

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 renomear 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

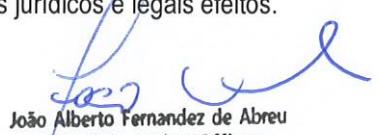
TESTEMUNHAS:

Nome: Felipe Roachques Carvalho
CPF: 310.929.618-79

São Paulo/SP, 09 de março de 2022.

RUMO MALHA CENTRAL S.A.

RUMO MALHA PAULISTA S.A.



João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer



João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer

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 renomear 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.

[Assinatura]

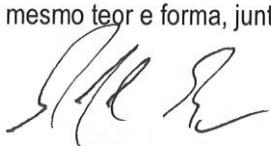


3.2.3. Entre o Pátio de Ligação e qualquer destino da Rumo Malha Paulista, operado em bitola 1,60m; com via de circulação singela entre Ligação (ZRL) e Boa Vista (ZBV) com 551km de extensão e via de circulação duplicada entre Boa Vista (ZBV) e Perequê (ZPG) com 254 km de extensão; operados sob tráfego 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



Rafael Bergman
TESTEMUNHAS
Vice-Presidente Financeiro

Nome:
CPF:

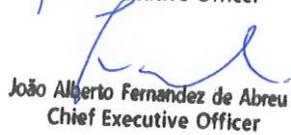
São Paulo/SP, 09 de março de 2022.

RUMO MALHA CENTRAL S.A.



João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer

RUMO MALHA PAULISTA S.A.



João Alberto Fernandez de Abreu
Chief Executive Officer

Nome:
CPF: