

**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 SUL S/A, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rua Emilio Bertolini, nº 100, Cajuru, Curitiba/PR, inscrita no CNPJ/MF sob nº 01.258.944/0001-26, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante designada simplesmente “ALL MALHA SUL”;

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

CONSIDERANDO QUE:

- I. a ALL MALHA PAULISTA e a ALL MALHA SUL celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Contrato”), em 1º de janeiro de 2009;
- II. As Partes aditaram o Contrato, na data de 01 de junho do ano de 2009, por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Primeiro Termo Aditivo”);
- III. Na data de 25 de julho do ano de 2011, as Partes formalizaram o Segundo Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária (“Segundo Termo Aditivo”), visando adequar as regras e diretrizes que regem as operações, de Parte à Parte;

✱

21



- 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") o que foi formalizado através do Quarto Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária ("Terceiro Termo Aditivo"), em 16 de junho de 2015;
- VI. As Partes verificaram a necessidade de inclusão de um novo trecho;

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 1.1 As Partes verificaram a necessidade de inclusão de um novo trecho à operação ferroviária compartilhada entre a ALL MALHA PAULISTA e da ALL MALHA SUL, desta forma altera-se a letra "o" e inclui-se a letra "p", passando a vigorar o item 1.1.1 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) entre a Estação de Pantojo e a Estação de Perequê (Malha Paulista) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação dupla até Paratinga (ZPT) e singela até Perequê (ZPG), com 149 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 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 Boa Vista Velha e a Estação de Pantojo (Malha Paulista) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 101 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 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 Replan e a Estação de Pantojo (Malha Paulista) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação dupla com 124 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 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 Rubião Júnior e a Estação de Ourinhos (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 215 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 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 Rubião Júnior e a Estação de Maringá (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 515 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 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 Rubião Júnior e a Estação de Londrina (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 391 Km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para

4

P

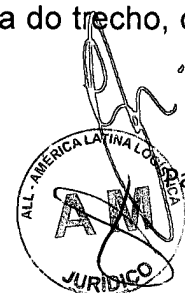
licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;

g) entre a Estação de Rubião Júnior e a Estação de Regente Feijó (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 442 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 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 Rubião Júnior e a Estação de Presidente Prudente (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 459 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 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 Iperó e a Estação de Tatuí (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 19 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 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 Iperó e a Estação de Apiaí (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 276 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 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 Iperó e a Estação de Diretor Augusto Pestana (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 1268 Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- l) entre a Estação de Iperó e a Estação de Uvaranas (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 410 Km de extensão; operados sob trafego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- m) entre a Estação de Iperó e a Estação de Araucária Terminal (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 532 Km de extensão; operados sob trafego mútuo utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital;
- n) entre a Estação de Iperó e a Estação de Desvio Ribas (Malha Sul) – operado em bitola Métrica (1,00m); com via de circulação singela com 427 Km 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 Iperó e a Estação de Guarapuava (Malha Sul) – operado em bitola métrica (1,00m); com via de circulação singela com 683 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 em SB não

\$

[Handwritten signature]



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

p) 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.

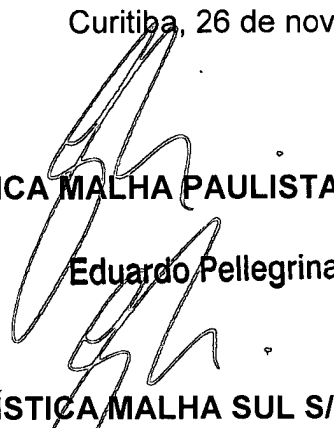
E, por estarem assim justas e acordadas, as Partes assinam o presente Quinto Termo Aditivo, em caráter irrevogável e irretratável (ressalvadas as hipóteses de resolução expressamente previstas no Contrato), em 2 (duas) vias de iguais teor e forma, juntamente com duas testemunhas, para que surta os seus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

Curitiba, 26 de novembro de 2015.



ALL- AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A

Daniel Rockenbach



Eduardo Pellegrina



ALL- AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A

Testemunhas: José Alberto Martins

1. 

Nome: JOSE ALBERTO MARTINS

RG: 8434 666-7

CPF: 045 423 699-94

Eduardo Pellegrina

2. 

Nome: Eduardo Pellegrina

RG: 8430732-7

CPF: 060.950.654-50

