

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

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

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

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

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

CONSIDERANDO QUE:

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

[Assinatura]



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

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

CLÁUSULA PRIMEIRA- DAS ALTERAÇÕES E INCLUSÕES

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

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

A



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

4

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

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

4



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

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

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

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



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

CLÁUSULA SEGUNDA – DA RATIFICAÇÃO ÀS DISPOSIÇÕES NÃO ALTERADAS

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

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

Curitiba, 03 de novembro de 2015.

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

Jose Cezário M. de Barros Sobrinho

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

Jose Cezário M. de Barros Sobrinho

Testemunhas:

1.

Nome:

RG:

CPF:

Samuel Ruder
8.410.682-8
056.464.368-66

2. João Vitor

Nome: João Vitor Baggio Molini

RG: 8.434.666-7

CPF: 045.423.697-94

