

SEGUNDO TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO

Pelo presente instrumento particular, as partes abaixo, conjunta e indistintamente denominadas "Partes":

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, andar 03, Itaim Bibi, CEP: 04.538-132, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, adiante denominada simplesmente "Malha Central"; e

RUMO MALHA PAULISTA S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº CNPJ nº 02.502.844/0001-86, com sede na cidade de Avenida Brigadeiro Faria Lima nº 4100, andar 03, Itaim Bibi, CEP: 04.538-132, adiante denominada simplesmente "Malha Paulista".

Sendo, Malha Central e Malha Paulista identificadas, de forma individual como "Parte" e, de forma conjunta, "Partes".

CONSIDERANDO QUE:

- I. A Malha Paulista e a Malha Central celebraram Contrato Operacional Específico ("Contrato"), a fim de possibilitar o compartilhamento de infraestrutura entre ambas, o que se deu em 25 de fevereiro de 2021;
- II. Em 06 de maio de 2021 a Malha Central e a Malha Paulista firmaram o Primeiro Aditivo ao Contrato ("Primeiro Aditivo");
- III. As Partes pretendem adequar informações técnicas que foram, de forma equivocada, mencionadas no Contrato e no Primeiro Aditivo;

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

CLÁUSULA PRIMEIRA – DAS ALTERAÇÕES E INCLUSÕES

1.1. Com a finalidade de adequar informações técnicas do Contrato e do Aditivo, as Partes acordam em ajustar as condições da Cláusula 3.2.1, incluir a Cláusula 3.2.2 e renumerar a Cláusula anterior 3.2.2 para 3.2.3, de modo que os subitens da Cláusula 3.2 passam a constar:

"(...)

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

3.2.1. Entre o Pátio de Ligação, localizado no Município de Estrela d'Oeste/SP, e a qualquer destino na Extensão Sul da Rumo Malha Central, até o Pátio de Ouro Verde/GO – operado em bitola 1,60m; com via de circulação singela com 678 km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço de em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistema é Satelital. A carga por eixo do trecho é de 32,5t para locomotiva e 31,4t para vagões.

3.2.2. Entre o Pátio de Ligação, localizado no Município de Anápolis/GO, e a qualquer destino localizado entre os Pátios de Anápolis/GO e Porto Nacional/TO – operado em bitola 1,60m; com via de circulação singela com 857 km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço de em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistema é Satelital. A carga por eixo do trecho é de 32,5t para locomotiva e 30,0t para vagões.

3.2.3. Entre o Pátio de Ligação e qualquer destino da Rumo Malha Paulista, operado em bitola 1,60m; com 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; 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 sistema é Satelital. A carga por eixo do trecho é de 32,5t para locomotiva e 31,4t para vagões."

CLÁUSULA SEGUNDA – DA RATIFICAÇÃO ÀS DISPOSIÇÕES NÃO ALTERADAS

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

E, por estarem assim justas e acordadas, as Partes assinam o presente Segundo Aditivo, em caráter irrevogável e irretratável (ressalvadas as hipóteses de resolução expressamente previstas no Contrato), em 2 (duas) vias de mesmo teor e forma, juntamente com duas testemunhas, para que surta os seus jurídicos e legais efeitos.

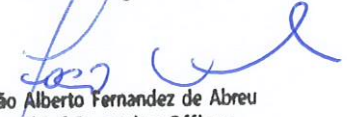

Rafael Bergman
Vice-Presidente Financeiro


São Paulo/SP, 09 de março de 2022.

RUMO MALHA CENTRAL S.A.



Rafael Bergman
Vice-Presidente Financeiro


RUMO MALHA PAULISTA S.A.


João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer


João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer

TESTEMUNHAS:


Nome: Felipe Rodrigues Carnal
CPF: 310.929.618-79


Nome: SAMUEL RUDEK
CPF: 056.469.369-66

SEGUNDO TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO

Pelo presente instrumento particular, as partes abaixo, conjunta e indistintamente denominadas "Partes":

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, andar 03, Itaim Bibi, CEP: 04.538-132, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, adiante denominada simplesmente "Malha Central"; e

RUMO MALHA PAULISTA S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº CNPJ nº 02.502.844/0001-86, com sede na cidade de Avenida Brigadeiro Faria Lima nº 4100, andar 03, Itaim Bibi, CEP: 04.538-132, adiante denominada simplesmente "Malha Paulista".

Sendo, Malha Central e Malha Paulista identificadas, de forma individual como "Parte" e, de forma conjunta, "Partes".

CONSIDERANDO QUE:

- I. A Malha Paulista e a Malha Central celebraram Contrato Operacional Específico ("Contrato"), a fim de possibilitar o compartilhamento de infraestrutura entre ambas, o que se deu em 25 de fevereiro de 2021;
- II. Em 06 de maio de 2021 a Malha Central e a Malha Paulista firmaram o Primeiro Aditivo ao Contrato ("Primeiro Aditivo");
- III. As Partes pretendem adequar informações técnicas que foram, de forma equivocada, mencionadas no Contrato e no Primeiro Aditivo;

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

CLÁUSULA PRIMEIRA – DAS ALTERAÇÕES E INCLUSÕES

1.1. Com a finalidade de adequar informações técnicas do Contrato e do Aditivo, as Partes acordam em ajustar as condições da Cláusula 3.2.1, incluir a Cláusula 3.2.2 e renumerar a Cláusula anterior 3.2.2 para 3.2.3, de modo que os subitens da Cláusula 3.2 passam a constar:

"(...)

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

3.2.1. Entre o Pátio de Ligação, localizado no Município de Estrela d'Oeste/SP, e a qualquer destino na Extensão Sul da Rumo Malha Central, até o Pátio de Ouro Verde/GO – operado em bitola 1,60m; com via de circulação singela com 678 km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço de em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistema é Satelital. A carga por eixo do trecho é de 32,5t para locomotiva e 31,4t para vagões.

3.2.2. Entre o Pátio de Ligação, localizado no Município de Anápolis/GO, e a qualquer destino localizado entre os Pátios de Anápolis/GO e Porto Nacional/TO – operado em bitola 1,60m; com via de circulação singela com 857 km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço de em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistema é Satelital. A carga por eixo do trecho é de 32,5t para locomotiva e 30,0t para vagões.



3.2.3. Entre o Pátio de Ligação e qualquer destino da Rumo Malha Paulista, operado em bitola 1,60m; com 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; 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 sistema é Satelital. A carga por eixo do trecho é de 32,5t para locomotiva e 31,4t para vagões."

CLÁUSULA SEGUNDA – DA RATIFICAÇÃO ÀS DISPOSIÇÕES NÃO ALTERADAS

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

E, por estarem assim justas e acordadas, as Partes assinam o presente Segundo Aditivo, em caráter irrevogável e irretratável (ressalvadas as hipóteses de resolução expressamente previstas no Contrato), em 2 (duas) vias de mesmo teor e forma, juntamente com duas testemunhas, para que surta os seus jurídicos e legais efeitos.


Rafael Bergman
Vice-Presidente Financeiro

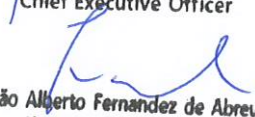
São Paulo/SP, 09 de março de 2022.

RUMO MALHA CENTRAL S.A.


João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer


Rafael Bergman
TESTEMUNHAS
Vice-Presidente Financeiro

RUMO MALHA PAULISTA S.A.


João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer

Nome:
CPF:

Nome:
CPF: