

11º TERMO DE ADITAMENTO

CONTRATO Nº 707/2003

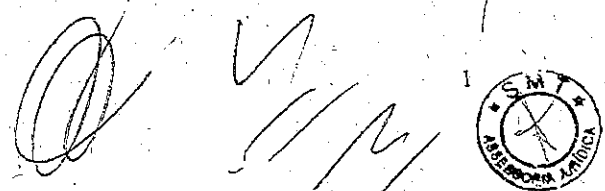
CONTRATANTE: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, representada pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT

CONTRATADA: CONSÓRCIO SETE

OBJETO: Rede de Linhas da Madrugada com Operação Controlada

PROCESSO: 2007-0.395.974-0

Aos 27 (vinte e sete) dias do mês de fevereiro do ano de 2015, pelo presente instrumento, de um lado a **PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**, por meio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, inscrita no CNPJ/MF nº 46.392.155/0001-11, neste ato representada pelo Sr. **JILMAR TATTO**, Secretário Municipal de Transportes Substituto, doravante denominada **CONTRATANTE** e, de outro lado, **CONSÓRCIO SETE**, pessoa jurídica constituída sob a forma de Consórcio, com **CNPJ nº 04.901.413/0001-06**, por seus representantes legais, ao final qualificados, **doravante designado CONTRATADO**, presentes também neste ato as empresas constituintes deste último, a saber, **VIAÇÃO CAMPO BELO LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, com **CNPJ nº 01.832.301/0001-44**, por seus representantes legais, ao final qualificados, **TRANSKUBA TRANSPORTES GERAIS LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, com **CNPJ nº 05.482.282/0001-24**, **VIAÇÃO GATUSA TRANSPORTES URBANOS LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, com **CNPJ nº 04.826.023/0001-00**, e, **VIP TRANSPORTES URBANO LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, com **CNPJ nº 08.107.792/0001-00**, pessoa jurídica inscrita no CNPJ sob nº **05.903.674/0001-10**, por seus representantes legais, ao final qualificados, doravante designada **CONTRATADA**, nos termos da autorização constante do Processo nº 2007-0.395.974-0 e Portaria nº 001/2013 SMT.GAB, da Lei Municipal nº 13.241/01, de 12 de dezembro de 2001, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 53.887, de 09 de maio de 2013 e demais normas aplicáveis, notadamente as Leis Federal nº 8.987/95, de 13 de fevereiro de 1995 e alterações, Lei Federal nº 8.666/93, de 21 de junho de 1993 e alterações, têm entre si justo e firmado o presente aditamento, nos termos e condições a seguir dispostas:

The bottom right of the document features several handwritten signatures in black ink. To the right of these signatures is a circular official stamp. The stamp contains the text 'S.M.T.' at the top and 'SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES' around the perimeter. In the center of the stamp, there is a stylized graphic element that appears to be a compass rose or a similar symbol.

- I – Considerando que a **CONTRATADA** firmou o Contrato de Concessão nº 701/03-SMT.GAB, para outorga da prestação dos serviços de Transporte Coletivo de Passageiros do Subsistema Estrutural e Local da Área 7;
- II – Considerando que o transporte público é serviço essencial de alcance constitucionalmente obrigatório;
- III – Considerando que a ampliação à população de uma rede de transportes no horário noturno com maior abrangência territorial está de acordo com o caráter de essencialidade do serviço e com as necessidades dos cidadãos;
- IV – Considerando as diferenciações do serviço noturno em relação ao serviço prestado durante o dia, seja quanto à demanda, seja quanto aos custos operacionais;
- V – Considerando que a implantação total da Rede de Linhas da Madrugada com "Operação Controlada" não está contemplada na remuneração atualmente definida no Contrato e respectivos Termos de Aditamento,
- Decidem firmar o presente aditamento contratual, de acordo com as cláusulas e condições seguintes:


CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

- 1.1. Constitui objeto deste Termo de Aditamento a Rede de Linhas da Madrugada com "Operação Controlada".

CLÁUSULA SEGUNDA – DA "OPERAÇÃO CONTROLADA"

- 2.1 As Linhas da Rede da Madrugada com "Operação Controlada" são aquelas previamente definidas entre a **CONTRATANTE** e **CONTRATADA**, com operação no período entre 00h00 e 04h00, e nas quais cabe à **CONTRATANTE** o Controle Operacional e a definição das características dos serviços.
- 2.2 A definição das características dos serviços das Linhas da Rede da Madrugada com "Operação Controlada", de competência da **CONTRATANTE**, engloba:
- 2.2.1 Definição da tecnologia veicular, quantidade de veículos, itinerário, frequência das partidas, e quantidade de veículos para a Reserva Operacional.

[Handwritten signatures and stamps]



- 2.2.2 A alteração da Ordem de Serviço de Operação (OSO) existente ou emissão de uma nova OSO;
- 2.2.3 Definição do local para apresentação dos veículos para a operação, assim como do local de permanência dos veículos da Reserva Operacional durante o período de operação.
- 2.2.4 Define-se como Reserva Operacional os veículos tripulados, prontos para entrar em operação, destinados à regulação dos serviços e cumprimento das partidas.
- 2.3 Define-se como Controle Operacional o conjunto das atividades de coordenação dos veículos em operação, que compreende:
- 2.3.1 Recebimento e verificação dos veículos destacados pela **CONTRATADA** para a operação, de modo a certificar que atendam os requisitos da IVO (Itens de Verificação Obrigatória);
- 2.3.2 Emissão e comunicação da Autorização de Partida ao veículo que irá operar na linha;
- 2.3.3 Instrução para um ou mais veículos da Reserva Operacional entrar em Operação;
- 2.3.4 Instrução para a retirada de operação de qualquer veículo que seja reprovado pela IVO ou deixe de apresentar as condições mecânicas e funcionais estabelecidas para a Operação;
- 2.3.5 Instruções Operacionais ao representante da **CONTRATADA** para providências a cargo desse agente;
- 2.3.6 Comunicação ao representante da **CONTRATADA** para providências deste com relação a ocorrências funcionais ou disciplinares envolvendo operadores da **CONTRATADA**;
- 2.4 O Controle Operacional será exercido pelo CCO – Centro de Controle Operacional da **CONTRATANTE**, observando-se:
- 2.4.1 O COC da **CONTRATADA** reporta-se ao CCO nas questões operacionais das Linhas da Rede da Madrugada.



2.5 Para o exercício do Controle Operacional, o CCO, poderá dispor dos meios de monitoramento e comunicação existentes, observadas as normas de segurança.

2.5.1 O Controle Operacional exercido pelo CCO restringe-se às instruções e aspectos operacionais do serviço;

2.5.2 Os casos de irregularidades administrativas e funcionais, inclusive das equipes envolvidas na operação, serão reportados pelo CCO ao COC da **CONTRATADA**, a quem caberá as providências imediatas para sanar os problemas.

2.6 Caberá à **CONTRATADA**:

2.6.1 Disponibilizar os veículos requeridos para a operação das Linhas da Rede da Madrugada, conforme disposto nos anexos das Ordens de Serviço Operacionais – OSO's, observando:

2.6.1.1 Comunicar ao CCO, por meio do COC, via Sistema Integrado de Monitoramento (SIM), em campo específico ou correio eletrônico na falta do SIM, em intervalo de tempo anterior ao início da operação, a ser determinado pela **CONTRATANTE**, os veículos designados para a operação, indicando, para cada um deles: o respectivo prefixo, os dados dos operadores, a linha em que irá operar, qual o horário de sua primeira partida, indicando, ainda o(s) veículo(s) que fará(ão) parte da Reserva Operacional;

2.6.1.2 Apresentar os veículos no local indicado pela **CONTRATANTE**, em horário determinado pela **CONTRATANTE** anterior ao início da operação de cada veículo;

2.6.1.3 Apresentar os veículos em condições de operar, conforme disposto no Contrato;

2.6.1.4 Apresentar os veículos dotados de todos os equipamentos embarcados definidos no Contrato, todos operando na plenitude de suas funcionalidades;

2.6.1.5 Submeter os veículos à verificação da **CONTRATANTE** estabelecida no item 2.3.1. deste documento, providenciando sua



substituição quando o veículo apresentado for rejeitado na citada verificação;

2.6.1.6 Substituir tempestivamente qualquer veículo que apresentar defeito ou irregularidade durante a operação. Remover o veículo em caso de quebra ou acidente;

2.6.1.7 Prover manutenção adequada dos veículos destacados para a operação, de maneira a reduzir ao mínimo absoluto as ocorrências com falhas mecânicas ou funcionamento inadequado.

2.6.2 Manter mão de obra necessária e qualificada para a prestação dos serviços, incluindo:

2.6.2.1 Operador do COC com capacitação e autoridade, no âmbito da **CONTRATADA**, para tomar as providências relativas à Operação das Linhas da Rede da Madrugada;

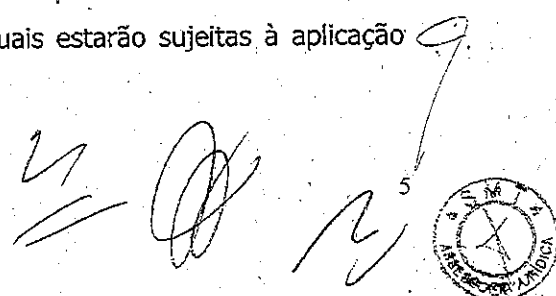
2.6.2.2 Tripulação dos veículos (motoristas e auxiliares) designados pela própria **CONTRATADA** para a operação, devidamente habilitada, cadastrada na **CONTRATANTE**, uniformizada e treinada, isto é, que tenha recebido o treinamento específico para operar nas Linhas da Rede da Madrugada ministrado pela **CONTRATANTE** ou por agente por ela homologado;

2.6.2.3 Responsabilizar-se por todos os aspectos administrativos, funcionais, hierárquicos e disciplinares da equipe por ela designada para os serviços;

2.6.2.4 Retirar imediatamente da operação qualquer profissional de sua entidade cujo desempenho ou comportamento, não esteja adequado aos serviços especificados, substituindo-o por outro profissional que atenda aos requisitos da função;

2.6.2.5 Responsabilizar-se por todas as obrigações trabalhistas e fiscais de seus funcionários destacadas para operação.

2.6.3 Serão autuadas as não conformidades apresentadas na frota e comportamento inadequado dos operadores, as quais estarão sujeitas à aplicação do Regulamento de Sanções e Multas – RESAM.



2.6.4 Além da eventual imposição de penalidades, não serão remunerados pela CONTRATANTE:

2.6.4.1 Veículos rejeitados pela **CONTRATANTE** na verificação prévia (IVO) e que não tenham sido substituídos;

2.6.4.2 Veículos retirados da operação por defeitos mecânicos ou falta de condições, e que não tenham sido substituídos por outro veículo em tempo hábil. A medida se aplica também nos casos em que a Reserva Operacional tenha sido acionada para cobrir a substituição de veículo em operação com defeito ou sem condições e não tenha ocorrido substituição do veículo Reserva;

2.6.4.3 Partidas não realizadas por ausência ou atraso na apresentação dos veículos programados.

2.6.5 As questões omissas e que surgirem no transcorrer da operação das Linhas da Rede da Madrugada com "Operação Controlada" serão tratadas pela **CONTRATANTE**, que poderá, a qualquer momento, rever a operação e as condições operacionais inicialmente definidas, inclusive no tocante à quantidade da frota, itinerários e frequência das linhas, assim como decidir pela transferência da linha para outro operador, nos casos de reincidência de irregularidades que prejudiquem a operação dos serviços, com desatendimento aos usuários.

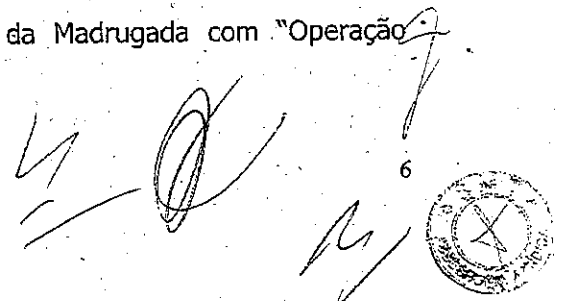
CLÁUSULA TERCEIRA – DA REMUNERAÇÃO

3.1. A remuneração das Linhas da Madrugada com "Operação Controlada" será calculada conforme aumento dos custos operacionais em relação às Ordens de Serviço atuais, descontando-se a remuneração recebida pelo eventual acréscimo de demanda, em relação à demanda da madrugada atualmente transportada.

3.2. A remuneração mensal das Linhas Noturnas com "Operação Controlada" será calculada pela aplicação da seguinte fórmula:

$R_{LN} = \sum R_t$, sendo:

R_{LN} - Remuneração mensal das Linhas da Rede da Madrugada com "Operação Controlada";

4
6


R_t - Remuneração mensal do dia tipo t ;

t - tipo de dia, com 4 variações: dia útil, sábado, domingo/feriado, definidos conforme calendário operacional, e ainda dia especial, que requeira uma programação específica decorrente de evento especial ou outra circunstância.

$R_t = [F_{oso} \cdot VH \cdot H + \Sigma (Km \cdot VK)] \cdot n_t \cdot (P_t - P_n) / P_t + F_{or} \cdot (VH \cdot H + O \cdot VK) - C_0$, sendo:

F_{oso} - Frota operacional média das Linhas da Madrugada com "Operação Controlada" para o dia tipo t ;

VH - Valor-Hora, definido no Anexo 1;

H - valor constante igual a 7, referente à jornada de trabalho;

Km - quilometragem operacional programada por dia e por tipo de veículo, incluindo metade da quilometragem ociosa;

VK - Valor Kilômetro por tipo de veículo, definido no Anexo 1;

n_t - número de dias de tipo t no mês de referência;

P_t - Somatório das partidas programadas no mês para os dias tipo t ;

P_n - Somatório das partidas não realizadas nos dias de tipo t do mês calculado, considerando o trajeto completo do ponto de partida inicial ao final, constatadas pela SPTrans em relatório competente, e decorrentes de problemas de responsabilidade do operador, tais como disponibilidade da frota programada, manutenção da frota, e mão de obra disponibilizada;

F_{or} - Somatório da frota operacional de reserva nos dias de tipo t do mês calculado, efetivamente apresentada pelo operador, aceita e informada pela SPTrans em relatório competente;

O - Metade da extensão do percurso garagem<->linha, para cálculo da quilometragem ociosa da frota operacional de reserva;

C_0 - Custo das Linhas da Madrugada anteriores ao início da "Operação Controlada", para determinado dia tipo t .

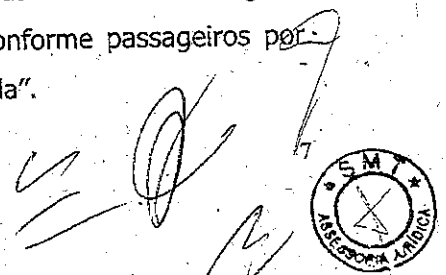
$C_0 = [F_0 \cdot VH \cdot H + \Sigma (Km_0 \cdot VK)] \cdot n_t$, sendo:

F_0 - Quantidade de frota noturna programada anterior ao início da "Operação Controlada", sendo que para os dias especiais será considerada a programação do dia conforme calendário operacional;

Km_0 - quilometragem programada anterior ao início da "Operação Controlada", incluindo metade da quilometragem ociosa, sendo que para os dias especiais será considerada a programação do dia conforme calendário operacional.

3.3. O cálculo da remuneração estabelecido no item 3.2. será efetuado mensalmente.

3.4. Para o cálculo da remuneração a pagar, deve ser subtraída, do valor calculado conforme item 3.2., a remuneração recebida antecipadamente pela **CONTRATADA**, referente aos passageiros transportados nas Linhas da Madrugada com "Operação Controlada" que excederem aos passageiros transportados nas Linhas da Madrugada antes da "Operação Controlada", estes últimos definidos conforme passageiros por dia tipo transportados antes do início da "Operação Controlada".



3.5. Os valores de VH e VK serão reajustados conforme periodicidade e forma estabelecida na cláusula de reajuste geral do Contrato Original.

CLÁUSULA QUARTA – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

4.1. As questões omissas e que surgirem no transcorrer da operação das Linhas da Madrugada com "Operação Controlada" serão tratadas pela SPTrans, que poderá, a qualquer momento, rever a operação e as condições operacionais inicialmente definidas, inclusive no tocante à quantidade da frota, itinerários e frequência das linhas.

4.2. Permanecem inalteradas e ratificadas todas as demais cláusulas, itens e subitens do Contrato nº 707/03-SMT.GAB e termos de aditamentos anteriores que não foram objeto de alteração pelo presente Termo de Aditamento.

4.2.1. Fica cancelado o 9º Termo de Aditamento ao Contrato nº 707/03-SMT.GAB, referente às Linhas Piloto das Linhas da Madrugada com "Operação Controlada".

4.3. São partes integrantes deste Termo de Aditamento: o Anexo 1 – Valor Hora e Valor Quilômetro e o Anexo 2 – Rede de Linhas da Madrugada com Operação Controlada.

Para o que, em obediência à forma prevista em lei, foi lavrado o presente termo de aditamento que, depois de lido, foi achado conforme pelas partes e por elas assinado, em 3 (três) vias de igual teor e forma para um só efeito, na presença das testemunhas, que também o assinam.

Pela **CONTRATANTE**:

JOSÉ EVALDO GONÇALO
Secretário Municipal de Transportes Substituto

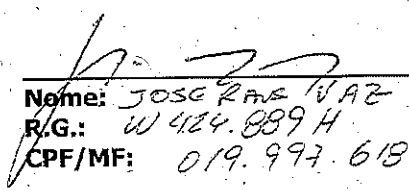
CONTRATADO: **CONSÓRCIO SETE**

Nome: JOSÉ RUIAS VAZ
R.G.: W 424.889 H
CPF/MF: 019.997.618-04

Nome: CARLOS DE ABOREU
R.G.: 2.346.455-0 SSP/SP
CPF/MF: 020.329.538-20

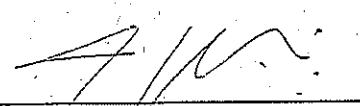


EMPRESA MEMBRO: **VIAÇÃO CAMPO BELO LTDA.**


Nome: JOSE RIBEIRO VAZ
R.G.: W 424.889 H
CPF/MF: 019.997.618-04

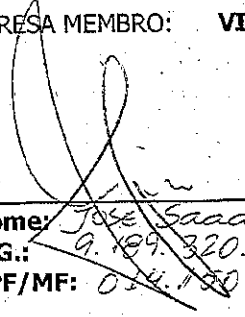
Nome:
R.G.:
CPF/MF:

EMPRESA MEMBRO: **TRANSKUBA TRANSPORTES GERAIS LTDA.**


Nome: Sergio KUBA
R.G.: 21.687.355-6 SSP/SP
CPF/MF: 961.899.918-15

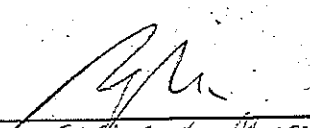
Nome:
R.G.:
CPF/MF:

EMPRESA MEMBRO: **VIAÇÃO GATUSA TRANSPORTES URBANOS LTDA.**


Nome: Jose Saad Neto
R.G.: 9.189.320. SSP/SP
CPF/MF: 024.150.748-95

Nome:
R.G.:
CPF/MF:

EMPRESA MEMBRO: **VIP TRANSPORTES URBANO LTDA.**


Nome: Carlos de Abreu
R.G.: 2.346.455-0 SSP/SP
CPF/MF: 020.329.538-20

Nome:
R.G.:
CPF/MF:



TESTEMUNHAS:

Nome:
R.G.:

Nome:
R.G.:

Handwritten mark

Handwritten signatures and marks



Anexo 1 – Valor Hora e Valor Quilômetro

VH = Valor Hora

	Motorista e cobrador	Sem cobrador
Valor Hora	R\$ 40,40	R\$ 25,52

VK = Valor Quilômetro

	Articulado LE	Padron LE	Básico	Mini
Valor Quilômetro	R\$ 2,5346	R\$ 2,0203	R\$ 1,5179	R\$ 1,0766

Nota: Valores de VH e VK a preços de maio/2014

✓
//

[Handwritten signature]

9

[Handwritten signature]



ANEXO 2

REDE DE LINHAS DA MADRUGADA COM OPERAÇÃO CONTROLADA



SPTrans

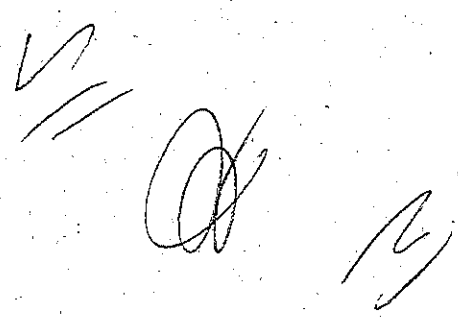
Rede de Linhas da Madrugada

Denomina-se Rede de Linhas da Madrugada o conjunto de linhas municipais de ônibus, concebido para operar no período entre a meia noite e as quatro da manhã, quando a grande maioria das linhas de ônibus da Capital, bem como os sistemas do Metrô e da CPTM param de funcionar. Têm como objetivo melhorar o transporte coletivo oferecido à população que se desloca pela cidade naqueles horários, incluindo usuários e funcionários de hospitais, prontos socorros, bares e casas noturnas, CEAGESP, delegacias, entre outros serviços que funcionam na madrugada.

A criação da Rede de Linhas da Madrugada cumpre a Meta 95, estabelecida no Programa de Metas da Prefeitura do Município de São Paulo 2013-2016, a qual determina "*Implantar horário de funcionamento 24h no transporte público municipal*". Atende igualmente à Lei Municipal nº 15.934/13, de 23 de dezembro de 2013, que tem por objetivo a integração das linhas noturnas de ônibus que atendem os bairros da Cidade.

A Rede de Linhas da Madrugada resulta de um processo de reorganização dos serviços, seguindo a diretriz de reduzir ao mínimo a superposição de linhas em uma mesma via. Sendo muito mais do que uma simples ampliação do serviço existente, a Rede de Linhas da Madrugada contará com cerca de 150 linhas de ônibus oferecendo:

- *Maior homogeneidade:* Distribuição homogênea das linhas em todo o território da cidade;
- *Maior conveniência:* As linhas cobrem os trajetos das linhas do Metrô, trechos da CPTM e os principais eixos de ônibus da cidade;
- *Melhor controle:* Aplicação pioneira da Operação Controlada, que é um conjunto de métodos, tecnologias e procedimentos, que constituem uma nova forma de controlar a operação dos ônibus na cidade para garantir a qualidade e confiabilidade dos serviços.



- *Menos espera nos pontos:* Oferece intervalos de 15 minutos nas linhas estruturais e de 30 minutos nas linhas locais, igualmente em todos os dias da semana;
- *Maior rapidez:* A utilização consciente e organizada das vias descongestionadas do período da madrugada possibilita previsibilidade e rapidez nas marchas dos ônibus;
- *Maior regularidade:* Da mesma forma, as vias livres de congestionamento e a gestão eficaz das linhas possibilitam as chegadas, partidas e passagens dos ônibus de acordo com a programação;
- *Melhor coordenação:* A possibilidade de organizar os tempos das viagens permite ao usuário integrado descer de um ônibus e esperar menos tempo para integrar-se a outro ônibus.
- *Maior confiabilidade:* Com a regularidade de oferta e a integração coordenada, pretende-se que o sistema conquiste a confiança de seus usuários e atraia novas parcelas de demanda.
- *Contratação diferenciada:* As linhas da Rede da Madrugada operam segundo regras diferenciadas de contrato, onde a remuneração é feita pelo acréscimo de custo do serviço prestado.
- *Maior conforto e segurança:* As linhas estruturais têm seus pontos iniciais e finais em terminais municipais ou metropolitanos. As linhas locais são circulares com trajetos curtos e pontos de controle nos mesmos terminais usados pelas linhas estruturais, facilitando a integração entre elas. Há previsão de pontos de taxi no interior de alguns terminais. Além das transferências no interior dos terminais de ônibus, a Rede de Linhas da Madrugada também possibilita integrações em outros locais específicos - conexões - onde há contato entre linhas.

As conexões caracterizam-se como conjuntos organizados de pontos de parada que permitem a transferência de passageiros entre linhas. Estão projetadas para abrigar os usuários de forma segura e confortável em suas integrações na madrugada. O projeto dos pontos de conexão da rede inclui melhorias de iluminação, acessibilidade, sinalização, segurança, informação ao usuário, entre outras.

≡ R₁

[Handwritten signature]

7

Operação Controlada

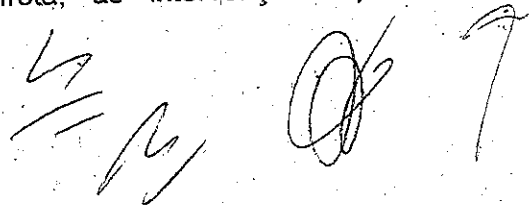
Denomina-se "Operação Controlada" o conjunto de métodos, tecnologias e procedimentos, desenvolvidos pela SPTrans e em contínuo aperfeiçoamento, que constituem uma nova forma de controlar a operação dos ônibus na cidade, tendo como objetivo a excelência dos serviços e como parâmetro a qualidade e confiabilidade dos serviços de metrô. A Operação Controlada vem inovar com adequações de normas e procedimentos empregados usualmente em sistemas metroviários.

A Operação Controlada estabelece estratégias operacionais específicas para aplicação tanto nas condições regulares de operação como em contingências, como acidentes, falhas no fornecimento de energia, falhas nos veículos, obstruções viárias programadas ou emergenciais, enchentes, manifestações, ou quaisquer outras ocorrências que possam afetar a operação dos ônibus.

A utilização desta metodologia tem como objetivo o acompanhamento em tempo real da operação, abrangendo a frota e a infraestrutura, assim como monitorar e regular a movimentação da frota em cumprimento a estratégias operacionais estabelecidas pela SPTrans. Objetiva ainda aumentar a capacidade de intervenção operacional em casos de incidentes e acidentes, bem como a interatividade e articulação com outros agentes do sistema urbano como, por exemplo, a CET, a Guarda Civil Metropolitana e a Polícia Militar.

A estruturação da "Operação Controlada" considera:

- *O estabelecimento de competências e protocolos de comunicação, de modo a possibilitar a articulação de ações entre os agentes produtores e intervenientes no serviço de ônibus, incluindo a SPTrans, a CET, as empresas operadoras de ônibus e os operadores dos terminais*
- *O desenvolvimento de padrões, métodos e procedimentos para orientar e uniformizar a ação dos agentes envolvidos na operação, com uso intensivo da tecnologia de controle já disponível na SPTrans envolvendo, entre outras atividades, a monitoração da operação (frota e infraestrutura), a regulagem da movimentação da frota, as intervenções que forem*



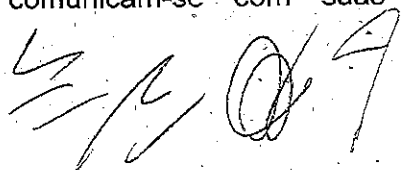
necessárias em casos de incidentes e acidentes, o atendimento e prestação de informações aos usuários e a articulação das ações com agentes públicos externos.

- *O desenvolvimento de estratégias de comunicação e informação ao público*, visando principalmente manter os usuários a par de quaisquer ocorrências e eventualidades que possam afetar o transporte, de modo a facilitar sua utilização, melhorar a imagem do serviço e atrair novos usuários.
- *A especificação de funcionalidades para a modernização tecnológica do sistema de controle da SPTrans*, incluindo os Centros de Controle Operacional, novas tecnologias embarcadas e a comunicação entre o CCO - Centro de Controle Operacional e as tripulações dos ônibus.

A. Operação Controlada inclui o monitoramento e controle da produção do serviço de ônibus, cabendo-lhe exercer:

- *Regulação e controle da marcha dos veículos nas linhas;*
- *Coordenação entre os serviços estruturais e locais;*
- *Intervenção na ocorrência de qualquer incidente;*
- *Atualização das programações de serviço, quando necessário;*
- *Correção de distorções;*
- *Manutenção da infraestrutura*, incluindo vias, terminais, pontos de parada, sistemas de sinalização e sistemas de informação ao usuário;
- *Fiscalização da qualidade dos veículos em operação;*
- *Disponibilidade de informações atualizadas;*
- *Orientação e atendimento aos usuários em caso de mudanças operacionais ou incidentes.*

Segundo o modelo da Operação Controlada para as Linhas da Madrugada, a SPTrans mantém a prerrogativa de definir as características operacionais das linhas, incluindo tipos e quantidades de veículos, frequências e horários de partidas e itinerários. O monitoramento e controle operacional das linhas, inclusive o controle das partidas e o monitoramento da operação, também é exercido diretamente pela SPTrans, com utilização de seus sistemas e equipamentos, com incorporação de novos dispositivos, quando necessário. Os empregados e contratados das operadoras comunicam-se com suas



respectivas empresas e garagens para assuntos administrativos e funcionais, e nas questões correlatas à operação das linhas, onde já estiver implantada a "Operação Controlada", serão orientados pelo CCO – Centro de Controle Operacional da SPTrans.

À Operadora (concessionária ou permissionária) cabe disponibilizar para a prestação dos serviços da rede de linhas da madrugada, os veículos da frota operacional, necessários à operação das linhas e também os veículos da frota de reserva operacional, cada veículo com a respectiva tripulação, observando os tipos, quantidades, horários e locais de disponibilização estabelecidos pela SPTrans.

A frota operacional e reserva operacional são definidas pela SPTrans, cabendo às operadoras atender às exigências.

Os equipamentos do SIM - Sistema Integrado de Monitoramento já em funcionamento na SPTrans, constituem instrumentos de monitoração e comunicação para a Operação Controlada. Está considerada para os Centros de Controle Operacional do Sistema, a mesma terminologia já adotada para os centros existentes, incluindo o CCO, centralizado em um ambiente único, conforme a seguir:

CCI – Centro de Controle Integrado

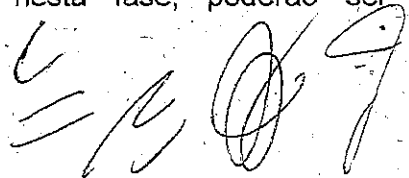
CCO – Centro de Controle Operacional

COT – Centro de Controle do Terminal (por Terminal)

COC – Centro Operacional de Controle (por Operadora), normalmente nas garagens.

Operação Controlada nas Linhas da Madrugada

A Administração determinou que a primeira etapa de desenvolvimento e implantação da Operação Controlada seja sua aplicação na Rede de Linhas da Madrugada. Referida aplicação tem como objetivo a comprovação da metodologia proposta para a Operação Controlada, previamente à sua aplicação em todo o sistema regular de ônibus da SPTrans. Os procedimentos desenvolvidos para a Operação Controlada, nesta fase, poderão ser



aperfeiçoados e ajustados conforme necessidades identificadas ao longo do processo.

Considera-se que as linhas da madrugada constituem base suficiente para o aperfeiçoamento da Operação Controlada, uma vez que, por sua diversidade geográfica e operacional, essas linhas são representativas do conjunto de situações que se observam na operação dos serviços de ônibus na cidade de São Paulo. Além disso, o fato de trafegarem em horário praticamente livre de interferências do trânsito, simplifica a implementação dos ajustes e aperfeiçoamentos que possam ser necessários nas próprias linhas ou nos procedimentos da Operação Controlada, e melhora a percepção dos respectivos resultados.

Já encontram-se em operação 12 (doze) linhas da Rede da Madrugada, como projeto piloto da aplicação de procedimentos da Operação Controlada: 4 linhas na região Sul da cidade (início em 9 de novembro de 2013), 4 na região Norte (início em 1 de fevereiro de 2014) e outras 4 na região Leste (início em 15 de fevereiro de 2014). A escolha das 12 (doze) linhas citadas, para aplicação do projeto piloto, abrangeu diferentes regiões da Cidade, considerando suas características e especificidades, de modo a poderem servir de base para a especificação de normas e procedimentos para as implantações futuras no restante da Cidade. As demais linhas da Rede da Madrugada têm previsão de implantação no primeiro semestre de 2015.

