OESTE celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Contrato"), em 1º de janeiro de 2009;
- II. As Partes aditaram o Contrato, na data de 01 de junho do ano de 2009, por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Primeiro Termo Aditivo");





- III. Na data de 25 de julho do ano de 2011, as Partes formalizaram o Segundo Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Segundo Termo Aditivo"), visando adequar as regras e diretrizes que regem as operações, de Parte à Parte;
- IV. Visando adequar a programação operacional anual, as Partes formalizaram o Terceiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Terceiro Termo Aditivo"), em 19 de dezembro de 2011;
- V. Por meio do Ofício Circular n.º 01/2015/GEROF/SUFER/ANTT ("Ofício"), a agência reguladora ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, requereu às concessionárias a adequação do Contrato no que concerne à Resolução ANTT n.º 3695/2011, artigo 7º, §2º ("Diretrizes");

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

CLÁUSULA PRIMEIRA- DAS ALTERAÇÕES E INCLUSÕES

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

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

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



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

- a) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Iperó (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 70Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- b) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Rubião Junior (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 205Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- c) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Araçatuba (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 557Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- d) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Campo Grande (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1156Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim

- como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- e) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Manoel Brandão (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1145Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- f) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Posto Km 903 (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1186Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- g) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Três Lagoas (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 738Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- h) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Alumínio (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 10Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

[Assinatura]



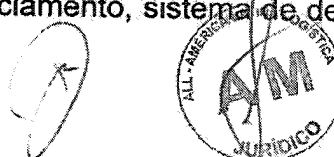
- i) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Bauru (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 320Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- j) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Brigadeiro Tobias (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 24Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- k) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Pirambóia (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 154Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- l) entre a Estação de Iperó e a Estação de Alumínio (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 61Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- m) entre a Estação de Iperó e a Estação de Bauru (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela

[Assinatura]



com 249Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

- n) entre a Estação de Iperó e a Estação de Rubião Junior (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 135Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- o) entre a Estação de Rubião Junior e a Estação de Sorocaba (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 170Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- p) entre a Estação de Replan e a Estação de Mairinque (Malha Paulista) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 119Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- q) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Boa Vista Velha (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 101Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens



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

r) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Pereque (Malha Paulista) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 149Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

s) Outros trechos acordados na Programação Anual

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

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

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

1.1.3 Conforme tabela: (planilha a ser atualiza na quarta feira)

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

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

1.1.4 O descritivo dos pátios está regulamentado nas Circulares de Instruções Especiais Larga e Mista (anexo 01) e de Instruções Especiais Métrica Norte

[Assinatura]

(anexo 02) e o procedimento de intercambio de vagões nos Parâmetros Gerais de Material Rodante para Interoperabilidade (anexo 03) e nos Parâmetros Qualitativos para Materiais Rodantes (anexo 04).

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

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

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

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

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

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

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



1.1.7 As Partes acordam que fica ratificada a disposição descrita na Cláusula Quarta do Segundo Termo Aditivo, de modo que não há especificação dos valores quando tratados entre empresas do mesmo grupo econômico, como ALL MALHA PAULISTA e ALL MALHA OESTE.

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

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

CLÁUSULA SEGUNDA – DA RATIFICAÇÃO ÀS DISPOSIÇÕES NÃO ALTERADAS

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

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

Curitiba, 16 de junho de 2018
José Cezário M. de Barros Sobrinho

Daniel Rockenbach

ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A

Daniel Rockenbach

José Cezário M. de Barros Sobrinho

ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A

Testemunhas:

1. João Victor B. Molini
Nome: João Victor B. Molini
RG: 8434666-7
CPF: 045423699-94

2. Samuel Rieder
Nome: Samuel Rieder
RG: 8410682-8
CPF: 056464369-66



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

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

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

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

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

CONSIDERANDO QUE:

- I. a ALL MALHA PAULISTA e a ALL MALHA OESTE celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Contrato”), em 1º de janeiro de 2009;
- II. As Partes aditaram o Contrato, na data de 01 de junho do ano de 2009, por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Primeiro Termo Aditivo”);

[Assinatura]



- III. Na data de 25 de julho do ano de 2011, as Partes formalizaram o Segundo Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Segundo Termo Aditivo"), visando adequar as regras e diretrizes que regem as operações, de Parte à Parte;
- IV. Visando adequar a programação operacional anual, as Partes formalizaram o Terceiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Terceiro Termo Aditivo"), em 19 de dezembro de 2011;
- V. Por meio do Ofício Circular n.º 01/2015/GEROF/SUFER/ANTT ("Ofício"), a agência reguladora ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, requereu às concessionárias a adequação do Contrato no que concerne à Resolução ANTT n.º 3695/2011, artigo 7º, §2º ("Diretrizes");
- VI. Foram verificadas inconsistências no quarto aditivo;

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

CLÁUSULA PRIMEIRA- DAS ALTERAÇÕES E INCLUSÕES

1.1 Foi verificada pelas Partes, uma incorreção em alguns trechos ferroviários, assim visando manter as informações o mais correto possível, altera-se o item 1.1.1 que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

A



- a) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Iperó (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 70Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- b) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Rubião Junior (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 205Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- c) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Araçatuba (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 557Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- d) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Campo Grande (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1156Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- e) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Manoel Brandão (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de

✍

circulação singela com 1145Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

- f) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Posto Km 903 (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1186Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- g) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Três Lagoas (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 738Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- h) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Alumínio (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 10Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- i) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Bauru (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 320Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL

4



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

- j) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Brigadeiro Tobias (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 24Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- k) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Pirambóia (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 154Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- l) entre a Estação de Iperó e a Estação de Alumínio (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 61Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- m) entre a Estação de Iperó e a Estação de Bauru (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 249Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir

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

- n) entre a Estação de Iperó e a Estação de Rubião Junior (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 135Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- o) entre a Estação de Rubião Junior e a Estação de Sorocaba (Malha Oeste) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 170Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- p) entre a Estação de Replan e a Estação de Pantojo (Malha Paulista) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 119Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- q) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Boa Vista Velha (Malha Paulista) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 101Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;



- r) entre a Estação de Mairinque e a Estação de Pereque (Malha Paulista) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 149Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- s) Outros trechos acordados na Programação Anual

CLÁUSULA SEGUNDA – DA RATIFICAÇÃO ÀS DISPOSIÇÕES NÃO ALTERADAS

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

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

Curitiba, 03 de novembro de 2015.

Daniel Rockenbach
ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A

Jose Cezário M. de Barros Sobrinho

Daniel Rockenbach
ALL-AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S/A

Jose Cezário M. de Barros Sobrinho

Testemunhas:

1.

Nome:

RG:

CPF:

Samuel Rudek
8.410.682-8
056.464.368-66

2. João Vitor

Nome: João Vitor Baggio Molini

RG: 8.434.666-7

CPF: 045.423.697-94

