

## CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO

Pelo presente instrumento particular, as Partes ou Concessionárias abaixo qualificadas

**RUMO S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, na Rua Emilio Bertolini, nº 100, sala 01, Vila Oficinas, CEP 82920-030, inscrita no CNPJ sob o nº 02.387.241/0001-60, doravante denominada como "RSA";

**RUMO MALHA PAULISTA S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 4.100, 3º andar, Itaim Bibi, CEP 04538-132, inscrita no CNPJ nº 02.502.844/0001-66, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante designada simplesmente "RMP" e

**RUMO MALHA NORTE S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na cidade de Rondonópolis, Estado do Mato Grosso, na Rodovia BR 163, s/n, Km 95, Lote 1A, sala 01, Parque Industrial Intermodal de Rondonópolis, CEP 78746-860, inscrita no CNPJ sob o nº 24.962.466/0001-36, representada na sua forma estatutária, doravante denominadas, em conjunto, "RMN";

**RUMO MALHA CENTRAL S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.572.408/0001-97 com sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 4100, Conjunto 32, Sala 06, Itaim Bibi, São Paulo/SP, CEP 04.538-132, doravante denominada como "RMC";

### **CONSIDERANDO QUE:**

- I. A RMP e a RMN celebraram, na data de 27 de junho de 2013, o Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária nº 003/2013 ("COE RMNxRMP");
- II. Em 2015, RMP e RMN celebraram o Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária nº 003/2013, para alteração das cláusulas para adequação do Contrato no que concerne à Resolução nº 3695/2011 da Agência Nacional de Transporte Terrestre ("ANTT"), artigo 7º, parágrafo 2º;
- III. Em 2022, RMP e RMN celebraram o Segundo Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária nº 003/2013, o qual teve por objeto a alteração da tabela 1.1., referente à Partilha de Receita entre estas, de modo a refletir as alterações ocorridas, principalmente em relação aos investimentos realizados pela RMP em razão do cumprimento das obrigações assumidas quando da celebração do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Paulista;
- IV. A RMP e a RMC celebraram, em 10 de março de 2021, o Contrato Operacional Específico que teve por objeto regulamentar, normatizar e padronizar, por meio da definição de procedimentos técnicos, operacionais e administrativos, o uso da infraestrutura ferroviária da Malha Paulista pela Malha Central, e vice-versa, na modalidade de direito de passagem, bem como os fluxos operacionais, quando necessários, que tem como origens os locais de embarque na área sob concessão da Malha Paulista, bem como destino os locais de desembarque na área sob subconcessão da Malha Central, e vice-versa, na modalidade direito de passagem, assim como o compartilhamento de receitas entre as Partes relativas a esses fluxos; ("COE RMCxRMP");
- V. A RSA, por se tratar de uma Operadora Ferroviária, também está autorizada a prestar serviço de transporte ferroviário, desde que celebre previamente Contratos Operacionais Específicos;
- VI. As Partes pretendem incluir a RSA nas operações de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária junto às demais Operadoras Ferroviárias e consolidar as obrigações

de Parte a Parte no COE RMNxRMP e o COE RMCxRMP no presente documento e nos termos da Resolução ANTT nº 5.943, de 1 de junho de 2021 (“Resolução 5.943/2021”);

- VII. Diante de questões operacionais do compartilhamento de infraestrutura ferroviária por meio da modalidade de tráfego mútuo, as Partes acordam em adotar preferencialmente a modalidade de direito de passagem, sendo que as Partes poderão operar em tráfego mútuo se necessário e mediante acordo entre as Partes;
- VIII. Com a formalização do presente, o COE RMNxRMP e o COE RMCxRMP ficam rescindidos de pleno direito, passando a ser aplicáveis, apenas e tão somente, as regras de compartilhamento ferroviário dispostas neste presente COE 2024.

RMP, RMN, RMC e RSA, indistinta e individualmente denominadas “Operadora Ferroviária” e, em conjunto, “Operadoras Ferroviárias”, têm entre si justo e acertado o presente **CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO** (“COE 2024”), que se regerá de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

## **CLÁUSULA PRIMEIRA – DAS DEFINIÇÕES**

1.1. Os termos a seguir têm, quando empregados neste COE 2024 com iniciais maiúsculas, os significados que ora se lhes atribui, exceto se entendimento diverso for indicado expressamente ou requerido pelo contexto, entendido que a definição de vocábulo no singular aplica-se ao plural e vice-versa. Para os demais termos deste COE 2024, deve-se considerar a linguagem e terminologia próprias empregadas no âmbito ferroviário e na Resolução 5.943/2021:

**“AMV”**: É o aparelho de mudança de via;

**“CCO”**: É o Centro de Controle Operacional, responsável pelos licenciamentos dos trens nos trechos definidos neste COE 2024;

**“Direito de Passagem”**: Operação em que um requerente trafega de um ponto a outro na malha ferroviária federal, mediante pagamento, utilizando via permanente e sistema de licenciamento de trens da cedente;

**“Faixas de Circulação”**: São os números de pares de trens, em quantidade e periodicidade previamente estabelecidas entre as Partes, para o recebimento e a circulação dos Trens-Tipo da outra Parte, de modo a permitir o exercício do Direito de Passagem. Entende-se por Faixa de Circulação a efetiva liberação, pela Ferrovia Visitada, do trecho ferroviário para passagem do Trem-Tipo operado pela Ferrovia Visitante;

**“Falhas de Material Rodante”**: Eventos de avaria no material rodante, que necessitem ou não de reboque, e que represente parada não prevista;

**“FIFO”**: “First In, First Out”, prioridade de acesso pelo horário de chegada do Trem-Tipo, independente da concessionária ferroviária;

**“Ferrovia Visitada”** ou **“Cedente”**: é, em uma operação de Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem, a concessionária detentora e cedente da Infraestrutura Ferroviária;

**“Ferrovia Visitante”** ou **“Requerente”**: é, em uma operação de Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem, a concessionária que solicita o compartilhamento de Infraestrutura Ferroviária e/ou de Recursos Operacionais;

**“Índice”**: É o IGP-M – Índice Geral de Preços – Mercado, calculado e divulgado pela Fundação Getúlio Vargas, ou o índice que venha a substituí-lo;

**“Infraestrutura Ferroviária”**: é, para fins deste COE 2024, a infra e a superestrutura da via permanente;

**“Malha Central”:** é o trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Estrela d’Oeste/SP e Porto Nacional/TO;

**“Malha Ferroviária”:** o conjunto de trechos ferroviários;

**“Malha Norte”:** é o trecho ferroviário compreendido entre os Municípios de Aparecida do Taboado/MS e Rondonópolis/MT;

**“Malha Paulista”:** é o trecho ferroviário compreendido entre Estrela d’Oeste/SP à Porequê/SP;

**“Manobras”:** São as operações ferroviárias de formação, encerramento e recomposição de trens, em pátios e terminais, inclusive para atendimento a clientes em desvios particulares;

**“Material Rodante”:** São os vagões e locomotivas utilizados para o atendimento do objeto do Contrato;

**“Operações Acessórias”:** aquelas complementares à realização do transporte ferroviário de cargas, tais como carregamento, descarregamento, movimentação, manobra e armazenagem;

**“Operadora Ferroviária”:** pessoa jurídica outorgada para concomitante gestão da ferrovia e operação de seu transporte ferroviário;

**“Par de Trem”:** É, em uma operação de Direito de Passagem, o conjunto composto por uma ida e uma volta de um Trem-Tipo;

**“Partes ou Ferrovias”:** São, conjunta e indistintamente, Malha Central, Malha Paulista, Malha Norte e Rumo S.A.;

**“Produto”:** é a carga a ser transportada no Material Rodante;

**“Programação Mensal”:** acordo e ratificação dos volumes mensais e a modalidade, Tráfego Mútuo e/ou Direito de Passagem, a ser formalizado entre as Partes;

**“Programação de Trem Tipo”:** É a programação de tráfego de trens em uma ferrovia, devidamente acordada entre as Partes;

**“Recursos Operacionais”:** os recursos necessários à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, exceto via permanente, tais como material rodante, pessoal, sistemas de sinalização e comunicação;

**“Regulamentação”:** são, conjunta e indistintamente, as normas técnicas da ABNT, normas ferroviárias, normas ambientais e outras especificações técnicas e legais aplicáveis ao objeto do presente COE 2024;

**“Resolução 5.943/2021”:** é o normativo da ANTT que dispõe sobre operações de direito de passagem e de tráfego mútuo no Subsistema Ferroviário Federal;

**“Tráfego Mútuo”:** é a operação em que uma concessionária, para deslocar a carga de um ponto a outro da malha ferroviária federal, compartilha, mediante pagamento, via permanente, sistema de licenciamento de trens e serviços acessórios, estes quando necessários, e recursos operacionais com a concessionária em cuja malha dar-se-á parte da prestação de serviço;

**“Transit-Time”:** É o tempo de viagem da composição ferroviária entre determinado ponto de origem e determinado ponto de destino;

**“Trem-Tipo”:** É, em uma operação de Direito de Passagem, a composição ferroviária planejada e programada pela Ferrovia Visitante em conjunto com a Ferrovia Visitada, formada por um determinado número/tipo de locomotivas e por determinado número/tipo de vagões, com determinadas características de tração, capacidade

e equipagem, pertencente à Ferrovia Visitante ou a seu serviço, com características técnicas adequadas para trafegar nas linhas da Ferrovia Visitada, utilizando as Faixas de Circulação conforme Programação de Trem-Tipo, contido no anexo I.

**“Usuário”:** são os contratantes dos serviços de transporte ferroviário de cargas e/ou usuários da ferrovia;

**“VMA”:** Velocidades Máximas Autorizadas;

**“Volume Anual”:** É a projeção dos volumes de cargas a serem transportados pela Ferrovia Visitante na Malha Ferroviária da Ferrovia Visitada para cada ano de vigência do COE 2024, estratificado em Produto, origem, destino e mês, medidos em TU e TKU, contidos nos Anexo II e no Anexo III.

## **CLÁUSULA SEGUNDA – DOS PRINCÍPIOS**

2.1. As Operadoras Ferroviárias declaram e reconhecem que o presente COE 2024 foi negociado, entendido e celebrado em conformidade com a observância das capacidades operacionais atuais e futuramente esperadas destas, de modo a não privilegiar a operação de uma em detrimento da outra.

## **CLÁUSULA TERCEIRA – DO OBJETO**

3.1. O presente COE 2024 tem como objeto regulamentar, normatizar e padronizar, por meio da definição de procedimentos técnicos, operacionais e administrativos, o uso da infraestrutura ferroviária das Malhas Paulista, Central, Norte e Rumo S.A. pelas Operadoras Ferroviárias, na modalidade que melhor lhes atender, sendo direito de passagem ou tráfego mútuo, bem como os fluxos operacionais, quando necessários, que tem como origens os locais de embarque na área de responsabilidade de uma Operadora Ferroviária, bem como destino os locais de desembarque na área sob responsabilidade de outra Operadora Ferroviária, assim como o compartilhamento de receitas entre as Partes relativas a esses fluxos, sempre observando os termos constantes na Resolução 5.943/2021.

3.1.1. 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 o que estabelece a Resolução 5.943/2021, bem como as tabelas de referência dos Contratos de Concessão, Subconcessão e Autorização, federal ou estadual.

3.1.2. O presente COE 2024 objetiva, ainda, regulamentar a partilha do frete ferroviário, 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 Operadoras Ferroviárias, o estabelecimento de remuneração variável.

3.2. As Operadoras Ferroviárias estabelecem que a Operadora Ferroviária visitante deverá se adaptar ao trecho da Operadora Ferroviária visitada, em relação as características da via permanente, faixas, sistema de sinalização e comunicação, bem como o tipo de operação a serem utilizados.

3.2.1. Caso o sistema de comunicação e licenciamento seja atualizado, as Operadoras Ferroviárias deverão definir em conjunto, os prazos e as formas de adequação aos novos sistemas.

## **CLÁUSULA QUARTA – DOS ASPECTOS OPERACIONAIS**

4.1. Compartilhamento de ativos operacionais:

4.1.1. A fim de garantir o adequado atendimento aos usuários do transporte ferroviário de cargas, os ativos operacionais de uma Operadora Ferroviária poderão ser utilizados pela outra, desde que observadas as metas contratuais de produção (TKU), e atendidas as condições econômicas das concessionárias.

4.1.2. As Operadoras Ferroviárias se comprometem a ratear, em caso de tráfego mútuo, proporcionalmente, as receitas auferidas no cumprimento deste COE 2024, o que se dará a partir dos custos despendidos por cada uma nas seguintes variáveis: (i) material rodante; (ii) via permanente; (iii) outros investimentos necessários ao efetivo transporte ferroviário ("Variáveis").

4.1.3. O peso de cada uma das Variáveis poderá ser alterado a qualquer momento, a critério das Operadoras Ferroviárias, a partir da alteração do valor residual indicados nas Variáveis, nos termos das subcláusulas 5.2.3. e 5.3.3., dando-se isto durante a vigência deste COE 2024.

4.2. Fluxos operados em regime de direito de passagem:

4.2.1. Considerando o trem-tipo e o número de faixas de circulação estabelecidos na Programação Anual, as Operadoras Ferroviárias poderão trafegar nas demais malhas, e vice-versa, recebendo uma da outra o mesmo critério de priorização quanto à circulação, bem como zelando para manter o nível de performance operacional ajustados entre as Operadoras Ferroviárias. A identificação de quaisquer desvios, conforme indicadores e índices acordados, deverá provocar a adoção imediata das medidas cabíveis pelas Operadoras Ferroviárias, visando a sua correção e/ou a prevenção de sua reincidência.

4.2.2. As Operadoras Ferroviárias acordam que, quando a operação se der na modalidade Direito de Passagem, estas respeitarão o teto tarifário estabelecido pela ANTT para cada uma das ferrovias.

4.3. Fluxos operados em regime de tráfego mútuo:

4.3.1. Uma vez atendidos os compromissos individuais de performance estabelecidos em seus respectivos Contratos de Concessão, poderão as Operadoras Ferroviárias, mediante pagamento, operar em regime de tráfego mútuo a circulação de trens e todas as operações acessórias.

4.3.2. Os procedimentos de revista e intercâmbio de vagões deverão ser estabelecidos por meio de aditamento contratual.

4.3.3. O percentual de tráfego mútuo de cada uma das Operadoras Ferroviárias, será determinado pela proporção dos investimentos realizados por cada uma. Esses investimentos serão representados pelos valores de material rodante, via permanente e ativos suplementares, registrados nos balanços contábeis.

4.4. Gestão e manutenção dos ativos:

4.4.1. Cada uma das Operadoras Ferroviárias será responsável pela gestão dos ativos operacionais dos quais são detentoras em razão da concessão, da subconcessão e próprios e, deverá, de modo transparente, planejar, acompanhar e controlar as operações ferroviárias nas suas malhas ferroviárias.

4.4.2. Cada uma das Operadoras Ferroviárias fará a manutenção do material rodante quando este estiver sob sua responsabilidade.

4.4.3. Cada uma das Operadoras Ferroviárias 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.

4.5. Trechos que fazem parte deste COE 2024:

4.5.1. Os trechos ferroviários que fazem parte do presente são:

4.5.1.1. RMC (“Malha Central”): Acesso via Malha Paulista pelo Pátio de Ligação (ZRL), localizado no Município de Estrela d’Oeste/SP, tendo como possíveis destinos os pátios dos trechos abaixo listados, os quais são operados em bitola 1,60m; possuem via de circulação singela em seus 1545 km de extensão; operados sob tráfego mútuo ou direito de passagem, conforme previsão deste instrumento; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço de em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

- a. ZRL (Ligação - Cruzamento) a POS (Ouro Verde) – **Ouro Verde-Estrela D’Oeste**
- b. POS (Ouro Verde) a PPN (Porto Nacional) - **Porto Nacional-Ouro Verde de Goiás**
- c. POV (Ouro Verde de Goiás) a PAS (Anápolis) – **Ouro Verde de Goiás-Anápolis**

4.5.1.2. RMP (“Malha Paulista”): Acessada via Malha Central pelo Pátio de Ligação (ZRL), localizado no Município de Estrela d’Oeste/SP, ou pela Malha Norte pelo Pátio de Marco Inicial (TMI), localizado no Município de Aparecida do Taboado/MS, tendo como possíveis destinos os pátios dos trechos abaixo listados, os quais são operados em bitola 1,60m; possuem via de circulação singela entre Ligação (ZRL) e Boa Vista (ZBV) com 551km de extensão e via de circulação duplicada entre Boa Vista (ZBV) e Perequê (ZPG) com 254 km de extensão; operados sob tráfego mútuo ou direito de passagem, conforme previsão deste instrumento; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço de em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

- a. TMI (Marco Inicial) a ZAR (Araraquara) – **Araraquara-Ponte**
- b. ZTO (Tutóia) a ZOI (Ouro) – **Contorno de Araraquara**
- c. ZCA (Colômbia) a ZIQ (Itirapina) – **Itirapina-Colômbia**
- d. ZIQ (Itirapina) a ZPN (Panorama) – **Ramal Itirapina-Panorama**
- e. ZJY (Jundiaí) a ZIQ (Itirapina) – **Jundiaí-Itirapina**
- f. ZWX (Santana) a ZWO (Rio Claro Velho) – **Ramal de Rio Claro Velho**
- g. ZBL (Boa Vista Nova) a ZNG (CNAGA) – **Ramal do CNAGA**
- h. ZBL (Boa Vista Nova) a ZBV (Boa Vista Velha) - **Alça Boa Vista Nova-Boa Vista Velha**
- i. ZBL (Boa Vista Nova) a Z51 (KM51) - **Alça de Campinas**
- j. ZBV (Boa Vista Velha) a ZQB (KM254) - **Alça de Viracopos**
- k. ZKE (Canguera) a ZBL (Boa Vista Nova) - **Canguera-Boa Vista Nova**
- l. ZKE (Canguera) a ZMK (Mairinque) – **Alça Canguera**
- m. ZAL (Alumínio) a ZPS (Pantojo Santista) - **Alça Alumínio-Capricórnio**
- n. ZXY (Pantojo) a ZPS (Pantojo Santista) - **Alça Pantojo-Capricórnio**
- o. ZKE (Canguera) – ZPG (Evangelista de Souza) – **Canguera-Evangelista Souza**
- p. ZPG (Evangelista de Souza) a ZVY (Varginha) – **Ramal de Varginha**
- q. ZEV (Evangelista Souza) a (ZPG (Perequê) – **Evangelista Souza-Perequê**

4.5.1.3. RMN (“Malha Norte”): Acessada via Malha Paulista pelo Pátio de Marco Inicial (TMI), localizado em Aparecida do Taboado-MS, tendo como possíveis destinos os pátios do trecho abaixo listado; possui via de circulação singela em seus 740 km de extensão; operado sob tráfego mútuo ou direito de passagem, conforme previsão deste instrumento; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço de em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

a. TMI (Marco Inicial) a TRO (Rondonópolis) – **Marco Inicial-Rondonópolis**

4.5.1.4. Os pertencentes à RSA do Contrato de Adesão nº 021/2021/00/00 - SINFRA.

4.6. Capacitação do sistema:

4.6.1. 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.

4.6.2. Para o fim do acima disposto, fica desde já acordado que a Ferrovia Visitada disponibilizará a quantidade diária de faixas necessárias ao atingimento dos volumes ajustados entre as Operadoras Ferroviárias, conforme regras estabelecidas na Cláusula Quarta.

4.7. Equipagem:

4.7.1. Cada uma das Operadoras Ferroviárias 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 Operadoras Ferroviárias, devendo, inclusive, estar sujeita aos exames técnicos e periódicos de medicina ocupacional, em comum estabelecidos entre as Operadoras Ferroviárias.

4.7.2. 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 Operadoras Ferroviárias.

4.8. Sistema de Comunicação e Controle de Tráfego:

4.8.1. As Operadoras Ferroviárias vão operar, em conjunto, 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.

4.8.1.1. Fica acordado entre as Operadoras Ferroviárias que o sistema de comunicação utilizado será via satélite.

4.8.1.2. Em caso de alteração do licenciamento ou sistema de despacho por uma das Operadoras Ferroviárias, esta deverá comunicar as demais o prazo para adequação.

4.8.2. As Operadoras Ferroviárias estabelecerão, de comum acordo, com base na Programação Anual, os indicadores e respectivas metas de desempenho, a serem utilizados no acompanhamento deste COE 2024. Ainda, também cabe às Operadoras Ferroviárias estabelecerem 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.

4.9. Desempenho operacional:

4.9.1. As Operadoras Ferroviárias acordam que a carga e descarga será realizada pela Ferrovia onde o fluxo se origina e finaliza, respectivamente, obedecendo aos padrões de tempo e tolerância de cada uma das estações, conforme programação anual a ser realizada pelas Partes.

**CLÁUSULA QUINTA – DOS PREÇOS E PAGAMENTOS**

5.1 A Remuneração será calculada de acordo com a operação descrita nos itens 4.2 e 4.3 do presente, devendo o pagamento ocorrer mensalmente, mediante emissão de nota de débito.

## **CLÁUSULA SEXTA – DAS FALTAS, AVARIAS E OUTRAS IRREGULARIDADES**

6.1 Quando uma Operadora Ferroviária estiver operando em regime de direito de passagem na malha operada por outra Operadora Ferroviária, as quebras, perdas ou avarias, total ou parcial, de cargas, serão de sua responsabilidade, exceto de forem exclusivamente causadas pela Operadora Ferroviária administradora da malha ferroviária.

6.2 Quando uma Operadora Ferroviária 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 Operadoras Ferroviárias serão definidos em comum acordo entre estas.

6.3 Em caso de acidentes causados por conta de anomalias comprovadas na via da Operadora Ferroviária visitada, a Operadora Ferroviária visitante poderá pleitear indenização em favor do cliente proprietário da carga, desde que devidamente comprovados os danos.

## **CLÁUSULA SÉTIMA – DOS VOLUMES DE TRANSPORTE E DA APURAÇÃO DA PRODUÇÃO**

7.1 Anualmente, até o dia 31 (trinta e um) de dezembro, as Operadoras Ferroviárias definirão, em conjunto:

7.1.1 A Programação Anual relativa ao ano seguinte e aos trechos operados por cada uma das Operadoras Ferroviárias;

7.1.2. O material rodante disponível, a capacidade da via e dos sistemas de telecomunicações e sinalização existentes.

7.2 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:

7.2.1 Caso a responsabilidade pela não realização do Volume Anual Mínimo seja da Ferrovia Visitada, esta pagará à Ferrovia 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.

7.2.2 Para os fins acima estabelecidos, o volume será considerado realizado quando, originado na Ferrovia Visitante, for efetivamente movimentado em algum trecho da Ferrovia Visitada.

7.3 Conforme estabelece o inciso III do artigo 17 da Resolução ANTT nº 5.831/2018, 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, quando couber, a produção será totalmente computada para a Concessionária que administra o trecho.

7.4 As Operadoras Ferroviárias poderão revisar, de comum acordo, a qualquer tempo, a programação estabelecida.

## **CLÁUSULA OITAVA – DOS ACIDENTES**

8.1 No atendimento a acidentes, as Operadoras Ferroviárias 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.

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

8.2 É dever da Ferrovia Visitada remover o material rodante acidentado e as cargas para local onde não impeçam a circulação normal dos trens.

8.3 As Operadoras Ferroviárias farão, em conjunto, no prazo estabelecido pela regulamentação vigente, contados da data da ocorrência, a 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, as cargas transportadas, tomando todas as demais providências necessárias ao completo esclarecimento dos fatos, elaborando relatório conclusivo sobre o acidente, suas causas e responsabilidade das Operadoras Ferroviárias.

8.4 A responsabilidade das Operadoras Ferroviárias em relação a acidentes rege-se pelas seguintes disposições:

8.4.1 Em caso de acidentes provocados pelo estado da via permanente administrada por uma parte ou por falta de sua equipagem, esta indenizará a outra: (i) pelas despesas com a recuperação ou substituição do material rodante; e (ii) pelas cargas avariadas.

8.4.2 Em caso de acidentes provocados pelo estado do material rodante de uma parte na malha da outra, esta indenizará a Ferrovia Visitada: (i) pelos danos que o acidente tiver causado à via; (ii) pelas despesas com a liberação da via e o restabelecimento da circulação dos trens.

8.4.3 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.

8.4.4 A responsabilidade por danos causados a usuários do transporte ferroviário de cargas a terceiro será da parte que, comprovadamente, tiver dado causa ao acidente.

8.4.5 Na hipótese de culpa concorrente das Operadoras Ferroviárias, os prejuízos comprovadamente causados à outra parte, aos usuários do transporte ferroviário de cargas ou a terceiros serão suportados pelas Operadoras Ferroviárias proporcionalmente à responsabilidade de cada uma, conforme apurado.

8.4.6 As Operadoras Ferroviárias 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.

8.4.6.1 Cessada a situação de caso fortuito ou de força maior, retomar-se-á a execução deste COE 2024.

## **CLÁUSULA NONA – DAS PENALIDADES**

9.1 A Ferrovia visitada pagará à Ferrovia Visitante multa no montante de R\$15.000,00 (quinze mil reais) por hora excedente à 24 (vinte e quatro) horas de interrupção do tráfego.

9.1.1 A apuração das causas da interrupção deverá ser feita conjuntamente pelas Partes envolvidas, cujos prejuízos deverão ser efetivamente comprovados e, imediatamente arcados pela Parte infratora ou deduzido de qualquer crédito a que qualquer delas tenha direito junto à outra Parte.

9.2 Nenhum valor será devido quando o descumprimento do presente COE 2024 se der por:

9.2.1 Caso fortuito ou força maior;

9.2.2 Interrupção do trecho em até 12 (doze) horas para manutenção programada da via permanente, previamente acordada entre as Partes.

## **CLÁUSULA DÉCIMA – DA VIGÊNCIA E DA RESCISÃO**

10.1 O presente COE 2024 vigerá pelo prazo de 05 (cinco) anos, podendo ser prorrogado, desde que de acordo entre as Partes e por meio de Termo Aditivo.

10.2 Nas hipóteses abaixo elencadas, qualquer uma das Operadoras Ferroviárias poderá rescindir o presente COE 2024, de pleno direito, mediante simples notificação por escrito à outra parte:

10.2.1 Violção, por qualquer uma das Operadoras Ferroviárias, de qualquer das disposições contratuais que não houver sido sanada no prazo e até 30 (trinta) dias, contados do envio da notificação escrita nesse sentido à parte inadimplente;

10.2.2 Falência, dissolução, liquidação ou pedido de recuperação, judicial ou extrajudicial, de qualquer uma das Operadoras Ferroviárias;

10.2.3 Decretação de caducidade ou ato do Poder Concedente que impeça a execução do presente COE 2024 de forma permanente;

10.2.4 Acordo amigável entre as Operadoras Ferroviárias;

10.2.5 Alteração de controle acionário de qualquer uma das Operadoras Ferroviárias.

10.3 Nas hipóteses de rescisão imotivada deste instrumento, por qualquer uma das Operadoras Ferroviárias, a parte culpada deverá pagar às demais Operadoras Ferroviárias uma multa compensatória no valor de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), montante este a ser devidamente atualizado de acordo com a variação do IPCA ou, no caso de sua extinção, de outro índice que venha a substituí-lo.

## **CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS CARGAS PERIGOSAS**

11.1 O transporte de cargas perigosas respeitará as disposições estabelecidas pela legislação vigente, devendo cumprir as exigências do Plano de Gerenciamento de Riscos e Plano de Atendimento Emergencial da Ferrovia Visitada, além de enviar previamente a lista de produtos que serão transportados para verificação e aprovação da área de Meio Ambiente.

## **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DA EXTINÇÃO E DA QUITAÇÃO**

12.1 Em virtude da celebração do presente COE, restam extintos o COE RMNxRMP e o COE RMCxRMP.

12.2 Ante o contido na cláusula acima, a RMN, a RMP e a RMC concedem, mutuamente, a mais plena, rasa, geral, irrevogável e irretratável quitação para nada mais reclamar ou cobrar a qualquer título, em juízo ou fora dele, com relação a qualquer direito vinculado ao COE RMNxRMP e ao COE RMCxRMP.

### **CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DO COMPLIANCE**

13.1 As Operadoras Ferroviárias garantem que cumprem e cumprirão, por si e por sua controlada, subsidiária, coligada e terceiros contratados, bem como por seus respectivos administradores e empregados, a legislação nacional ou estrangeira, contra práticas ou atos lesivos à administração pública, incluindo, mas não limitando, as Leis nº 9.613, de 3 de março de 1998 (“Lei nº 9.613”), nº 12.846, de 1º de agosto de 2013, conforme alterada (“Lei nº 12.846”), Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 (“Lei nº 12.529”), ao *US Foreign Corrupt Practices Act* (“FCPA”), ao *UK Bribery Act* ou qualquer legislação ou regulamentação aplicável que implemente o *OECD Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions*, *Sarbanes-Oxley Act* (“SOX”), o Código de Conduta da RUMO disponível através do endereço eletrônico [https://rumolog.com/wp-content/uploads/2020/09/Codigo\\_de\\_Conduta-Rumo.pdf](https://rumolog.com/wp-content/uploads/2020/09/Codigo_de_Conduta-Rumo.pdf) (“Código de Conduta RUMO”), e as políticas da RUMO que estão públicas, conforme aplicáveis (“Regras de Compliance”), devendo, para tanto (i) manter políticas e procedimentos internos que visem assegurar integral cumprimento de tais normas; (ii) dar conhecimento de tais normas a todos os profissionais e contratados a que venham a se relacionar; e (iii) absterem-se de praticar atos de corrupção e de agirem de forma lesiva à administração pública, nacional e estrangeira, no seu interesse ou para seu benefício, exclusivo ou não.

13.1.1. As Operadoras Ferroviárias declaram que em todas as atividades relacionadas a este COE 2024 não incidiram em prática fraudulenta, não prometeram nem prometerão, ofereceram nem oferecerão, deram nem darão ou se comprometeram nem se comprometerão a dar a quem quer que seja, inclusive pessoa pública, ou aceitar ou se comprometer a aceitar de quem quer que seja, tanto por conta própria quanto através de outrem, qualquer pagamento, item de valor, doação, compensação, vantagens financeiras ou não financeiras ou benefícios de qualquer espécie que constituam prática de corrupção, ato lesivo, ou que viole as leis anticorrupção brasileira, seja de forma direta ou indireta quanto ao objeto deste COE 2024, ou de outra forma que não relacionada a este, devendo garantir, ainda, que seus prepostos e colaboradores ajam da mesma forma.

13.2 Declaram, ainda, que em todas as atividades relacionadas a este COE 2024 e em seu nome e de suas subsidiárias, joint ventures e outras coligadas sob o controle, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, e seus respectivos diretores, conselheiros, empregados ou beneficiários, consultores, representantes, agentes, corretores ou outros intermediários, não adotaram nem adotarão qualquer medida que constitua prática ilegal ou viole as leis anticorrupção de qualquer país e não pagaram, ofereceram, prometeram ou autorizaram, nem pagarão, oferecerão, prometerão ou autorizarão o pagamento de dinheiro ou qualquer coisa de valor, direta ou indiretamente, a qualquer agente público, nacional ou estrangeiro, das leis anticorrupção brasileira, ou a terceira pessoa a ele relacionada, com a finalidade de: (i) influenciar qualquer ato ou decisão de tal pessoa em sua capacidade oficial; (ii) induzir tal pessoa a agir (seja por ação ou omissão) em violação de seu dever legal; (iii) obter qualquer vantagem indevida; ou (iv) induzir tal pessoa a usar a sua influência para afetar ou influenciar qualquer ato ou decisão de uma autoridade governamental, a fim de auxiliar as Partes a obterem ou reterem negócios com, ou a canalizar negócios para, qualquer pessoa.

13.3 A constatação por qualquer das Operadoras Ferroviárias, a seu exclusivo critério, do envolvimento da Operadora Ferroviária contrária em qualquer prática que viole o descrito nesta Cláusula ou na Lei Anticorrupção, direta ou indiretamente, poderá resultar, a exclusivo critério da Operadora Ferroviária inocente na rescisão imediata do COE 2024, sujeitando-se a Operadora Ferroviária infratora ao pagamento das demais sanções contratuais e reembolso por eventuais multas incorridas por ela e/ou qualquer empresa de seu grupo econômico e/ou qualquer executivo de seu grupo econômico, além do resarcimento dos demais prejuízos incorridos pela Operadora Ferroviária inocente e/ou qualquer empresa de seu grupo econômico e/ou qualquer executivo de seu grupo econômico, inclusive em caso de dano à imagem.

13.4 O descumprimento das regras anticorrupção previstas nesta Cláusula, em qualquer um dos seus aspectos, ensejará a rescisão motivada imediata do presente instrumento, sujeitando-se a Operadora Ferroviária infratora à indenização.

## **CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA SOLUÇÃO DE CONFLITOS**

14.1 As Operadoras Ferroviárias, previamente à eventual disputa judicial, deverão chegar a uma solução consensual das controvérsias de qualquer natureza que surjam em decorrência deste COE 2024 e/ou de sua execução.

14.2 Negociação. Havendo qualquer dificuldade de interpretação ou execução do presente COE 2024, ou, ainda, qualquer controvérsia relacionada ou em consequência do descumprimento deste, as Operadoras Ferroviárias envidarão seus melhores esforços para solucionar a questão de forma amigável. Para tanto, as Operadoras Ferroviárias negociarão de boa-fé, através de procedimento formal de mediação e, posteriormente, no seu insucesso, por meio de arbitragem, ambos na forma dos itens seguintes. Caso a natureza da controvérsia seja exclusivamente técnica, cumulativamente à mediação, as Operadoras Ferroviárias deverão submeter a controvérsia a um perito independente, nos termos da subcláusula seguinte.

14.3 Perito Independente. Caso a natureza da controvérsia entre as Operadoras Ferroviárias seja exclusivamente técnica, qualquer destas poderá submetê-la à apreciação do Perito Independente (conforme definido a seguir), informando a outra parte por meio de simples notificação à outra Operadora Ferroviária, que utilizou o referido meio técnico à outra, com a indicação do Perito Independente por ela contratado.

14.3.1 Requisitos do Perito Independente. Para fins do cumprimento desta cláusula, "Perito Independente" significa a instituição de notório conhecimento na área de operação, manutenção de ferrovia, tanto superestrutura quanto infraestrutura, selecionada de comum acordo entre as Operadoras Ferroviárias.

14.3.2 O profissional a ser indicado pelo Perito Independente para resolução da controvérsia técnica não poderá ter nem ter mantido, nem ter vínculo de parentesco de até segundo grau com pessoa que mantenha ou tenha mantido, nos 12 (doze) meses que antecederam à celebração deste COE, qualquer vínculo ou relação de qualquer natureza com qualquer das Operadoras Ferroviárias ou empresa dos respectivos grupos.

14.3.3 Procedimento. Dentro de, no máximo, 3 (três) dias contados do recebimento da notificação de que trata a cláusula 16.3., a Operadora Ferroviária que tenha recebido a notificação deverá (a) aceitar a indicação sugerida pela outra Operadora Ferroviária ou (b) rejeitar, desde que justificadamente, a indicação. Na hipótese do item (b), as Operadoras Ferroviárias deverão, dentro de no máximo 5 (cinco) dias úteis, acordar quanto à nomeação do Perito Independente. Caso as Operadoras Ferroviárias não entrem em consenso no referido prazo, aplicar-se-á o disposto nas Cláusulas 14.4 e 14.5.

14.3.4 Honorários. Os honorários do Perito Independente serão suportados pela Operadora Ferroviária sucumbente, exceto se decidido de forma diversa pelo Perito Independente.

14.3.5 Efeito Vinculante. As decisões do Perito Independente não são vinculantes às Operadoras Ferroviárias, sendo, caso seja do interesse de qualquer destas, objeto de revisão por arbitragem. A decisão do Perito Independente permanecerá eficaz e obrigará as Operadoras Ferroviárias até que a sentença arbitral seja proferida, salvo se a Operadora Ferroviária interessada obtiver medida em sentido contrário.

14.4 Mediação. Havendo qualquer dificuldade de interpretação ou execução do presente COE, ou, ainda, qualquer controvérsia relacionada ou em consequência do descumprimento deste COE, as Partes envidarão seus melhores esforços para solucionar a questão de forma amigável por Mediação, nos termos do que dispõe o

Regulamento de Mediação da Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem CIESP/FIESP (“Centro”), por um mediador nomeado em conformidade com o mesmo Regulamento.

14.5 Arbitragem. Observado o disposto na cláusula anterior, as Partes concordam que qualquer controvérsia decorrente ou relacionada com este COE 2024, incluindo qualquer controvérsia relativa à existência, validade, interpretação, execução ou rescisão deste COE 2024, será solucionada, exclusivamente e em caráter final, por arbitragem, conforme o disposto nas cláusulas a seguir.

14.5.1 Regras. O procedimento arbitral será conduzido e administrado conforme as regras vigentes nesta data do Regulamento do Centro, e observados os dispositivos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e do Código de Processo Civil Brasileiro.

14.5.2 Número de Árbitros. A arbitragem deverá ser conduzida por um tribunal composto por 3 (três) árbitros, 1 (um) a ser nomeado pela Operadora Ferroviária demandante, 1 (um) pela Parte demandada e o terceiro, que deverá atuar como o presidente do tribunal arbitral, a ser nomeado pelos 2 (dois) árbitros indicados e confirmados. Caso, em até 10 (dez) dias úteis após a sua nomeação e aceitação como árbitros, os árbitros nomeados pelas duas Operadoras Ferroviárias não consigam concordar com a escolha do presidente ou não consigam obter o aceite do terceiro por eles nomeado, o Centro deverá nomear o presidente.

14.5.3 Sede da Arbitragem: A sede da arbitragem será a Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, Brasil, sem prejuízo de as Operadoras Ferroviárias designarem localidade diversa para a realização de audiências.

14.5.4 Declaração do Julgamento. A sentença arbitral deverá ser final e vinculante. A execução da sentença do arbitral poderá ser declarada requerida perante qualquer tribunal de jurisdição competente.

14.5.5 Medidas Cautelares e outras Medidas Judiciais. Não obstante o disposto na cláusula anterior, as Operadoras Ferroviárias poderão recorrer ao Poder Judiciário exclusivamente para as seguintes medidas, e tais medidas não devem ser interpretadas como uma renúncia pelas Operadoras Ferroviárias dos procedimentos de arbitragem: (i) para instituir a arbitragem; (ii) produção antecipada de provas; (iii) para obter medidas liminares ou cautelares previamente à confirmação do tribunal arbitral; (iv) para execução de qualquer decisão do tribunal arbitral, incluindo a sentença final; (v) execução específica sob este COE 2024; e (vi) outros procedimentos expressamente admitidos pela Lei nº 9.307/96.

14.5.6 Para fins da Cláusula 14.5.5 acima, as Operadoras Ferroviárias se submetem ao foro da Comarca de São Paulo, Estado de São Paulo, Brasil.

14.5.7 Custas e Honorários Advocatícios. O tribunal arbitral está autorizado a determinar as custas e honorários advocatícios e a alocá-los entre as Operadoras Ferroviárias na disputa. As custas nos processos de arbitragem, incluindo honorários advocatícios, deverão ser suportadas da maneira determinada pelo tribunal arbitral.

14.5.8 Confidencialidade. Todas as informações trocadas entre as Operadoras Ferroviárias e o tribunal arbitral são confidenciais e sujeitas ao tratamento de confidencialidade.

14.6 Sobrevida das Obrigações. Salvo se de outra forma acordado por escrito, as Operadoras Ferroviárias continuarão a cumprir com suas respectivas obrigações previstas neste COE 2024 enquanto a negociação, perícia técnica ou, conforme o caso, o procedimento arbitral estiver em curso.

## **CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DISPOSIÇÕES GERAIS**

15.1 As Operadoras Ferroviárias cumprirão e farão cumprir, por seus empregados, prepostos e contratados, todas as disposições legais, regulamentares, técnicas e convencionais relacionadas com o objeto deste COE 2024.

15.2 As Operadoras Ferroviárias estabelecerão, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a serem contados da entrada em vigor do presente COE 2024, os procedimentos operacionais, administrativos e financeiros complementares que sejam necessários à execução deste COE 2024.

15.3 Cada parte arcará com os tributos, encargos e contribuições que incidam ou venham a incidir sobre o objeto deste COE 2024, na medida em que sejam definidas legalmente como contribuintes. Caso, após a assinatura deste COE 2024, 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 Operadoras Ferroviárias, que negociarão novos valores e critérios.

15.3.1 Não havendo acordo entre as Operadoras Ferroviárias no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da solicitação de uma das Partes, fica facultado à parte prejudicada resilir o presente COE 2024, independentemente de comunicação prévia, conforme Cláusula Décima Primeira, sem que seja devido qualquer pagamento de indenização, notadamente por perdas e danos ou lucros cessantes, bem como multa ou outra penalidade

15.4 É vedada a cessão ou transferência, total ou parcial, por qualquer das Operadoras Ferroviárias, dos direitos e obrigações decorrentes do presente COE 2024, sem autorização, por escrito, das demais Operadoras Ferroviárias.

15.4.1 Havendo acordo entre as Operadoras Ferroviárias, o presente COE 2024 poderá obrigar e beneficiar as cessionárias das respectivas Operadoras ferroviárias a qualquer título.

15.5 A não exigência imediata, por qualquer das Operadoras Ferroviárias, em relação ao cumprimento de qualquer dos compromissos avençados no presente COE 2024 constituir-se-á em mera liberalidade, não caracterizando novação ou precedente invocável pela outra parte para obstar o cumprimento de suas obrigações.

15.6 O presente COE 2024 somente poderá ser alterado por instrumento escrito assinado pelas Partes.

15.7 As Operadoras Ferroviárias admitem como válida a formalização e assinatura do presente COE 2024 por meio eletrônico, incluindo todas as páginas de assinatura e eventuais anexos, bem como declaram que representam a integralidade dos termos entre elas acordados, substituindo quaisquer outros acordos anteriores formalizados por qualquer outro meio, verbal, escrito, físico ou digital, nos termos dos art.107, 219 e 220 do Código Civil, referente ao objeto deste COE 2024.

15.8 Nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, as Operadoras Ferroviárias expressamente concordam em utilizar e reconhecem como válida qualquer forma de comprovação de consentimento aos termos do presente COE 2024 em formato eletrônico, ainda que não utilizem de certificado digital emitido no padrão ICP-Brasil, incluindo as assinaturas eletrônicas nas plataformas de assinatura DocuSign ou outras equivalentes no mercado. A formalização do presente COE 2024 na forma acordada retro será suficiente para a validade jurídica e integral vinculação das Operadoras Ferroviárias ao seu inteiro teor.

15.9 Constituem anexos integrantes do Contrato, que uma vez assinado passam a fazer parte integrante e indissociável deste:

- a) Anexo I – Trem-Tipo
- b) Anexo II – Volume Anual
- c) Anexo III – TB por eixo;

15.10. As Partes elegem o Foro da Comarca de São Paulo, Estado de São Paulo, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para conhecer e julgar quaisquer questões oriundas deste Termo.

E assim por estarem justas e acordadas a Partes, assinam o presente Termo em 1 (uma) via digital.

São Paulo – SP, 5 de agosto de 2024.

---

**RUMO MALHA PAULISTA S.A.**

---

**RUMO MALHA NORTE S.A.**

---

**RUMO MALHA CENTRAL S.A.**

---

**RUMO S.A.**

## **ANEXO I**

Tabela de Desenhos de Trens Autorizados

[Voltar](#)

Nº	Tipo	Sentido	Formação	Lotação (TB)	Helper				Observações
					Trecho	ZKE-ZKU	ZWI-ZYQ	ZEJ-ZEV	
1	Graneleiro Locotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 72% da lotação) Meio = Locotrol	10.500	TRO/PRV - ZTO				Outras Procedências: TAG/TIQ/TOM/TCS/TAP/ZFN/ZVP/ZRU/ZSD/PSS
1	Graneleiro Tricotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 72% da lotação) Meio + 1AC44 ou 2C30 ou 1Dash + 1C30 Cauda = Tricotrol	10.500	ZTO - ZEV	1AC			Outras Procedências: ZIQ/ZSU *Sem utilização da Helper de ZKE a ZKW lotação é de 7.900 TB.
1	Graneleiro Locotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 72% da lotação) Meio = Locotrol	10.500	ZEV - PCZ ou PSN				Límite de Comprimento de Trem: *Trecho RUMO até Vila Natal (ZV): 1.530 metros *Trecho MRS até Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS até Conceição (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
D	Graneleiro Tricotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44(67% a 72% da lotação) Meio + 1AC44 ou 2C30 ou 1 Dash + 1C30 Cauda = Tricotrol	9.200	ZTO - ZAC				*Retira remota cauda em Americana (ZAC)
D	Graneleiro Locotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 72% da lotação) Meio = Locotrol	9.200	ZAC-ZEV	1AC + 1C30	1AC + 1C30	1AC + 1C30	*Sem utilização da Helper de ZKE a ZKW lotação é de 5.250 TB.
D	Graneleiro Tricotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44(67% a 72% da lotação) Meio + 1AC44 ou 2C30 ou 1 Dash + 1C30 Cauda = Tricotrol	9.200	ZTO-ZEV	1AC + 1C30			*Sem utilização da Helper de ZKE a ZKW lotação é de 7.900 TB.
C	Graneleiro	Exportação	2AC44 = Convencional	9.800	TRO - ZTO				Outras Procedências: TAG/TIQ/TOM/TCS/TAP/ZFN/ZVP/ZRU/ZSD
C	Graneleiro	Exportação	2AC44 = Link de cabeça	10.300	TRO/PRV - ZTO				Outras Procedências: TAG/TIQ/TOM/TCS/TAP/ZFN/ZVP/ZRU/ZSD/PSS
C	Graneleiro	Exportação	2AC44 Cabeça + 1AC44 Cauda = Locotrol	10.300	ZTO - ZEV	1AC + 1C30 ou 1DASH			Outras Procedências: ZIQ/ZSU *Sem utilização da Helper de ZKE a ZKW lotação é de 7.900 TB.
C	Graneleiro	Exportação	2AC44 = Convencional	10.300	ZEV - PCZ ou PSN				Límite de Comprimento de Trem: *Trecho RUMO até Vila Natal (ZV): 1.530 metros *Trecho MRS até Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS até Conceição (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
A	Graneleiro Locotrol	Exportação	2AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 70% lotação = Locotrol	15.500	TRO/PRV - ZTO				Limitado a 2400 m de comprimento Outras Procedências: TAG/TIQ/TOM/TCS/ZFN/ZVP/ZRU
A	Graneleiro Tricotrol	Exportação	2AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 70% lotação + 2AC44 ou 1AC44 + 1Dash ou 1AC44 + 1C30 Cauda = Tricotrol	15.500	ZTO - ZEV	1AC / 2AC / 1AC + 1C30 ou 1DASH			Limitado a 2400 m de comprimento Com 2C30 na cauda limitado a 14.000 tb
B	Graneleiro Locotrol	Exportação	2AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 70% lotação = Locotrol	15.000	TRO/PRV - ZTO				Limitado a 2400 m de comprimento Outras Procedências: TAG/TIQ/TOM/TCS/ZFN/ZVP/ZRU/PSS *Autorizado uso de link de cabeça - Modelo Tricotrol
B	Graneleiro Locotrol	Exportação	1AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 70% lotação = Locotrol	15.000	TOM - ZRU				Limitado a 2400 m de comprimento Outras Procedências: TCS/ZVP/ZRL
B	Graneleiro Tricotrol	Exportação	2AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 70% lotação + 1AC44 ou 1Dash+1C30 ou 2Dash Cauda = Tricotrol	15.000	ZTO - ZEV	1AC / 2AC / 1AC + 1C30 ou 1DASH			Autorizado uso de link de cabeça - Modelo Quadricotrol
B	Graneleiro Locotrol	Exportação	2AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 70% lotação = Locotrol	15.000	ZEV-ZGM ou ZPT ou PCZ ou PSN				Limitado a 2400 m de comprimento *ZGM ou ZPT 1º Bloco: 2AC44 Até 39% da lotação = Convencional * ZGM ou ZPT 2º Bloco: 1AC44 Até 61% da lotação (limitado a 10.500) = Convencional *PCZ/PSN = Trem direto *Autorizado uso de link de cabeça - Modelo Quadricotrol
A	Graneleiro Locotrol	Exportação	2AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 70% lotação = Locotrol	15.500	ZEV-ZGM ou ZPT ou PCZ ou PSN				Limitado a 2400 m de comprimento *ZGM ou ZPT 1º Bloco: 2AC44 39% da lotação = Convencional * ZGM ou ZPT 2º Bloco: 1AC44 61% da lotação (limitado a 10.500) = Convencional *PCZ/PSN = Trem direto
5	Graneleiro	Exportação	1AC44 + 1C30 ou 1Dash = Convencional	8.500	TRO - TCS ou ZTO				Outras Procedências: TAG/TIQ/TOM
5	Graneleiro	Exportação	1AC44 = Convencional	8.500	TCS - ZRU				Outras Procedências: TAP/ZFN/ZVP
5	Graneleiro	Exportação	1AC44 + 1C30 ou 1Dash Cabeça + 1AC44 ou 2C30 ou 1Dash + 1C30 Cauda = Locotrol	8.500	ZRU - ZEV	1AC + 1C30 ou 1DASH			Outras Procedências: ZSD/ZIQ/ZSU *Sem utilização da Helper de ZKE a ZKW lotação é de 7.900 TB.
5	Graneleiro	Exportação	1AC44 + 1C30 ou 1Dash = Convencional	8.500	ZEV - PCZ ou PSN				Límite de Comprimento de Trem: *Trecho RUMO até Vila Natal (ZV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Conceição (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
7	Graneleiro Locotrol	Exportação	2AC44 + 67% a 72% da Lotação Cabeça + 1AC44 + 28% a 33 da Lotação Meio = Locotrol	8.900	ZXE - ZTO				Locotrol Invertido
7	Graneleiro Locotrol	Exportação	2AC44 28% a 33 da Lotação Cabeça + 1 AC44 67% a 72% da Lotação Meio = Locotrol	8.900	ZTO - PCZ ou PSN	1AC + 1C30 ou 1DASH			*Possibilidade de retirada da AC44 comandada da cabeça do trem em ZEV ou ZPT. *Possibilidade de formar Tricotrol em ZTO.
8	Graneleiro Tricotrol	Exportação	1AC44 67% a 72% da Lotação Cabeça + 1AC44 28% a 33 da Lotação Meio + 1AC44 Cauda = Tricotrol	10.300	ZXE - ZTO				Tricotrol Invertido
A	Graneleiro Locotrol	Exportação	2AC44 Cabeça + 30% a 39% lotação + 1AC44Meio + 61% a 70% lotação = Locotrol	15.500	PSS - ZRL				Limitado a 2400 m de comprimento
D	Graneleiro Locotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 72% da lotação) Meio = Locotrol	10.500	ZBV-ZEV	1AC + 1C30	1AC + 1C30	1AC + 1C30	*Sem utilização da Helper de ZKE a ZKW lotação é de 5.250 TB.
D	Graneleiro Tricotrol	Exportação	1AC44 (28% a 33 da lotação) Cabeça + 1AC44(67% a 72% da lotação) Meio + 1AC44 ou 2C30 ou 1 Dash + 1C30 Cauda = Tricotrol	10.500	ZTO-ZEV	1AC + 1C30			*Sem utilização da Helper de ZKE a ZKW lotação é de 7.900 TB.
x	Graneleiro + Celulose Tricotrol	Exportação	1AC44 Cabeça + 30% a 40% lotação + 1AC44 Meio ou 2dash + 60% a 70% lotação + 1AC44 Cauda = Tricotrol	15.000	ZTO - ZEV	1AC / 2AC / 1AC + 1C30			Primeiro bloco com vagões graneleiros Segundo bloco com vagões celulose ( Proibido vagões FLS nesta formação)
x	Graneleiro + Celulose Locotrol	Exportação	1AC44 Cabeça + 30% a 40% lotação + 1AC44 Meio ou 2dash + 60% a 70% lotação	15.000	ZEV - PCZ ou PSN				Primeiro bloco com vagões graneleiros Segundo bloco com vagões celulose ( Proibido vagões FLS nesta formação)
y	Graneleiro + Container Tricotrol	Exportação	1AC44 (48% a 53 da lotação) Cabeça + 1AC44 (52% a 47% da lotação) Meio + 1AC44 Cauda= Tricotrol	10.500	ZTO - ZEV	1AC			Primeiro bloco com vagões graneleiros Segundo bloco com vagões Container
y	Graneleiro + Container Tricotrol	Exportação	1AC44 (48% a 53 da lotação) Cabeça + 1AC44 (52% a 47% da lotação) Meio = Locotrol	10.500	ZEV - PCZ ou PSN				Primeiro bloco com vagões graneleiros Segundo bloco com vagões Container

Tabela de Desenhos de Trens Autorizados

Nº	Tipo	Sentido	Formação	Lotação (TB)	Trecho	Observações
4	Graneleiro	Importação	2C30 = Convencional	2.000	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
5	Graneleiro	Importação	1Dash + 1C30 vice versa = Convencional	2.400	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
1	Graneleiro	Importação	1AC44 + 1C30 = Convencional	2.800	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
6	Graneleiro	Importação	2Dash = Convencional	2.800	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
14	Fertilizante	Importação	1AC44 + 1C30 = Convencional	2.800	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
14	Fertilizante	Importação	1AC44 + 1Dash = Convencional	3.200	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
14	Fertilizante	Importação	1AC44 + 1C30 ou 1Dash = Convencional	2.800	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 1530 m
2	Graneleiro	Importação	1AC44 + 1Dash = Convencional	3.200	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
3	Graneleiro	Importação	2AC44 = Convencional	4.260	PCZ ou PSN - ZAR	Destino TRO: XCD 6.000 Comprimento limitado a 1530 m para trens 80 vgs Comprimento limitado a 2400 m para trens 120 vgs
13	Fertilizante	Importação	2AC44 = Convencional	4.260	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 1530 m
13	Fertilizante	Importação	2AC44 = Convencional	4.260	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m para trens 80 vgs Comprimento limitado a 2400 m para trens 120 vgs
15	Fertilizante Locotrol	Importação	1AC44 Cabeça + 48% a 65% da lotação + 1AC44 Meio + 52% a 35% da lotação = Locotrol	4.700	PCZ ou PSN - ZAR	Destino TRO: XCD 6.000 Comprimento limitado a 1530 m *PROIBIDO seguir locomotivas rebocadas junto às locomotivas remotas (2º trem).
22	Fertilizante Locotrol	Importação	1AC44 Cabeça + 48% a 65% da lotação + 1AC44 Meio + 52% a 35% da lotação = Locotrol	4.700	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 1530 m
7	Graneleiro	Importação	2AC44 = Convencional	5.000	ZTO - ZXE	Comprimento limitado a 1530 m
9	Graneleiro/ Container/ Celulose	Importação	1AC44 + 1C30 ou 1Dash Cabeça + 40% a 55% da lotação + 1AC44 + 2C30 ou 1Dash + 1C30 Meio + 45% a 60% da lotação = Locotrol	5.250	ZEV - ZAR	*PROIBIDO seguir locomotivas rebocadas junto às locomotivas remotas (2º trem) Comprimento limitado a 3200 m
16	Fertilizante Locotrol	Importação	1AC44 + 1C30 ou 1 Dash Cabeça + 50% da lotação + 1AC44 Meio + 50% da lotação = Locotrol	5.500	PCZ ou PSN - ZAR	*PROIBIDO seguir locomotivas rebocadas junto às locomotivas remotas (2º trem). Comprimento limitado a 1530 m * Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
23	Fertilizante Locotrol	Importação	1AC44 + 1C30 ou 1 Dash Cabeça + 50% da lotação + 1AC44 Meio + 50% da lotação = Locotrol	5.500	ZAR - TRO	*PROIBIDO seguir locomotivas rebocadas junto às locomotivas remotas (2º trem). Comprimento limitado a 1530 m
8	Graneleiro/ Container/ Celulose Locotrol	Importação	1AC44 Cabeça + 40% a 65% da lotação + 1AC44 Meio + 35% a 60% da lotação = Locotrol	6.400	ZEV - ZAR	*PROIBIDO seguir locomotivas rebocadas junto às locomotivas remotas (2º trem). Comprimento limitado a 3200 m
20	Graneleiro/ Container/ Celulose LOCOMAN	Importação	2AC44 Cabeça + 40% a 65% da lotação + 2AC44 Meio + 35% a 60% da lotação = locoman	6.400	ZGM - ZEM	*ENG-ON-INF-TC003-V3 Formação e Operação Trens Locoman trechos 2GM-ZEM *Outros trens autorizados a juntar: *Trens rumo: graneleiro-container (ou vice e versa), graneleiro-celulose (ou vice e versa). *Locomotiva remota com VLI (loco longa). *Trens rumo com VLI (loco longa). *Trens rumo métrica com VLI (loco métrica). *Trens rumo: celulose (ou vice e versa). Locomotiva somente de ZXW até ZEV. Comprimento limitado a 3200 m *PROIBIDO seguir locomotivas rebocadas junto às locomotivas remotas (2º trem).
20	Graneleiro locotrol Locoman	Importação	2AC44 Cabeça + 80 vgs vazios + 1AC44 Meio + 80 vgs vazios	6.400	ZPT-TRO	*Este trem, obrigatoriamente não poderá abrir antes de ZGA, pois a segunda parte não terá tração suficiente para vencer as rampas do trecho de ZEV a ZKE. Comprimento limitado a 3200 m Trecho locoman ZPT-ZEM
17	Fertilizante Locotrol	Importação	2AC44 Cabeça + 55% da lotação + 1AC44 + 45% da lotação = Locotrol	7.000	PCZ ou PSN - ZAR	Comprimento limitado a 1530 m ** Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
1	Graneleiro	Importação	1AC44 + 1C30 = Convencional	8.000	ZAR - TRO	*1º Bloco de vagões somente carregados. *Trens com somente vagões carregados, mesma regra de porcentagem. Comprimento limitado a 1530 m
10	Graneleiro/ Container/ Celulose	Importação	2AC44 Cabeça + 1AC44 Meio = Locotrol	13.500	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 3200 m [puro fertilizante primeira parte e puro vazio segunda parte]
10	Graneleiro/ Container/ Celulose Locotrol	Importação	2AC44 Cabeça + 1AC44 Meio = Locotrol	6.000	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 3200 m [Puro Vazio e ou container vazios]
11	Graneleiro/ Container/ Celulose Locotrol	Importação	1AC44 + 1C30 Cabeça + 1AC44 + 1C30 Meio = Locotrol	8.500	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 3200 m
12	Graneleiro/ Container/ Celulose Locotrol	Importação	2C30 ou 1C30 + 1Dash Cabeça + 2C30 ou 1C30 + 1Dash Meio = Locotrol	8.500	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 3200 m
2	Graneleiro	Importação	1AC44 + 1Dash = Convencional	9.000	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 1530 m
3	Graneleiro	Importação	2AC44 = Convencional	10.300	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 1530 m
18	Fertilizante Locotrol	Importação	2AC44 Cabeça + 50% da lotação + 2AC44 Meio + 50% da lotação = Locotrol	10.500	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 1530 m
18	Fertilizante Locotrol	Importação	2AC44 Cabeça + 50% da lotação + 2AC44 Meio + 50% da lotação = Locotrol	10.300	PCZ ou PSN - ZAR	Lotação mínima de 48% e máxima 50% na primeira parte Comprimento limitado a 1530 m ** Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
19	Fertilizante	Importação	2AC44 Cabeça = Convencional	10.300	ZAR - TRO	Comprimento limitado a 1530 m
25	Graneleiro	Importação	1AC44 ou 2AC44 ligadas Cabeça + 80 vagões vazios + convencional	2.700	ZRL - PRV	Seguir com 1 loco desligada respeitando vigente o informativo de economia de Diesel Comprimento limitado a 1530 m
25	Graneleiro locotrol	Importação	1AC44 Cabeça + 80vgs vazios + 1AC44 meio + 80vgs vazios = locotrol	5.400	ZRL - PSS	Locotrol de dois trens vazios Comprimento limitado a 3200 m
25	Graneleiro locotrol	Importação	2AC44 Cabeça + 80vgs vazios + 1AC44 meio + 80vgs vazios = locotrol	5.400	ZRL - PSS	Locotrol de dois trens vazios Comprimento limitado a 3200 m
25	Graneleiro locotrol	Importação	2AC44 Cabeça + 80vgs vazios + 2AC44 meio + 80vgs vazios = locotrol	5.400	ZRL - PSS	Locotrol de dois trens vazios Comprimento limitado a 3200 m
3	Graneleiro 240 vgs	Importação	2AC44 + 23% da lotação Cabeça + 2AC44 + 33% da lotação Meio + 2AC44 + 33% da lotação Cauda = Tricotrol	8.100	ZTO-TRO	Comprimento limitado até 4700 m
6	Graneleiro	Importação	2AC44 = Convencional	5.700	ZAR-TRO/PRV	Número máximo de vagões limitado a 130
7	Graneleiro 240 vgs	Importação	3AC44 + 50% da lotação Cabeça + 3AC44 + 50% da lotação Meio = Locotrol	8.500	ZKE-TRO/PSS	Lotação de vazio (1AC 1º Bloco até 85 vgs / 2º Bloco até 85 vgs) / (1AC 1º Bloco desligada / 1AC 2º Bloco desligada) Comprimento limitado até 4700 m
8	Graneleiro/ Celulose/ container 1piso 200 vgs	Importação	3AC44 + 50% a 60% da lotação Cabeça + 2AC44 + 50% a 40% da lotação Meio = Locotrol	7.500	ZKE-TRO	Lotação de vazio (1AC 1º Bloco até 85 vgs / 2º Bloco até 85 vgs) / (1AC 1º Bloco desligada / 1AC 2º Bloco desligada) Comprimento limitado até 4700 m *Proibido Double Steak com 2 pisos
8	Graneleiro/ Celulose/ container 1piso 200 vgs	Importação	2AC44 + 40 a 50% da lotação Cabeça + 3AC44 + 60 a 50% da lotação Meio = Locotrol	7.500	ZKE-TRO	Lotação de vazio (1AC 1º Bloco até 85 vgs / 2º Bloco até 85 vgs) / (1AC 1º Bloco desligada / 1AC 2º Bloco desligada) Comprimento limitado até 4700 m *Proibido Double Steak com 2 pisos
8	Graneleiro 120 misto	Importação	2AC44 + Carregados + 1AC44 + Vazios = Locotrol	7.500	ZPT - TRO/PRV	(1º Bloco de 35 a 42 vgs carregados / 2º Bloco 80 a 90 vazios) trem segue distribuído após ZTO

Tabela de Desenhos de Trens Autorizados

Nº	Tipo	Sentido	Formação	Lotação (TB)	Trecho	ZKE-ZKW	Helper	Observações
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
1	Container	Exportação	1AC44 = Convencional	2.850	ZTO - PCZ ou PSN			*Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
2	Container	Exportação	2AC44 ou 1AC44 + 1 Dash + 1C30 ou 1AC44 + 2C30 = Convencional	5.700	ZTO - PCZ ou PSN	1AC		*Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
3	Container	Exportação	1AC44 + 1Dash = Convencional	4.900	ZTO - PCZ ou PSN	1AC		*Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
4	Container	Exportação	1AC44 + 1C30 = Convencional	4.800	ZTO - PCZ ou PSN	1AC		*Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
5	Container Locotrol	Exportação	2AC44 + (60% a 63% lotação) + 1AC44 ou 2C30 ou 1Dash + 1C30 Meio + (37% a 40% lotação) = Locotrol	8.550	ZTO - ZTG			*1º bloco de vagões apenas vagões carregados *2º bloco de vagões carregados e vazios
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
6	Container Locotrol	Exportação	2AC44 + (68% a 71% lotação) + 1C30 Meio + (29% a 32% lotação) = Locotrol	7.200	ZTO - ZTG			*1º bloco de vagões apenas vagões carregados *2º bloco de vagões carregados e vazios
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
7	Container Locotrol	Exportação	1AC44 + 1C30 ou 1AC44 + 1Dash Cabeça + (47% a 50% lotação) + 1AC44 ou 2C30 ou 1Dash + 1C30 Meio + (50% a 53% lotação) = Locotrol	7.800	ZTO - ZTG			*1º bloco de vagões apenas vagões carregados *2º bloco de vagões carregados e vazios
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
8	Container Locotrol	Exportação	1AC44 + 1C30 ou 1AC44 + 1Dash Cabeça + (47% a 50% lotação) + 1C30 Meio + (50% a 53% lotação) = Locotrol	6.500	ZTO - ZTG			*1º bloco de vagões apenas vagões carregados *2º bloco de vagões carregados e vazios
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
9	Container	Exportação	1AC44 = Convencional	5.700	TRO ou TAP - ZTO			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
9	Container	Exportação	1AC44 = Convencional	5.700	ZEV - PCZ ou PSN			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
8	Celulose	Exportação	2Dash = Convencional	8.350	TAP - ZTO			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento de trem acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
10	Celulose	Exportação	1AC44 = Convencional	8.500	TAP - ZRU			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
10	Celulose	Exportação	1AC44 Cabeça + 1AC44 ou 1C30 Cauda = Locotrol	8.500	ZRU - ZTO			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
11	Celulose	Exportação	1AC44 + 1C30 ou 1Dash = Convencional	8.700	TAP - ZTO			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento de trem acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
11	Celulose	Exportação	1AC44 + 1C30 Cauda = Locotrol	8.500	ZTO - ZEV	1AC+1C30 ou 2C30		*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
12	Celulose / Container	Exportação	1AC44 + 1Dash Cabeça + 2C30 ou 1AC44 ou 1C30 + 1Dash Cauda = Locotrol	8.600	ZTO - ZEV	1AC+1C30 ou 2C30		*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
12	Celulose / Container	Exportação	1AC44 + 1Dash = Convencional	8.600	ZEV - PCZ ou PSN			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Trecho MRS ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
C	Celulose	Exportação	2Dash Cabeça + 1AC44 Cauda = Locotrol	8.000	ZTO - ZEV	1AC+1C30		*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
C	Celulose	Exportação	2Dash = Convencional	8.000	ZEV - PCZ ou PSN			*Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
13	Celulose Locotrol	Exportação	1AC44 Cabeça + 1AC44 ou 2C30 ou 1C30 + 1Dash Cauda = Locotrol	5.700	ZTO - ZEV			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
13	Celulose	Exportação	1AC44 = Convencional	5.700	ZEV - PCZ ou PSN			*Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
14	Celulose	Exportação	2AC44 ou 1AC44 + 2C30 ou 1AC44 + 1Dash + 1C30 = Convencional	5.700	ZTO - PCZ ou PSN	1AC		*Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
15	Container / Tanque	Exportação	1AC44 = Convencional	5.700	TRO - ZTO			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
15	Container / Tanque	Exportação	1AC44 + 2C30 = Convencional	5.850	ZTO - ZTG ou ZZZ			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros ate Boa Vista Vella (ZBV/ZTG). *Boa Vista Vella (ZBV) para Replan (ZZZ) a vice versa limitado a 1500 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
16	Container / Tanque Locotrol	Exportação	1AC44 + 1C30 Cabeça + 1C30 Cauda = Locotrol	5.850	ZTO - ZTG ou ZZZ			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros ate Boa Vista Vella (ZBV/ZTG). *Boa Vista Vella (ZBV) para Replan (ZZZ) a vice versa limitado a 1500 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
17	Container DS / Container / Tanque	Exportação	2AC44 Cabeça = Convencional	9.800	TRO - TCS ou ZTO			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
18	Container DS / Container	Exportação	1AC44 = Convencional	5.700	TCS - ZTO			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
18	Container DS / Container	Exportação	1AC44 = Convencional	4.000	ZBV - ZTG			*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros ate Boa Vista Vella (ZBV/ZTG). *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO. *A diferença de lotação entre os vagões não deve superar 86%, ou seja um vagão com 47tb pode ter atrás um vg de no máx 88tb. *A lotação mínima do container carregado é 47 tb. *A lotação máxima do trem limitada a 1530 metros ate Boa Vista Vella (ZBV/ZTG).
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
19	Container DS / Container	Exportação	1AC44 Cabeça + 1AC44 Cauda = Locotrol	7.000	ZTO - ZTG			*Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO. *A diferença de lotação entre os vagões não deve superar 86%, ou seja um vagão com 47tb pode ter atrás um vg de no máx 88tb. *A lotação mínima do container carregado é 47 tb. *A lotação máxima do trem limitada a 1530 metros ate Boa Vista Vella (ZBV/ZTG).
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
20	Celulose Locotrol	Exportação	1AC44 (33% a 45 % da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 55% da lotação) Melo = Locotrol	10.500	TAP - ZTO			
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
20	Celulose Tricotrol	Exportação	1AC44 (33% a 45 % da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 55% da lotação) Melo + 1AC44 Cauda = Tricotrol	10.500	ZTO - ZEV	1AC		
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
20	Celulose Locotrol	Exportação	1AC44 (33% a 45 % da lotação) Cabeça + 1AC44 (67% a 67% da lotação) Melo = Locotrol	10.500	ZEV - PCZ ou PSN			*Límite de Comprimento de Trem: 1980 Metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO. *Alistrar com Miés abertura em IAA se necessário.
<b>Límite de Comprimento de Trem:</b>								
XX	Container	Exportação	1AC44 + 1Dash = Convencional	8.500	TRO/PRV - ZTO			*Límite de Comprimento de Trem: *Trecho RUMO ate Vila Natal (ZVV): 1.530 metros *Trecho MRS ate Valongo (PSN): 1.530 metros *Trecho MRS ate Concessão (PCZ): 1.500 metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.

**Tabela de Desenhos de Trens Autorizados**

Voltar

Nº	Tipo	Sentido	Formação	Lotação (TB)	Trecho	Observações
1	Container DS / Container	Importação	1AC44 = Convencional	4.000	ZTG - ZBV	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros até Boa Vista Velha (ZBV/ZTG). *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO. *Se tiver vagões single, estes devem ser posicionados na cauda e não podem estar intercalados com vagões double *lotação minima do container carregado 47tb
2	Container DS / Container	Importação	1AC44 = Convencional	2.850	ZBV - ZAR	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
3	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 = Convencional	1.800	PCZ ou PSN - ZAR	
4	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 = Convencional	5.700	ZTO - TRO ou TAP	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
5	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 + 1C30 = Convencional	4.350	ZBV - ZAR	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
6	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 + 1C30 = Convencional	2.800	PCZ ou PSN - ZAR	
7	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 + 1C30 = Convencional	8.000	ZTO - TRO ou TAP	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
8	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 + 1Dash = Convencional	4.950	ZBV - ZAR	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
9	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 + 1Dash = Convencional	3.200	PCZ ou PSN - ZAR	
10	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1AC44 + 1Dash = Convencional	9.000	ZTO - TRO ou TAP	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
11	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2AC44 = Convencional	5.700	ZBV - ZAR	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
12	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2AC44 = Convencional	3.600	PCZ ou PSN - ZAR	
13	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2AC44 = Convencional	10.300	ZTO - TRO ou TAP	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
14	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2C30 = Convencional	3.000	ZBV - ZAR	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
15	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2C30 = Convencional	2.000	PCZ ou PSN - ZAR	
16	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2C30 = Convencional	6.000	ZTO - TRO ou TAP	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
17	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1Dash + 1C30 vice versa = Convencional	3.600	ZBV - ZAR	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
18	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1Dash + 1C30 vice versa = Convencional	2.400	PSN ou PCZ - ZAR	
19	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	1Dash + 1C30 vice versa = Convencional	7.000	ZTO - TRO ou TAP	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
20	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2Dash = Convencional	4.200	ZBV - ZAR	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
21	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2Dash = Convencional	2.800	PCZ ou PSN - ZAR	
22	Celulose/ Container/ Container DS	Importação	2Dash = Convencional	8.000	ZTO - TRO ou TAP	*Comprimento máximo do trem limitado a 1530 metros. *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.
26	Celulose / Container/ Container DS Locotrol	Importação	2AC44 Cabeça + 40% a 65% da lotação + 1AC44 Meio + 35% a 60% da lotação = Locotrol	13.000	ZTO - TRO ou TAP	*1º bloco = vagões carregados ou misto ou vazio *2º bloco = apenas vagões vazios *Vagões = graneiro vazio, plataforma + container vazio, plataforma vazio
27	Celulose / Container/ Container DS Locotrol	Importação	1AC44 + 1C30 ou 1Dash Cabeça + 40% a 55% da lotação + 1AC44 ou 1C30 Meio + 45% a 60% da lotação = Locotrol	11.000	ZTO - TRO ou TAP	*1º bloco = vagões carregados ou misto ou vazio *2º bloco = apenas vagões vazios *Vagões = graneiro vazio, plataforma + container vazio, plataforma vazio
12	Celulose	Importação	1AC44 Cabeça + 39% a 45% lotação + 1AC44 Meio + 61% a 55% lotação = Locotrol	4.260	PCZ ou PSN - TAP	Limite de Comprimento de Trem: 1980 Metros *Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO.

## Tabela de Desenhos de Trens Autorizados

Voltar

### Tabela de Desenhos de Trens Autorizados

Vo

## Tabela de Desenhos de Trens Autorizados

[Voltar](#)

## DESENHOS DE TRENS AUTORIZADOS OPERAÇÃO V16 - OBSERVAÇÕES

### Dimensionamento de Novos Treins/ Especiais:

Entende-se como trens Novos/Especiais TODOS NÃO PREVISTOS nesta tabela de formação.

A programação, formação e circulação de trens especiais SOMENTE ocorrerá com a autorização formal da Engenharia de Operações

Cabe à Engenharia o parecer formal sobre condições seguras de circulação dos trens especiais, podendo conforme

### Vagões TCQ:

Somente poderão circular se estiverem posicionados na cauda do trem devido estado das longarinas comprometidas. A lotação máxima atrás desses vagões é condicionada ao trecho de circulação e

### Trem Especiais - Sucateiro:

Deverá obrigatoriamente seguir fluxo conforme previsto no PRO "ENG-ON-PRO-TC-0012 Formação, circulação e condução de trens especiais/ sucateiro".

É denominado trem especial/ sucateiro..."aquele composto por vagões com falhas ou avariados, geralmente

### Limite de Comprimento de Trem:

\*Trecho RUMO até Vila Natal (ZZV): 1.530 metros

\*Trecho MRS até Valongo (PSN): 1.530 metros

\*Trecho MRS até Conceição (PCZ): 1.500 metros

\*Trecho VLI Boa Vista Velha (ZBV) até Replan (ZZZ) : 1500 metros.

**\*Comprimento acima destes valores somente se autorizado pelo CCO ou autorizados nas observações para desenhos específicos desta tabela.**

### Limite de peso e tolerância de até 35 toneladas:

Todos os trens deverão respeitar os limites máximos de peso descritos nesta tabela.

Os trens GRANELEIROS RUMO possuem tolerância de ATÉ MAIS 35,00 toneladas além do peso informado nesta tabela.

### Retorno das Helpers em trens:

As HELPERS/Socorro não devem TRACIONAR vagões vazios na cauda dos trens com peso inferior a 18 toneladas

### Limite de locomotivas por trem:

O limite de locomotivas acopladas nos trens são **8 (com cabo de conjugação)** devido ao risco potencial de grandes perdas em caso de acidentes (locomotivas tracionando + locomotivas comandadas/rebocadas)

O limite de locomotivas acopladas nos trens são **7 (sem cabo de conjugação)** devido ao risco potencial de grandes

### Itirapina - Triagem:

Trecho de Triagem até Itirapina: PROIBIDO circular com locomotivas RUMO Modelo AC44, SD70 e DASH9.

~~Direção das cabines das locomotivas.~~

Todos os trens que tiverem mais de uma locomotiva na composição com destino à Margem Direita do Porto de Santos ou ramais de atendimento de clientes sem pêra, triângulo ou girador de locomotivas, devem

~~preferencialmente ter elas na mesma tração, locomotiva com a direção da cabine correta (fronte para retorno) e com~~

### Link de locomotivas na cabeça do trem

Está autorizado a formação de trens em locotrol com link entre locomotivas acopladas na cabeça para trens de

~~vazios nos trechos PSN/PCZ/ZDT-ZAP e ZAP>TRO Conforme informativo vigente~~

### Locomotiva SD70 ACE (RUMO/ELDORADO)

Proibido descer a Serra de Santos como líder de trem

### Dúvidas sobre formações:

Em caso de dúvidas consulte a Engenharia de Operações.

### ES44

Para todas as formações da RUMO 1ES44 é equiparada operacionalmente a 1AC44, podendo ser substituída em 1 x

## Últimas Atualizações

05/09/22 - Ajuste lotação tanqueiro/celulose/container importação ZTO-TRO 1AC44 5.000TB p/ 5.700TB

05/09/22 - Ajuste lotação graneleiro TRO-ZRU 8000 P/ 8.500 TB (Modelo 5)
05/09/22 - Ajuste lotação graneleiro ZRU-ZEV 8000 P/ 8.500 TB (Modelo 5)
05/09/22 - Ajuste lotação container ZTO-PCZ 4.900 1AC+1DASH
05/09/22 - Ajuste tanque/container/ds ZTO-TRO 10.000TB para 10.300 TB
05/11/22 - Ajuste tanque exportação 2ac até 10.000TB
05/11/22 - Inclusão trem oficial 120 7500 tb misto
05/11/22 - Inclusão trem de teste pacote trem 135 vgs
02/01/23 - Retirada dos trens celulose metrica da tabela
13/02/23 - Inclusão de desenhos de passageiros
05/06/23 - Inclusão de observação sobre limite de 7 locomotivas conjugadas sem cabo jumper ZEV-ZTO

## **ANEXO II**



**Volume**  
MC vs. MN vs. MP

### TU (exportação)

Produto	Destino	2024	2025	2026	2027	2028
AÇÚCAR	Valongo	3.464.256	3.884.687	4.875.041	5.783.829	5.783.829
FARELO	Valongo	6.576.097	6.077.326	7.825.156	4.447.520	4.554.709
MILHO	Valongo	9.337.566	9.419.335	9.866.286	14.740.722	16.429.032
SOJA	Valongo	7.734.350	7.787.674	8.605.009	14.072.868	15.069.505
CELULOSE	Valongo	800.000	1.300.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
FARELO	Conceiçãozinha	0	672.350	0	1.922.615	1.968.958
MILHO	Conceiçãozinha	4.691.899	5.658.804	6.895.297	5.371.922	5.983.729
SOJA	Conceiçãozinha	5.035.708	5.907.093	6.970.241	5.251.045	5.619.197
CONTAINER	Cubatão	935.949	880.841	1.086.643	1.095.934	1.127.024
CONTAINER	Sumaré	669.849	933.900	617.991	625.359	625.359
CONTAINER	Tutoia	0	0	128.940	125.256	125.256
CELULOSE	Cubatão	2.000.996	3.515.001	2.940.000	2.940.000	2.940.000
BAUXITA	Aluminio	0	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000
LÍQUIDO	Replan	2.423.362	2.883.735	2.969.206	2.824.449	2.842.299
<b>TOTAL</b>		<b>43.670.031</b>	<b>50.120.746</b>	<b>56.479.810</b>	<b>62.901.519</b>	<b>66.768.897</b>

### TU (importação)

Produto	Origem	2024	2025	2026	2027	2028
FERTILIZANTE	Valongo	254.000	496.000	500.000	740.254	877.806
FERTILIZANTE	Conceiçãozinha	2.559.000	2.784.000	2.559.000	4.458.944	4.394.990
FERTILIZANTE	Cubatão	501.000	498.000	501.758	1.283.937	1.329.267
CONTAINER	Cubatão	330.101	342.787	329.398	343.950	369.873
CONTAINER	Sumaré	349.178	435.008	336.961	353.948	353.948
CONTAINER	Tutoia	0	0	16.380	15.912	15.912
LÍQUIDO	Replan	1.531.397	1.816.265	2.249.664	2.937.551	2.971.441
<b>TOTAL</b>		<b>5.524.676</b>	<b>6.372.060</b>	<b>6.493.162</b>	<b>10.134.495</b>	<b>10.313.236</b>

### mTKU - Paulista (exportação)

Produto	Destino	2024	2025	2026	2027	2028
AÇÚCAR	Valongo	2.786.468	3.186.433	3.879.318	4.155.437	4.559.629
FARELO	Valongo	10.100.068	9.371.292	11.715.633	6.649.563	6.803.218
MILHO	Valongo	14.320.542	14.322.403	15.139.672	22.945.582	25.619.133
SOJA	Valongo	11.384.102	11.449.679	12.740.377	21.906.661	23.499.782
CELULOSE	Valongo	802.461	1.303.999	2.507.690	2.507.690	2.507.690
FARELO	Conceiçãozinha	0	1.042.567	0	2.890.904	2.957.729
MILHO	Conceiçãozinha	7.235.873	8.696.795	10.637.976	8.408.032	9.382.217
SOJA	Conceiçãozinha	7.467.675	8.887.307	10.395.145	8.218.148	8.809.956
CONTAINER	Cubatão	1.508.750	1.424.765	1.747.050	1.761.263	1.808.858
CONTAINER	Sumaré	926.664	1.291.951	854.925	865.118	865.118
CONTAINER	Tutoia	0	0	159.448	154.893	154.893
CELULOSE	Cubatão	1.807.099	3.222.574	2.655.114	2.655.114	2.655.114
BAUXITA	Aluminio	0	1.782.918	1.782.918	1.782.918	1.782.918
LÍQUIDO	Replan	3.051.095	3.622.639	3.576.095	3.258.964	3.281.119
<b>TOTAL</b>		<b>61.390.799</b>	<b>69.605.323</b>	<b>77.791.362</b>	<b>88.160.285</b>	<b>94.687.373</b>

### mTKU - Paulista (importação)

Produto	Origem	2024	2025	2026	2027	2028
FERTILIZANTE	Valongo	418.719	817.656	824.250	1.220.309	1.447.063
FERTILIZANTE	Conceiçãozinha	3.995.156	4.339.818	3.995.156	6.941.048	6.810.248
FERTILIZANTE	Cubatão	817.461	812.566	818.698	2.094.947	2.168.909
CONTAINER	Cubatão	520.187	558.070	521.445	543.987	583.898
CONTAINER	Sumaré	483.031	601.763	466.131	489.629	489.629
CONTAINER	Tutoia	0	0	19.319	18.767	18.767
LÍQUIDO	Replan	1.976.845	2.316.189	2.752.269	3.260.987	3.291.568
<b>TOTAL</b>		<b>8.211.399</b>	<b>9.446.061</b>	<b>9.397.268</b>	<b>14.569.674</b>	<b>14.810.083</b>

### mTKU - Norte (exportação)

Produto	Destino	2024	2025	2026	2027	2028
AÇÚCAR	Valongo	1.150.738	2.164.859	2.138.168	2.588.165	2.803.175
FARELO	Valongo	8.888.398	8.339.077	10.072.464	5.510.137	5.620.238
MILHO	Valongo	11.902.049	11.449.141	12.493.140	18.972.765	21.407.651
SOJA	Valongo	8.899.204	8.359.797	9.798.143	18.115.303	19.638.289
CELULOSE	Valongo	802.461	1.303.999	2.507.690	2.507.690	2.507.690
FARELO	Conceiçãozinha	0	927.559	0	2.394.242	2.442.083
MILHO	Conceiçãozinha	6.010.181	7.083.591	8.664.523	6.952.253	7.839.934
SOJA	Conceiçãozinha	5.818.561	6.837.949	7.846.364	6.793.604	7.360.088
CONTAINER	Cubatão	1.228.794	1.234.958	1.351.876	1.351.695	1.351.695
CONTAINER	Sumaré	926.664	1.291.951	854.925	865.118	865.118
CONTAINER	Tutoia	0	0	159.448	154.893	154.893
CELULOSE	Cubatão	1.807.099	3.222.574	2.655.114	2.655.114	2.655.114
BAUXITA	Aluminio	0	0	0	0	0
LÍQUIDO	Replan	2.997.069	3.472.399	3.069.365	2.750.497	2.765.721
<b>TOTAL</b>		<b>50.431.219</b>	<b>55.687.855</b>	<b>61.611.221</b>	<b>71.611.476</b>	<b>77.411.689</b>

### mTKU - Norte (importação)

Produto	Origem	2024	2025	2026	2027	2028
FERTILIZANTE	Valongo	418.719	817.656	824.250	1.220.309	1.447.063
FERTILIZANTE	Conceiçãozinha	3.346.382	3.616.278	3.346.382	5.756.088	5.558.533
FERTILIZANTE	Cubatão	817.461	812.566	818.698	2.094.947	2.168.909
CONTAINER	Cubatão	240.230	539.205	278.017	282.314	285.953
CONTAINER	Sumaré	483.031	601.763	466.131	489.629	489.629
CONTAINER	Tutoia	0	0	19.319	18.767	18.767
LÍQUIDO	Replan	1.898.039	2.159.689	2.224.425	2.731.334	2.754.695
<b>TOTAL</b>		<b>7.203.863</b>	<b>8.547.157</b>	<b>7.977.222</b>	<b>12.593.388</b>	<b>12.723.549</b>

### mTKU - Central (exportação)

Produto	Destino	2024	2025	2026	2027	2028
AÇÚCAR	Valongo	1.635.730	1.021.574	1.741.150	1.567.272	1.756.454
FARELO	Valongo	1.211.670	1.032.215	1.643.170	1.139.425	1.182.980
MILHO	Valongo	2.418.493	2.873.262	2.646.532	3.972.817	4.211.482
SOJA	Valongo	2.484.899	3.089.882	2.942.234	3.791.357	3.861.493
CELULOSE	Valongo	0	0	0	0	0
FARELO	Conceiçãozinha	0	115.007	0	496.661	515.646
MILHO	Conceiçãozinha	1.225.692	1.613.204	1.973.453	1.455.779	1.542.283

SOJA	Conceiçãozinha	1.649.114	2.049.357	2.548.781	1.424.544	1.449.868
CONTAINER	Cubatão	279.956	189.808	395.174	409.568	457.163
CONTAINER	Sumaré	0	0	0	0	0
CONTAINER	Tutoia	0	0	0	0	0
CELULOSE	Cubatão	0	0	0	0	0
BAUXITA	Aluminio	0	1.782.918	1.782.918	1.782.918	1.782.918
LÍQUIDO	Replan	54.026	150.239	506.730	508.467	515.398
<b>TOTAL</b>		<b>10.959.580</b>	<b>13.917.467</b>	<b>16.180.141</b>	<b>16.548.810</b>	<b>17.275.684</b>

**mTKU - Central (importação)**

Produto	Origem	2024	2025	2026	2027	2028
FERTILIZANTE	Valongo	0	0	0	0	0
FERTILIZANTE	Conceiçãozinha	648.774	723.540	648.774	1.184.960	1.251.715
FERTILIZANTE	Cubatão	0	0	0	0	0
CONTAINER	Cubatão	279.956	18.865	243.428	261.673	297.945
CONTAINER	Sumaré	0	0	0	0	0
CONTAINER	Tutoia	0	0	0	0	0
LÍQUIDO	Replan	78.806	156.499	527.844	529.653	536.873
<b>TOTAL</b>		<b>1.007.536</b>	<b>898.904</b>	<b>1.420.046</b>	<b>1.976.285</b>	<b>2.086.534</b>

## **ANEXO III**

### Dados dos Vagões

TU/Vagão	2024	2025	2026	2027	2028	TB/Vagão	2024	2025	2026	2027	2028
AÇÚCAR	95,9	96,9	100,3	100,4	100,5	AÇÚCAR	124,6	125,6	129,4	129,6	129,6
HTT	96,7	97,7	101,2	101,2	101,2	HTT	125,5	126,5	130,0	130,0	130,0
HPT	96,0	97,0	100,9	100,9	100,9	HPT	125,1	126,1	130,0	130,0	130,0
HFT	95,1	96,1	99,0	99,0	99,0	HFT	123,9	124,9	127,9	127,9	127,9
HFT2	95,1	96,1	93,9	93,9	93,9	HFT2	120,6	121,6	119,4	119,4	119,4
HFS	71,8	72,8	74,6	74,6	74,6	HFS	95,9	96,9	98,7	98,7	98,7
SOJA	92,9	93,9	98,3	98,4	98,5	SOJA	122,8	123,9	128,5	128,7	128,8
HTT	94,2	95,2	99,2	99,2	99,2	HTT	123,0	124,0	128,0	128,0	128,0
HPT	93,9	94,9	98,9	98,9	98,9	HPT	123,0	124,0	128,0	128,0	128,0
HFT	90,5	91,5	96,5	96,5	96,5	HFT	119,3	120,3	125,3	125,3	125,3
HFS	64,9	65,9	65,9	65,9	65,9	HFS	88,9	89,9	89,9	89,9	89,9
MILHO	96,3	96,5	100,6	100,6	100,7	MILHO	126,1	126,3	130,1	130,2	130,3
HTT	97,6	97,8	101,2	101,2	101,2	HTT	126,4	126,6	130,0	130,0	130,0
HPT	96,8	97,0	100,9	100,9	100,9	HPT	125,9	126,1	130,0	130,0	130,0
HFT	94,5	94,7	99,4	99,4	99,4	HFT	123,3	123,5	128,2	128,2	128,2
HFS	69,0	69,2	75,4	75,4	75,4	HFS	93,1	93,3	99,5	99,5	99,5
FARELO	81,8	81,8	81,8	81,9	81,9	FARELO	111,6	111,6	111,7	111,8	111,8
HTT	82,6	82,6	82,6	82,4	82,4	HTT	111,4	111,4	111,4	111,2	111,2
HPT	82,4	82,4	82,4	82,4	82,4	HPT	111,5	111,5	111,5	111,5	111,5
HFT	80,2	80,2	80,2	80,2	80,2	HFT	109,0	109,0	109,0	109,0	109,0
HFS	58,3	58,3	58,3	58,3	58,3	HFS	82,3	82,3	82,3	82,3	82,3
FERTILIZANTE	96,0	96,0	93,4	93,6	93,6	FERTILIZANTE	125,2	125,3	122,7	122,9	123,0
HTT	97,1	97,1	94,4	94,4	94,4	HTT	125,9	125,9	123,2	123,2	123,2
HPT	96,5	96,5	93,8	93,8	93,8	HPT	125,6	125,6	122,9	122,9	122,9
HFT	94,5	94,5	91,8	91,8	91,8	HFT	123,3	123,3	120,6	120,6	120,6
HFS	75,9	75,9	73,2	73,2	73,2	HFS	100,0	100,0	97,3	97,3	97,3
ALCOOL	72,0	73,5	74,1	74,7	74,7	ALCOOL	104,7	106,8	107,7	108,5	108,5
TCT	82,8	82,8	82,8	82,8	82,8	TCT	115,5	115,5	115,5	115,5	115,5
TCR	48,7	48,7	48,7	48,7	48,7	TCR	72,9	72,9	72,9	72,9	72,9
TCS	67,1	67,1	67,1	67,1	67,1	TCS	96,8	96,8	96,8	96,8	96,8
TSR	46,9	46,9	46,9	46,9	46,9	TSR	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6
TCQ	35,1	35,1	35,1	35,1	35,1	TCQ	57,1	57,1	57,1	57,1	57,1
TSS	45,2	45,2	45,2	45,2	45,2	TSS	76,3	76,3	76,3	76,3	76,3
DERIVADOS CLAROS	76,3	77,9	78,5	79,1	79,1	DERIVADOS CLAROS	109,0	111,2	112,2	113,0	113,0
TCT	87,8	87,8	87,8	87,8	87,8	TCT	120,5	120,5	120,5	120,5	120,5
TCR	51,6	51,6	51,6	51,6	51,6	TCR	75,8	75,8	75,8	75,8	75,8
TCS	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	TCS	100,8	100,8	100,8	100,8	100,8
TSR	49,5	49,5	49,5	49,5	49,5	TSR	74,2	74,2	74,2	74,2	74,2
TCQ	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	TCQ	58,0	58,0	58,0	58,0	58,0
TSS	49,4	49,4	49,4	49,4	49,4	TSS	80,4	80,4	80,4	80,4	80,4
CELULOSE	83,6	82,4	83,5	83,5	83,5	CELULOSE	112,9	111,4	112,8	112,8	112,8
FLE	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	FLE	84,0	84,0	84,0	84,0	84,0
FTT	88,0	88,0	88,0	88,0	88,0	FTT	120,9	120,9	120,9	120,9	120,9
FLT	92,0	92,0	92,0	92,0	92,0	FLT	124,9	124,9	124,9	124,9	124,9
BAUXITA	105,0	105,0	105,0	109,0	109,0	BAUXITA	125,0	125,0	125,0	129,0	129,0
GDT	105,0	105,0	105,0	109,0	109,0	GDT	125,0	125,0	125,0	129,0	129,0
CONTAINER	26,4	26,8	27,1	27,1	27,1	CONTAINER	55,6	54,8	56,1	56,1	56,2