

CONVÊNIO METRÔ Nº1001608601

CONVÊNIO CPTM Nº014621408100

CONVÊNIO EMTU Nº001/2021

CONVÊNIO SPTRANS Nº 2021/0130-01-00

CONVÊNIO VIAQUATRO Nº 1001608601

CONVÊNIO VIAMOBILIDADE Nº 1001608601

CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO OPERACIONAL PARA MÚTUO APOIO EM SITUAÇÕES DE  
EMERGÊNCIA

P A E S E

“PLANO DE APOIO ENTRE EMPRESAS DE TRANSPORTE FRENTE A SITUAÇÕES DE  
EMERGÊNCIA”

CPTM – EMTU – METRÔ – SPTrans – VIAQUATRO - VIAMOBILIDADE

## ÍNDICE

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO	4
CLÁUSULA SEGUNDA – RESPONSABILIDADE DE ATUAÇÃO E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS	4
CLÁUSULA TERCEIRA – REMUNERAÇÃO DOS CUSTOS DE ATENDIMENTO	5
CLÁUSULA QUARTA – CORREÇÃO POR ATRASO NO REEMBOLSO	6
CLÁUSULA QUINTA – PRAZO DE VIGÊNCIA	6
CLÁUSULA SEXTA – DAS ATRIBUIÇÕES RELATIVAS AO USO E PROTEÇÃO DOS DADOS	6
CLÁUSULA SÉTIMA – EXCLUSÃO	7
CLÁUSULA OITAVA – DA CONFIDENCIALIDADE	7
CLÁUSULA NONA – COMUNICAÇÕES	8
CLÁUSULA DÉCIMA – DISPOSIÇÕES GERAIS	8
CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – FORO	9
ANEXO I – CPTM – EMTU	11
ANEXO II – CPTM – METRÔ / METRÔ – CPTM	13
ANEXO III – CPTM – SPTrans	15
ANEXO IV – CPTM – VIAQUATRO / VIAQUATRO – CPTM	18
ANEXO V – METRÔ – EMTU	20
ANEXO VI – EMTU – SPTrans / SPTrans – EMTU	22
ANEXO VII – VIAQUATRO – EMTU	24
ANEXO VIII – METRÔ – SPTrans	26
ANEXO IX – VIAQUATRO – SPTrans	29
ANEXO X – VIAQUATRO – METRÔ	32
ANEXO XI – CPTM – VIAMOBILIDADE/VIAMOBILIDADE – CPTM	34
ANEXO XII – VIAMOBILIDADE – EMTU	36
ANEXO XIII – VIAMOBILIDADE – SPTrans	38
ANEXO XIV – VIAMOBILIDADE – METRÔ/METRÔ – VIAMOBILIDADE	41
ANEXO XV – PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA EMTU EM MINUTOS	43
ANEXO XVI – PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA EMTU EM MINUTOS PARA TREM TURÍSTICO	46
ANEXO XVII – PLANILHA DE CUSTOS PARA ATENDIMENTO-PAESE	48

CONVÊNIO METRÔ Nº 1001608601  
CONVÊNIO CPTM Nº 014621408100  
CONVÊNIO EMTU Nº 001/2021  
CONVÊNIO VIAQUATRO Nº 1001608601  
CONVÊNIO VIAMOBILIDADE Nº 1001608601  
CONVÊNIO SPTRANS Nº 2021/0130-01-00

**CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO OPERACIONAL PARA MÚTUA APOIO EM SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA QUE ENTRE SI CELEBRAM A “COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM”, A “EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A – EMTU”, A “COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ”, A “SÃO PAULO TRANSPORTE S/A – SPTrans”, A CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.- VIAQUATRO E A “CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A. - VIAMOBILIDADE”, NA FORMA ABAIXO MENCIONADA:**

Pelo presente instrumento particular e na melhor forma de direito, a **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM** – com sede nesta capital, na Rua Boa Vista nº 185, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 71.832.679/0001-23, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 113.898.614.110, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“CPTM”**, a **EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A – EMTU** – com sede nesta capital, na Rua XV de Novembro nº 244, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 58.518.069/0001-91, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 112.208.711.111, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“EMTU”**, a **COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ**, com sede nesta capital, na Rua Boa Vista, 175 Bloco B, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 62.070.362/0001-06, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 104.978.186.113, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“METRÔ”**, a **SÃO PAULO TRANSPORTE S/A – SPTrans**, com sede nesta capital, na Rua Boa Vista nº 236, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 60.498.417/0001-58, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus Estatutos Sociais, ora denominada simplesmente **“SPTrans”**, a **CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.**, com sede nesta capital, na Rua Heitor dos Prazeres nº 320, Vila Sônia, devidamente cadastrada no CNPJ 07.682.638/0001-07e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 144.041.149.113, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“VIAQUATRO”** e a **CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.**, com sede nesta capital, na Estrada de Itapequerica, 4157 – Capão Redondo, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº 29.938.085/0001-35, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 119.267.893.111, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“VIAMOBILIDADE”**; têm certo e ajustado as obrigações e compromissos recíprocos que ora assumem, na forma de Lei Federal nº 13.303/2016, de 30/06/2016, de seus respectivos Regulamentos de Licitações e Contratos, Códigos de Conduta e Integridade, Código de Conduta e Integridade de Fornecedores, Prestadores de Serviços e Parceiros e legislação estadual pertinente, nos termos das cláusulas e condições que se seguem:

CONSIDERANDO que o Sistema Metropolitano de Transporte Urbano – SMTU da região Metropolitana de São Paulo desempenha serviços considerados de relevante interesse social, de acordo com a Lei Complementar Federal nº 14, de 08 de junho de 1973, que estabelece, entre outras, a Região Metropolitana de São Paulo e artigos 1º e 2º da Lei nº 1492, de 13 de dezembro de 1977, combinados com o artigo 2º da Lei Complementar nº 94, de 29 de setembro de 1974;

CONSIDERANDO que os diversos Sistemas de Transporte Coletivo Urbano são complementares e suplementares no atendimento da demanda de viagens municipais e intermunicipais na região;

CONSIDERANDO, ainda, que as integrações físicas, operacionais e tarifárias entre os vários Sistemas de Transporte Coletivo fazem com que problemas em qualquer um dos sistemas repercutam sobre os demais;

CONSIDERANDO, também, que somente a atuação coordenada dos diversos Sistemas de Transporte Coletivo pode evitar transtornos graves em situações de emergência ou de exceção da operacionalização dos demais sistemas;

CONSIDERANDO, inclusive, que a situação de emergência é caracterizada pela paralisação total ou parcial da circulação de trens, em consequência de falhas de sistema ou interferências externas; que situações de caráter preventivo são caracterizadas quando existe a necessidade da manutenção, obras ou testes, ou quando a frota é requisitada para ficar em standby, para ser utilizada somente em caráter excepcional, em função de possível paralisação de operação especial realizada pelo sistema Metro-Ferroviário.

As partes, retro nominadas, acordam e envidam esforços no fomento de uma política de cooperação operacional para apoio mútuo em situações de emergência e em caráter preventivo, consubstanciado no presente convênio, nos seguintes termos:

## **1. CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO**

- 1.1. O presente Convênio tem por objetivo estabelecer formas de cooperação operacional em situações de caráter preventivo, de emergência ou paralisação temporária dos Sistemas de Transporte Urbano da Região Metropolitana de São Paulo;
- 1.2. O Convênio também tem por objetivo determinar os procedimentos operacionais, as responsabilidades de atuação e as formas de remuneração dos custos decorrentes dessa atividade.

## **2. CLÁUSULA SEGUNDA – RESPONSABILIDADE DE ATUAÇÃO E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS**

- 2.1. As Convenientes prestarão atendimento umas às outras, quando qualquer delas se vir envolvida em situações pré-estabelecidas nos Manuais Operacionais por elas elaborados, denominados “Plano de Apoio entre Empresas de Transporte frente a Situações de Emergência – PAESE”, parte integrante do presente (ANEXOS I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI e XVII), ficando a cargo da SPTrans o acionamento da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e o Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM, no sentido de priorizar o transporte coletivo no viário; quando a CPTM atender a mais municípios além do município de São Paulo, no caso de implantação do PAESE, a EMTU deverá ser acionada ficando a cargo desta empresa o acionamento da Polícia Militar e da Companhia de Trânsito do respectivo município.
- 2.2. Qualquer alteração ou revisão do “PAESE” deverá ser elaborada em conjunto pelos técnicos e formalizada por termo de aditamento entre as Convenientes, por meio dos seus respectivos gestores.
- 2.3. As Convenientes deverão cumprir rigorosamente toda a legislação vigente, incluindo, mas não se limitando, às leis anticorrupção aplicáveis, especificamente, as disposições da Lei no 12.846/2013.
  - a) As Partícipes declaram neste ato que estão cientes, conhecem e entendem os termos das leis anticorrupção brasileiras ou de quaisquer outras aplicáveis sobre o objeto deste termo, em especial a Lei 12.846/13 e o Decreto 8.420/15 (“Regras Anticorrupção”), comprometendo-se a abster-se de qualquer atividade que constitua uma violação das disposições destas Regras Anticorrupção.
  - b) As Partícipes, por si e por seus administradores, diretores, empregados, subcontratados, agentes e representantes, bem como seus sócios que venham a agir em seu nome, se obrigam a conduzir suas práticas comerciais, durante a consecução do presente Convênio, de forma ética e em conformidade com os preceitos legais aplicáveis. Na execução deste ajuste, as Partícipes reconhecem que nenhum de seus

administradores, diretores, empregados, subcontratados, agentes e representantes, bem como seus sócios deve dar, oferecer, pagar, prometer pagar, ou autorizar o pagamento de, direta ou indiretamente, qualquer dinheiro ou qualquer coisa de valor a qualquer autoridade governamental, consultores, representantes, parceiros, ou quaisquer terceiros, com a finalidade de influenciar qualquer ato ou decisão do agente ou do governo, ou para assegurar qualquer vantagem indevida, ou direcionar negócios para, qualquer pessoa, e que violem as Regras Anticorrupção ("Pagamento Proibido"), e seu Código de Conduta e Integridade e de Fornecedores, Prestadores de Serviços e Parceiros, bem como a legislação brasileira. Um Pagamento Proibido não abrange pagamento de despesas razoáveis e de boa-fé, tais como, exemplificativamente, despesas de viagem e hospedagem, que estão diretamente relacionados com a promoção, a explicação, demonstração ou de produtos ou serviços, ou de execução de um termo com um governo ou suas agências, desde que o pagamento seja permitido pela legislação aplicável.

2.4 Cada uma das Partícipes declara neste ato que:

- 2.4.1 Já tem implementado ou se obriga a implementar durante a vigência deste termo um programa de conformidade e treinamento razoavelmente eficaz na prevenção e detecção de violações das Regras Anticorrupção e dos requisitos estabelecidos nesta Cláusula, e
- 2.4.2 Tem ciência que qualquer atividade que viole as Regras Anticorrupção é proibida e que conhece as consequências possíveis de tal violação.
- 2.4.3 Qualquer descumprimento das Regras Anticorrupção, em qualquer um dos seus aspectos, ensejará a rescisão motivada imediata do presente Convênio, independentemente de qualquer notificação, observadas as penalidades previstas neste instrumento.

### 3. **CLÁUSULA TERCEIRA – REMUNERAÇÃO DOS CUSTOS DE ATENDIMENTO**

- 3.1. Os custos operacionais, detalhados nos ANEXOS citados no item 2.1, serão suportados pela Conveniente que solicitar a atuação das demais;
- 3.1.1. As alterações tarifárias ocorridas em cada sistema deverão ser comunicadas por escrito às Convenientes, por Carta.
- 3.2. Os reembolsos referentes aos custos operacionais serão realizados pela solicitante mediante apresentação de documento de reembolso oficial pela Conveniente que atendeu a emergência ou a situação de caráter preventivo;
- 3.3. A conveniente responsável pela execução da atividade do PAESE deverá encaminhar à conveniente solicitante os documentos de controle e fiscalização, contendo a quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação, para exame e aprovação ou rejeição.
- 3.4. A documentação de controle e fiscalização deverá ser encaminhada por meio eletrônico diretamente ao gestor do Convênio, ou a quem ele indicar, com confirmação de recebimento, nos termos da carta de gestão mencionada na Cláusula Comunicações adiante.
- 3.5. A ausência de assinatura da conveniente solicitante nos documentos de controle e fiscalização não poderá ser objeto de contestação, uma vez que é obrigação da solicitante o acompanhamento das atividades executadas.
- 3.6. A conveniente solicitante deverá apresentar a aprovação ou rejeição da documentação de controle e fiscalização em até 02 (dois) dias úteis da data de envio por meio eletrônico pela conveniente responsável pela execução da atividade, com confirmação de recebimento.

No caso de rejeição, por responsabilidade da conveniente responsável pela execução da atividade PAESE, os documentos de controle e fiscalização serão devolvidos para

correção, contendo a respectiva justificativa. Neste caso os prazos estabelecidos nesta Cláusula serão contados novamente, a partir da sua reapresentação.

A devolução dos documentos de controle e fiscalização não aprovados, bem como os prazos para sua reapresentação e reexame, em hipótese alguma será motivo para suspensão da execução das atividades executadas.

- 3.7 Estando os documentos de controle e fiscalização aprovados pela conveniente solicitante, o documento de reembolso oficial deverá ser entregue diretamente ao gestor do Convênio em até 02 (dois) dias úteis, ou a quem ele indicar, por meio eletrônico, com confirmação de recebimento.
- 3.8 A ausência de retorno com aprovação ou rejeição dos documentos de controle e fiscalização no prazo de 02 (dois) dias úteis resultará na automática emissão do documento de reembolso oficial.
- 3.9 O prazo de reembolso será de 15 (quinze) dias, após a apresentação documento de cobrança oficial.
- 3.10 O não reembolso na data aprazada gera juros moratórios, conforme Cláusula Quarta.

**PARÁGRAFO ÚNICO:** No caso da conveniente responsável pelas atividades do PAESE encaminhar os documentos de controle e fiscalização, ou o documento de reembolso oficial, para endereço eletrônico que não seja do gestor do Convênio, ou quem ele indicar, conforme os termos da carta de gestão mencionada na Cláusula Comunicações adiante, não deverá ser aplicada a cláusula 3.8, bem como a cláusula de JUROS e CORREÇÃO.

#### 4. **CLÁUSULA QUARTA – CORREÇÃO POR ATRASO DE REEMBOLSO**

**ÚNICO:** O descumprimento do prazo de reembolso deverá ser precedido por:

a) No caso de eventual atraso no reembolso, os valores devidos serão acrescidos de juros moratórios de 6% (seis por cento) ao ano, calculados “pró-rata tempore”, desde a data de vencimento da obrigação até a data do efetivo reembolso, conforme fórmula abaixo:

$$VJM = (VA \times 1,06)^{n/365}, \text{ onde:}$$

VJM = Valor em atraso acrescido de juros moratórios

VA = valor em atraso

n= Número de dias em atraso

#### 5. **CLÁUSULA QUINTA – PRAZO DE VIGÊNCIA**

O presente convênio terá duração de 05 (cinco) anos, contados a partir de 30 de maio de 2021.

#### 6. **CLÁUSULA SEXTA – DAS ATRIBUIÇÕES RELATIVAS AO USO E PROTEÇÃO DOS DADOS**

- 6.1 Os dados pessoais fornecidos para o adequado desenvolvimento das ações e atividades constantes deste Convênio estão sujeitos às disposições da Lei Federal 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais).
  - 6.1.1 A guarda das informações será realizada por meio de hospedagem, ficando a sua gestão a cargo de cada PARTÍCIPE.
  - 6.1.2 A totalidade das informações armazenadas (as fornecidas pelas PARTÍCIPES, as coletadas por passageiros e aquelas geradas) serão de propriedade de cada PARTICIPE.



6.1.3 No desenvolvimento de quaisquer atividades relacionadas com a execução do presente ajuste, as Partícipes observam escrupulosamente o regime legal da proteção de dados pessoais, empenhando-se em proceder a todo o tratamento de dados que venha a mostrar-se necessário ao desenvolvimento do Convênio no estrito e rigoroso cumprimento da Lei.

6.1.4 Ao abrigo do disposto no item anterior, as Partícipes obrigam-se, nomeadamente:

- a) Tratar e usar os dados pessoais nos termos legalmente permitidos, em especial recolhendo, registrando, organizando, conservando, consultando ou transmitindo os mesmos, apenas e somente nos casos em que o seu titular tenha dado o consentimento inequívoco ou nos restantes legalmente previstos;
- b) Tratar os dados de modo compatível com as finalidades para os quais tenham sido recolhidos;
- c) Conservar os dados apenas durante o período necessário à prossecução das finalidades da recolha ou do tratamento posterior, garantindo a sua confidencialidade;
- d) Observar as orientações técnicas e organizativas necessárias para proteger os dados contra a destruição, acidental ou ilícita, a perda acidental, a alteração, a difusão ou o acesso não autorizado, bem como contra qualquer outra forma de tratamento ilícito dos mesmos;
- e) Informar imediatamente as demais Partícipes, devendo prestar toda a colaboração necessária a qualquer investigação que venha a ser realizada, caso exista alguma quebra de segurança, ou suspeita da mesma, independentemente de colocar ou não em causa a segurança e integridade dos Dados Pessoais;
- f) Garantir o exercício, pelos titulares, dos respectivos direitos de informação, acesso e oposição;
- g) Assegurar que os respectivos colaboradores ou os prestadores de serviços externos por si contratados e que venham a ter acesso a dados pessoais no contexto do Convênio cumprem as disposições legais aplicáveis em matéria de proteção de dados pessoais, designadamente, não cedendo ou divulgando tais dados pessoais a terceiros, nem deles fazendo uso para quaisquer fins que não os estritamente consentidos pelos respetivos titulares.

## **7. CLÁUSULA SÉTIMA – EXCLUSÃO**

- 7.1. É facultado a qualquer Conveniente solicitar sua exclusão do presente convênio, desde que por escrito e com 30 (trinta) dias de antecedência, permanecendo o convênio entre as demais empresas.
- 7.2. Excluída do convênio, a Conveniente fará acerto recíproco de contas com cada conveniada, se houver.

## **8. CLÁUSULA OITAVA – DA CONFIDENCIALIDADE**

- 8.1 As PARTÍCIPIES obrigam-se a manter o mais absoluto sigilo com relação aos termos do presente Convênio, incluindo, mas não se limitando a, quaisquer dados, informações, materiais, produtos, sistemas, técnicas, estratégias, normas, métodos de operação, pormenores, inovações, segredos comerciais, marcas, criações, especificações técnicas e comerciais de outra(s) PARTÍCIPE(s), a que venham a ter acesso, conhecimento ou que venham a lhes ser confiados em razão da celebração e execução deste Instrumento, comprometendo-se, outrossim, a não revelar, reproduzir, utilizar ou dar conhecimento, em hipótese alguma, a terceiros, bem como a não permitir que nenhum de seus diretores, profissionais e/ou prepostos façam uso indevido desses Dados Confidenciais.

- 8.2 As PARTÍCIPES se obrigam a não copiar, fornecer, emprestar, ceder ou permitir acesso de terceiros a qualquer título e sob nenhuma forma ou hipótese, às informações que tiverem seu uso cedido em caráter de confidencialidade.
- 8.3 As PARTÍCIPES se obrigam a zelar pela segurança dos bens e equipamentos onde as informações cedidas serão guardadas ou armazenadas, protegendo-as contra qualquer tipo de acesso não autorizado.
- 8.4 Somente poderão ter acesso às informações cedidas os empregados das PARTÍCIPES diretamente envolvidos nos trabalhos que delas necessitem ou que delas façam uso, ficando todos responsáveis por assegurar que tais empregados tenham conhecimento e cumpram com as obrigações de confidencialidade.
- 8.5 Obrigam-se, ainda, as PARTÍCIPES, a obter o prévio e expresso consentimento, por escrito de todas as Participes, para eventual publicação de quaisquer relatórios, ilustrações, entrevistas ou detalhes relacionados ao objeto deste Convênio, bem como para utilização de informações relacionados ao presente Convênio em concursos, prêmios, licitações, devendo ainda notificar prontamente por escrito, anteriormente à qualquer divulgação em virtude de lei, decreto ou ordem judicial, ou ainda, na hipótese de ter havido uma divulgação não autorizada dos Dados Confidenciais

## **9. CLÁUSULA NONA – COMUNICAÇÕES**

- 9.1. Todas as comunicações recíprocas relativas ao convênio, somente serão consideradas como efetuadas se entregues por correspondências, ou endereço eletrônico, com confirmação de recebimento, endereçadas aos respectivos Gestores, ou a quem ele indicar; à exceção dos casos de extrema urgência, em que serão aceitas solicitações por telefone, devidamente confirmadas por e-mail corporativo com confirmação de recebimento.
- 9.2. As Convenientes devem indicar por meio de correspondência, o nome do responsável pela gestão do convênio.
- 9.3. Em todo e qualquer documento deverá constar, obrigatoriamente, o número deste convênio.

## **10. CLÁUSULA DÉCIMA – DISPOSIÇÕES GERAIS**

- 10.1 Na hipótese de qualquer uma das PARTÍCIPES vir a ser acionada, judicial ou extrajudicialmente, para responder por quaisquer obrigações que, por meio do presente Instrumento ou por força de lei, sejam de responsabilidade da outra PARTÍCIPE, a PARTÍCIPE demandada deverá requerer a denúncia à lide da PARTÍCIPE responsável. Caso a inclusão no polo passivo não seja admitida, a PARTÍCIPE demandada deverá informar o recebimento do processo, solicitar as informações pertinentes à PARTÍCIPE responsável e enviar relatório mensal sobre o andamento processual. Cumpridas todas essas condições precedentes, a PARTÍCIPE responsável deverá ressarcir a outra PARTÍCIPE, no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis, de todos os custos despendidos para a finalização da ação, seja através de acordo, seja adimplindo o que for determinado em sentença, incluindo, mas não se limitando as, custas periciais, processuais, recursais, sucumbenciais e honorários advocatícios.
- 10.2 Não se estabelecerá, por força deste Convênio, qualquer vinculação de natureza trabalhista e/ou societária entre as PARTÍCIPES, bem como os seus sócios, acionistas ou cooperados.
- 10.3 Nenhuma das PARTÍCIPES poderá ceder seus direitos e obrigações decorrentes deste Convênio sem o prévio consentimento por escrito da outra PARTÍCIPE.
- 10.4 A tolerância de qualquer das PARTÍCIPES em não tomar medidas contra qualquer inadimplemento da outra PARTÍCIPE não constituirá novação ou renúncia de seu direito de assim proceder a qualquer tempo.



- 10.5 Caso qualquer disposição do presente Convênio seja considerada sem eficácia jurídica, as disposições remanescentes permanecerão em vigor. Se a ineficácia afetar o objeto do Convênio, o mesmo deverá ser rescindido de pleno direito, sem ônus para as PARTÍCIPES.
- 10.6 As obrigações oriundas deste Convênio vinculam as PARTÍCIPES seus sucessores e cessionários a qualquer título.

## 11. CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – FORO

- 11.1. As PARTÍCIPES elegem, com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, o Foro Privativo da Fazenda Pública da Comarca da Capital de São Paulo, por uma de suas Varas, como competente para dirimir as dúvidas porventura suscitadas na execução do presente Convênio.”
- 11.2 E por assim estarem justas e convenientes, as partes, por seus representantes legais, assinam o presente Convênio de Cooperação Operacional para Mútuo Apoio em Situações de Emergência, feito em 6 (seis) vias de igual teor e forma, para um só e jurídico efeito perante as testemunhas abaixo assinadas, a tudo presentes.

São Paulo, 25 de maio de 2021.

### SÃO PAULO TRANSPORTE S/A – SPTRANS

WAGNER  
CHAGAS  
ALVES: [REDACTED]  
[REDACTED]

Assinado de forma digital por WAGNER CHAGAS ALVES: [REDACTED]  
Dados: 2021.05.10 09:03:09 -03'00'

VALDEMAR GOMES  
DE  
MELO: [REDACTED]

Assinado de forma digital por VALDEMAR GOMES DE MELO: [REDACTED]  
Dados: 2021.05.10 11:09:47 -03'00'

### COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM

LUIZ EDUARDO  
ARGENTON: [REDACTED]  
[REDACTED]

Assinado de forma digital por LUIZ EDUARDO ARGENTON: [REDACTED]  
Dados: 2021.05.06 18:14:37 -03'00'

GILSA EVA DE  
SOUZA  
COSTA: [REDACTED]

Assinado de forma digital por GILSA EVA DE SOUZA COSTA: [REDACTED]  
Dados: 2021.05.07 10:13:33 -03'00'

### EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A – EMTU

EMPRESA METROP DE TRANSP URBANOS DE S PAULO S A  
E:58518069000191

Assinado de forma digital por EMPRESA METROP DE TRANSP URBANOS DE S PAULO S A E:58518069000191  
Dados: 2021.05.04 16:20:55 -03'00'

EMPRESA METROP DE TRANSP URBANOS DE S PAULO S A  
E:58518069000191

Assinado de forma digital por EMPRESA METROP DE TRANSP URBANOS DE S PAULO S A E:58518069000191  
Dados: 2021.05.04 16:21:14 -03'00'

MARCO ANTONIO ASSALVE

FRANCISCO EIJI WAKEBE

## VIAQUATRO - CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.

**MAURICIO  
DIMITROV:0**

Assinado de forma digital por  
MAURICIO DIMITROV:00818996889  
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria  
da Receita Federal do Brasil - RFB,  
ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM BRANCO),  
ou=AR QUALISIGN, cn=MAURICIO  
DIMITROV:  
Dados: 2021.05.11 11:16:29 -03'00'

**FRANCISCO  
PIERRINI:**

Digitally signed by FRANCISCO  
PIERRINI:07922138822  
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria da  
Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-  
CPF A3, ou=(EM BRANCO), ou=AR  
QUALISIGN, cn=FRANCISCO  
PIERRINI:  
Date: 2021.05.10 15:24:12 -03'00'

## CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A. - VIAMOBILIDADE

**MAURICIO  
DIMITROV:00**

Assinado de forma digital por  
MAURICIO DIMITROV:00818996889  
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria  
da Receita Federal do Brasil - RFB,  
ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM BRANCO),  
ou=AR QUALISIGN, cn=MAURICIO  
DIMITROV:  
Dados: 2021.05.11 11:17:43 -03'00'

**FRANCISCO  
PIERRINI:**

Digitally signed by FRANCISCO PIERRINI:07922138822  
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria da Receita  
Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM  
BRANCO), ou=AR QUALISIGN, cn=FRANCISCO  
PIERRINI:  
Date: 2021.05.10 15:28:12 -03'00'

## COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

**MILTON PINTO DA  
SILVA  
JUNIOR:**

Assinado de forma digital  
por MILTON PINTO DA SILVA  
JUNIOR:  
Dados: 2021.05.13 10:46:22  
-03'00'

**MILTON GIOIA  
JUNIOR:**

Assinado de forma digital  
por MILTON GIOIA  
JUNIOR:  
Dados: 2021.05.14 16:25:15  
-03'00'

**TESTEMUNHAS:**

ANA PAULA DI SESSA  
MARTINS  
LAGOSTA:  
Assinado de forma digital por  
ANA PAULA DI SESSA MARTINS  
LAGOSTA:  
Dados: 2021.05.18 16:52:51  
-03'00'

GABRIELE CRISTINE  
GALAN  
SEKERES:  
Assinado de forma  
digital por GABRIELE  
CRISTINE GALAN  
SEKERES:

## ANEXO I - CPTM – EMTU

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus intermunicipal da Região Metropolitana de São Paulo, gerenciado pela EMTU, no caso de eventual paralisação operacional da CPTM.

### 2. PARALISAÇÃO DA CPTM

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. CPTM

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo por meio do Centro de Controle Operacional da CPTM, ou a unidade a que vier a sucedê-lo, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema CPTM ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo à EMTU.

c) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. EMTU

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão, após o comunicado da CPTM, transmitindo as instruções às empresas de ônibus intermunicipais envolvidas.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema CPTM, ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM e ao Departamento de Trânsito de cada município da Região Metropolitana, atingido pela paralisação.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL de linhas da CPTM.

No trecho dentro do limite do município de São Paulo caberá o atendimento à SPTrans, conforme estratégia estabelecida entre CPTM e SPTrans, ANEXO III.

Nos trechos dentro dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo serão criadas linhas circulares entre estações, obedecendo aos critérios de localização das empresas operadoras, dando-se preferência às que estão mais próximas da ferrovia e, disponibilidade da frota no pronto atendimento.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL de linhas da CPTM.

Para esta situação, a EMTU estabelecerá linhas especiais circulares para transporte dos usuários no trecho paralisado ou linha específica, obedecendo aos critérios de escolha das empresas citadas na Situação “A”.

NOTA: A EMTU fará gestão junto a ARTESP quando o trecho paralisado da CPTM se localizar fora da Região Metropolitana de São Paulo.

c) Situação C: Expresso Turístico - Corresponde à paralisação PARCIAL ou TOTAL das linhas da CPTM:

Efetuar o transporte dos usuários do Expresso Turístico da CPTM, por meio de ônibus diferenciado (ônibus rodoviário), quando houver interrupção total ou parcial das linhas da CPTM.

O acionamento das empresas será efetuado conforme determinado nas Planilhas de Tempo de Percurso da EMTU em minutos para Trem Turístico – ANEXO XII.

d) Tratando-se de situação em que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a EMTU não garante o atendimento;
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;
- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

### 2.3.1 FORMA DE REMUNERAÇÃO

- a) Nas situações A, B e C ocorrerá a implementação de linhas especiais de ônibus, implicando em custos que serão remunerados pela CPTM, de acordo com a planilha de custos para atendimento PAESE, ANEXO XVII, que estabelece o valor do veículo por hora, mediante apresentação do documento de reembolso oficial pela empresa, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento.
- b) Em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.d.
- c) Além do preço veículo por hora, a EMTU deverá acrescentar o tempo de ida e volta do deslocamento dos veículos entre as garagens das empresas de ônibus intermunicipais e as estações afetadas pela interrupção na circulação de trens, conforme planilhas anexas. Sempre que houver alteração, seja por inclusão ou exclusão de empresas, a EMTU atualizará o documento e divulgará à CPTM.

### 2.4. FORMA DE REAJUSTE

O valor da contratação do serviço PAESE será reajustado sempre que ocorrer reajuste tarifário concedido pela STM (Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo) para o Serviço de Transporte Público Metropolitano de Ônibus — linhas comuns e de ônibus seletivos para atendimento de Linha Turística, da Região Metropolitana de São Paulo. Será adotado percentual de reajuste médio, que será obtido pelo resultado da ponderação proporcional da demanda por faixa tarifária com a variação percentual das tarifas da respectiva Grade Tarifária.

Parágrafo Único: Cabe ressaltar que qualquer que seja sua característica (programado ou emergencial), caso ocorra eventual anomalia no atendimento por parte da EMTU, que resulte aos passageiros qualquer tipo de dano relativo à conexão com o Aeroporto Internacional de Guarulhos, a EMTU estará isenta de quaisquer ações reparatórias.

## ANEXO II – CPTM – METRÔ / METRÔ – CPTM

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema METRÔ e Sistema CPTM, no caso de eventual paralisação operacional de um dos sistemas.

### 2. PARALISAÇÃO DA CPTM

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. CPTM

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema CPTM ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar ao METRÔ por telefone e e-mail corporativo para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. METRÔ

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional do METRÔ, após o comunicado da CPTM, transmitindo instruções às estações envolvidas.

b) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

##### a) Acionamento

A CPTM deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema METRÔ nas estações integradas.

##### b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da CPTM, o Centro de Controle Operacional da CPTM poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional do METRÔ a liberação dos bloqueios aos usuários da CPTM nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes da CPTM.

O total de entradas de usuários oriundos da CPTM será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### c) Desativação do Plano

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da CPTM, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional do METRÔ.

#### 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, o METRÔ apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a CPTM, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples do METRÔ pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da CPTM atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

### 3. PARALISAÇÃO DO METRÔ



### 3.1. ATRIBUIÇÕES

#### 3.1.1. METRÔ

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo o Centro de Controle Operacional da CPTM, por meio do seu Centro de Controle, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à CPTM para a desativação do PAESE.

#### 3.1.2. CPTM

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, após o comunicado do METRÔ, transmitindo instruções às estações envolvidas.

b) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

### 3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

#### a) Acionamento

O METRÔ deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da CPTM, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema CPTM nas estações integradas.

#### b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços do METRÔ, o Centro de Controle Operacional do METRÔ poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da CPTM a liberação dos bloqueios aos usuários do METRÔ nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes do METRÔ.

O total de entradas de usuários oriundos do METRÔ será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

#### c) Desativação do Plano

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional do METRÔ, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da CPTM.

### 3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a CPTM apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra o METRÔ, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da CPTM pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários do METRÔ atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

## ANEXO III – CPTM – SPTrans

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus municipal, gerenciado pela SPTrans, no caso de eventual paralisação operacional da CPTM no município de São Paulo.

### 2. PARALISAÇÃO DA CPTM

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. CPTM

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema CPTM ao COP – Centro de Operações da SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à SPTrans para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. SPTrans

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do COP – Centro de Operações, por telefone e e-mail corporativo, após o comunicado da CPTM, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao sistema de ônibus municipal;

b) Cabe ao COP – Centro de Operações da SPTrans informar ao Centro de Controle Operacional da CPTM, o horário de início de circulação da linha especial circular, para que a CPTM possa informar seus usuários;

c) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo da CPTM à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

##### 2.2.1. PAESE EMERGENCIAL

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL de linhas da CPTM no município de São Paulo.

A estratégia para esta situação consiste na suplementação das linhas da CPTM por veículos da frota de ônibus municipal, de acordo com a quantidade prevista no Plano Operacional da SPTrans.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL de linhas da CPTM no município de São Paulo.

Para esta situação, a SPTrans estabelecerá linhas emergenciais, de acordo com a frota prevista no Plano Operacional da SPTrans para transporte dos usuários no trecho paralisado.

Obs.: Nas duas situações o atendimento ocorrerá até a primeira estação após o limite do município.

- ✓ Nas situações A e B, a SPTrans e/ou a empresa de ônibus disponibilizará fiscais nos pontos inicial e final para controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.

## 2.2.2. PAESE PROGRAMADO

Tratando-se de situação que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a SPTrans não garante o atendimento;
- ✓ A SPTrans não disponibilizará fiscais para acompanhar o PAESE, sendo de responsabilidade da conveniente que acionou o plano juntamente com a empresa operadora de ônibus no local, o controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou o plano dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;
- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança;
- ✓ Em caso da SPTrans não ter possibilidade de atender o PAESE, deve formalizar por e-mail corporativo, para que a conveniente solicitante possa buscar outras alternativas.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

## 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

a) Nas situações A e B ocorrerá a implantação de linhas emergenciais de ônibus (linha circular PAESE) implicando em custos que serão remunerados de acordo com a planilha de atendimento – PAESE (Anexo XVII) que estabelece o valor do veículo por hora, mediante apresentação de documento de reembolso oficial

O documento de reembolso oficial se dará por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, emitido pela São Paulo Transporte S/A - SPTrans e o reembolso será efetuado por meio de crédito em conta corrente.

O documento de reembolso oficial será emitido, separadamente, para cada um dos serviços que foram prestados no atendimento à emergência ou situação de caráter preventivo.

O documento de reembolso oficial incluirá os dados de identificação da Contratante (Nome, CNPJ e endereço comercial), dados de identificação da Contratada (Nome, CNPJ e endereço comercial) e relação contendo o registro de identificação do serviço executado e respectivo valor apurado, expresso em moeda corrente nacional.

O(s) registro(s) onde houver(em) divergência no(s) valor(es) apurado(s) não isentará(ão) do reembolso dos demais registros de serviços prestados e entregues no prazo estabelecido;

O prazo para o reembolso do documento de reembolso oficial é de 15 (quinze) dias, conforme cláusula 3.9.

b) Além do preço veículo por hora, deverá ser acrescentado o tempo médio de 60 minutos de ida e volta, para deslocamento dos veículos entre as garagens das empresas de ônibus e as estações afetadas pela interrupção na circulação de trens.

c) Em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.2.

## 2.4. FORMA DE REAJUSTE

2.4.1 O valor da contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade e percentual de reajuste médio constante da cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM – EMTU.

2.4.2 Haja vista que o presente convênio não visa fins lucrativos, caso em até 12 meses não ocorra o reajuste do valor da contratação do serviço PAESE previsto conforme estabelecido no item 2.4.1 deste anexo, poderá haver o reajuste do valor, considerando os seguintes critérios:

a) Desde que justificado pela SPTrans, mediante comprovação por meio da apresentação de documentação correspondente que demonstre que deva haver o reajuste do valor da contratação do PAESE em razão de repasse de custos demandados juntos as suas operadores em concessão, será autorizado pela convenientes deste presente convênio o reajuste do referido valor, válido somente para a SPTrans, tendo por base a cesta de índices dos contratos dos operadores do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo, o qual irá vigorar até a ocorrência do reajuste conforme estabelecido na cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM - EMTU, que será então calculado sobre a base de cálculo do último reajuste de mesma natureza;

b) Caso o reajuste das tarifas concedido pela STM (item 2.4.1 deste anexo) ocorra após o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2, subitem “a”, deste anexo), deve-se adotar as seguintes medidas:

b1) O valor reajustado da contratação do PAESE adotado pela SPTrans decorrente de sua própria solicitação – conforme estabelecido no item 2.4.2, subitem “a” deste anexo – passa a ser sem efeito a partir da publicação do reajuste tarifário concedido pela STM.

b2) O cálculo do valor de reajuste da contratação do PAESE que será adotado pela SPTrans deverá ser feito sobre o valor original da contratação do PAESE (somente para o primeiro reajuste após a assinatura do convênio) ou sobre o valor informado decorrente do último ajuste concedido pela STM.

b3) Após a concessão de reajuste tarifário pela STM, não caberá retroatividade e cobranças de ressarcimento entre as partes convenientes interessadas, de diferenças pagas a maior ou menor durante o período em que esteve vigente o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2. subitem “a”).

## **ANEXO IV – CPTM – VIAQUATRO / VIAQUATRO – CPTM**

### **1. INTRODUÇÃO**

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema CPTM e o Sistema VIAQUATRO, no caso de eventual paralisação operacional de um dos sistemas.

### **2. PARALISAÇÃO DA CPTM**

#### **2.1. ATRIBUIÇÕES**

##### **2.1.1. CPTM**

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema CPTM ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à VIAQUATRO para a desativação do PAESE.

##### **2.1.2. VIAQUATRO**

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, após o comunicado da CPTM, transmitindo instruções às estações envolvidas.

b) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### **2.2. OPERACIONALIZAÇÃO**

##### **a) Acionamento**

A CPTM deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema VIAQUATRO nas estações integradas.

##### **b) Liberação dos Bloqueios**

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da CPTM, o Centro de Controle Operacional da CPTM poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO a liberação dos bloqueios aos usuários da CPTM nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes da CPTM.

O total de entradas de usuários oriundos da CPTM será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### **c) Desativação do Plano**

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da CPTM, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO.

#### **2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO**

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a VIAQUATRO apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a CPTM, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAQUATRO pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.



Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da CPTM atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

### 3. PARALISAÇÃO DA VIAQUATRO

#### 3.1. ATRIBUIÇÕES

##### 3.1.1. VIAQUATRO

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo o Centro de Controle Operacional da CPTM, por meio do seu Centro de Controle, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema da VIAQUATRO, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo a CPTM para a desativação do PAESE.

##### 3.1.2. CPTM

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, após o comunicado pela VIAQUATRO, transmitindo instruções às estações envolvidas.

b) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### 3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

##### a) Acionamento

A VIAQUATRO deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da CPTM, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema CPTM nas estações integradas.

##### b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAQUATRO, o Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da CPTM a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAQUATRO nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes do Sistema VIAQUATRO.

O total de entradas de usuários oriundos da VIAQUATRO será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### c) Desativação do Plano

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da CPTM.

#### 3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a CPTM apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a VIAQUATRO, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da CPTM pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da VIAQUATRO atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

## ANEXO V – METRÔ – EMTU

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus intermunicipal da região metropolitana de São Paulo, gerenciado pela EMTU, no caso de eventual paralisação operacional do METRÔ.

### 2. PARALISAÇÃO DO METRÔ

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. METRÔ

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. EMTU

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão, após o comunicado do Centro de Controle Operacional do METRÔ, transmitindo instruções às empresas de ônibus intermunicipais envolvidas.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM e ao Departamento de Trânsito de cada município da Região Metropolitana, atingido pela paralisação.

c) O Centro de Gestão e Supervisão comunicará por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional do METRÔ quando da impossibilidade de apoio operacional da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e o Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM, bem como dificuldades de circulação e estacionamento dos ônibus. Nestes casos, o transporte de usuários do sistema de ônibus intermunicipal entre as estações do Metrô, no trecho afetado, poderá ser realizado por meio do Sistema PAESE entre METRÔ e SPTrans, conforme convênio, ANEXO VIII.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL de linhas do METRÔ.

A estratégia para esta situação consiste na desintegração das linhas intermunicipais de ônibus, prevista no Plano Operacional da EMTU.

b) Situação B: Corresponde a paralisação PARCIAL de linhas do METRÔ.

Para esta situação, os pontos finais das linhas intermunicipais de ônibus, integradas às estações do trecho afetado, deverão ser remanejados conforme previsto no Plano Operacional da EMTU.

c) Tratando-se de situação em que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a EMTU não garante o atendimento;
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;

- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

### 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

No esquema de atendimento da EMTU ao METRÔ, não há criação de linha especial de ônibus e, portanto, não implica em custos adicionais a serem ressarcidos.

Somente em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.c.

## **ANEXO VI – EMTU – SPTrans / SPTrans – EMTU**

### **1. INTRODUÇÃO**

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus municipal, gerenciado pela SPTrans, e sistema de ônibus intermunicipal, gerenciado pela EMTU, no caso de eventual paralisação operacional envolvendo um dos sistemas.

### **2. PARALISAÇÃO DA EMTU**

#### **2.1. ATRIBUIÇÕES**

##### **2.1.1. EMTU**

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, o estado de emergência ou de caráter preventivo do Sistema Intermunicipal de Ônibus à SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à SPTrans para a desativação do PAESE.

##### **2.1.2. SPTrans**

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do COP – Centro de Operações da SPTrans, após o comunicado do Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao sistema municipal de ônibus.

#### **2.2. OPERACIONALIZAÇÃO**

a) Paralisação das Linhas Intermunicipais na Região Metropolitana de São Paulo:

A ocorrência de paralisação de linhas intermunicipais em um determinado município que compõe a Região Metropolitana de São Paulo será atendida por meio de solicitação pela EMTU às outras empresas operadoras intermunicipais, disponíveis para o atendimento.

b) Paralisação dos Corredores Metropolitanos São Mateus/Jabaquara e Diadema/Brooklin:

O Centro de Gestão e Supervisão da EMTU poderá acionar a SPTrans caso haja paralisação das empresas do ABCDM, ou se as empresas intermunicipais da região não compuserem a frota mínima prevista para o atendimento, conforme acordado em documento técnico da EMTU e sua concessionária Metra.

Quando do acionamento da SPTrans para operação na via exclusiva do Corredor Metropolitano, os motoristas das empresas operadoras deverão acatar o procedimento operacional do corredor metropolitano, anexo ao plano operacional da SPTrans.

#### **2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO**

Na Situação “b” do item 2.2. ocorrerá a implantação de linhas emergências de ônibus (linha circular PAESE) implicando em custos que serão remunerados de acordo com a planilha de atendimento-PAESE (Anexo XVII) que estabelece o valor do veículo/hora, mediante apresentação de documento de reembolso oficial.

O documento de reembolso oficial se dará por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, emitido pela São Paulo Transporte S/A - SPTrans e o reembolso será efetuado por meio de crédito em conta corrente.

O documento de reembolso oficial será emitido, separadamente, para cada um dos serviços que foram prestados no atendimento à emergência ou situação de caráter preventivo.

O documento de reembolso oficial incluirá os dados de identificação da Contratante (Nome, CNPJ e endereço comercial), dados de identificação da Contratada (Nome, CNPJ e endereço comercial)

e relação contendo o registro de identificação do serviço executado e respectivo valor apurado, expresso em moeda corrente nacional.

O(s) registro(s) onde houver(em) divergência no(s) valor(es) apurado(s) não isentará(ão) do reembolso dos demais registros de serviços prestados e entregues no prazo estabelecido;

O prazo para o reembolso do documento de reembolso oficial é de 15 (quinze) dias, conforme cláusula 3.9.

### 3. PARALISAÇÃO DA SPTRANS

#### 3.1. ATRIBUIÇÕES

##### 3.1.1. SPTrans

a) Comunicar, por meio do COP – Centro de Operações da SPTrans, ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema municipal, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU para a desativação do PAESE.

##### 3.1.2. EMTU

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão da EMTU após o comunicado do COP – Centro de Operações da SPTrans, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao sistema intermunicipal de ônibus.

#### 3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

a) Paralisação Total das Linhas de Ônibus da SPTrans:

A estratégia para esta situação consiste na desintegração das linhas de ônibus da EMTU que passarão a efetuar ponto final em diferentes pontos da cidade (conforme Plano Operacional a ser elaborado pela EMTU), visando atender o deslocamento dos usuários intermunicipais, na região municipal.

#### 3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

No esquema de atendimento da EMTU, não há criação de linha especial de ônibus e, portanto, não implica em custos adicionais a serem ressarcidos.



## ANEXO VII – VIAQUATRO – EMTU

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus Intermunicipal da Região Metropolitana de São Paulo, gerenciado pela EMTU, no caso de eventual paralisação operacional da VIAQUATRO.

### 2. PARALISAÇÃO DA VIAQUATRO

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. VIAQUATRO

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAQUATRO ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAQUATRO ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM e ao Departamento de Trânsito de cada município da Região Metropolitana, atingido pela paralisação.

c) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. EMTU

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão, após o comunicado do Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, transmitindo instruções às empresas operadoras de ônibus intermunicipais envolvidas.

b) O Centro de Gestão e Supervisão comunicará por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO quando da impossibilidade de apoio operacional da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e o Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM, bem como dificuldades de circulação e estacionamento dos ônibus. Nestes casos, o transporte de usuários do sistema de ônibus intermunicipal entre as estações da VIAQUATRO, no trecho afetado poderá ser realizado por meio do sistema PAESE, entre a VIAQUATRO e SPTrans, conforme convênio ANEXO IX.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL da VIAQUATRO.

A estratégia para esta situação consiste na desintegração das linhas intermunicipais de ônibus, previstas no Plano Operacional da EMTU.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAQUATRO.

Para esta situação, os pontos finais das linhas intermunicipais de ônibus, integradas às estações do trecho afetado, deverão ser remanejados conforme previsto no Plano Operacional da EMTU.

c) Tratando-se de situação em que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a EMTU não garante o atendimento;
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;

- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

### 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

No esquema de atendimento da EMTU à VIAQUATRO, não há criação de linha especial de ônibus e, portanto, não implica em custos adicionais a serem ressarcidos.

Somente em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.c.

## ANEXO VIII – METRÔ – SPTrans

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus urbano, gerenciado pela SPTrans, no caso de eventual paralisação operacional do METRÔ.

### 2. PARALISAÇÃO DO METRÔ

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. METRÔ

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ ao COP – Centro de Operações da SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo ao COP – Centro de Operações da SPTrans para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. SPTrans

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do COP – Centro de Operações, por telefone e e-mail corporativo após o comunicado do METRÔ, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao Sistema de Ônibus Municipal.

b) Comunicar o caráter preventivo ou o estado de emergência do METRÔ à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

##### 2.2.1 PAESE EMERGENCIAL

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL de linhas do METRÔ.

A estratégia para esta situação consiste na desintegração das linhas de ônibus, que passarão a efetuar ponto final em diferentes pontos da cidade (conforme Plano Operacional elaborado pela SPTrans), visando atender o deslocamento dos usuários do METRÔ.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL de uma linha do METRÔ ou a restrição significativa na oferta de trens.

Para essa situação, a SPTrans estabelecerá, conforme solicitação do METRÔ, as seguintes estratégias:

##### 1. Desintegração de Linhas de Ônibus

- Desintegração de linhas de ônibus no trecho afetado, conforme previsto no Plano Operacional;
- Tarifa paga pelo passageiro;
- Embarque e desembarque em todos os pontos de ônibus ao longo do itinerário.

##### 2. Linha Especial Circular

- Atende o trecho solicitado pelo METRÔ;
- Faz parada somente nas estações do trecho paralisado, de acordo com o Plano Operacional;
- Linha gratuita para o passageiro.

Obs.:

- ✓ Cabe ao COP – Centro de Operações da SPTrans informar ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, o horário de início da circulação da linha especial circular, para que o METRÔ possa informar seus usuários.
- ✓ Nas situações A e B, a SPTrans e/ou a empresa de ônibus disponibilizará fiscais nos pontos inicial e final para controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.

## 2.2.2 PAESE PROGRAMADO

Tratando-se de situação em que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a SPTrans não garante o atendimento;
- ✓ A SPTrans não disponibilizará fiscais para acompanhar o PAESE, sendo de responsabilidade da conveniente que acionou o plano juntamente com a empresa operadora de ônibus no local, o controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou o plano dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;
- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança.
- ✓ Em caso da SPTrans não ter possibilidade de atender o PAESE, deve formalizar por e-mail corporativo, para que a conveniente solicitante possa buscar outras alternativas.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

## 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Para efeito do PAESE, a estratégia implantada na Situação A (item 2.2.1 “a”) e na desintegração parcial das linhas de ônibus (item 2.2.1 “b1”), implantada na Situação B, não incorrerão em ônus para o METRÔ.

Na Situação B – Linha Especial Circular (item 2.2.1 “b2”), o valor de contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade e percentual de reajuste médio constante da cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM – EMTU, cujo reembolso dar-se-á mediante apresentação de documento de reembolso oficial.

O documento de reembolso oficial se dará por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, emitido pela São Paulo Transporte S/A - SPTrans e o reembolso será efetuado por meio de crédito em conta corrente.

O documento de reembolso oficial será emitido, separadamente, para cada um dos serviços que foram prestados no atendimento à emergência ou situação de caráter preventivo.

O documento de reembolso oficial incluirá os dados de identificação da Contratante (Nome, CNPJ e endereço comercial), dados de identificação da Contratada (Nome, CNPJ e endereço comercial) e relação contendo o registro de identificação do serviço executado e respectivo valor apurado, expresso em moeda corrente nacional.

O(s) registro(s) onde houver(em) divergência no(s) valor(es) apurado(s) não isentará(ão) do reembolso dos demais registros de serviços prestados e entregues no prazo estabelecido;

O prazo para o reembolso do documento de reembolso oficial é de 15 (quinze) dias, conforme cláusula 3.9.

Em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.2.

#### 2.4. FORMA DE REAJUSTE

2.4.1 O valor da contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade e percentual de reajuste médio constante da cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM – EMTU.

2.4.2 Haja vista que o presente convênio não visa fins lucrativos, caso em até 12 meses não ocorra o reajuste do valor da contratação do serviço PAESE previsto conforme estabelecido no item 2.4.1 deste anexo, poderá haver o reajuste do valor, considerando os seguintes critérios:

a) Desde que justificado pela SPTrans, mediante comprovação por meio da apresentação de documentação correspondente que demonstre que deva haver o reajuste do valor da contratação do PAESE em razão de repasse de custos demandados juntos as suas operadores em concessão, será autorizado pela convenientes deste presente convênio o reajuste do referido valor, válido somente para a SPTrans, tendo por base a cesta de índices dos contratos dos operadores do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo, o qual irá vigorar até a ocorrência do reajuste conforme estabelecido na cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM - EMTU, que será então calculado sobre a base de cálculo do último reajuste de mesma natureza;

b) Caso o reajuste das tarifas concedido pela STM (item 2.4.1 deste anexo) ocorra após o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2 subitem “a”, deste anexo), deve-se adotar as seguintes medidas:

b1) O valor reajustado da contratação do PAESE adotado pela SPTrans decorrente de sua própria solicitação – conforme estabelecido no item 2.4.2, subitem “a” deste anexo – passa a ser sem efeito a partir da publicação do reajuste tarifário concedido pela STM.

b2) O cálculo do valor de reajuste da contratação do PAESE que será adotado pela SPTrans deverá ser feito sobre o valor original da contratação do PAESE (somente para o primeiro reajuste após a assinatura do convênio) ou sobre o valor informado decorrente do último ajuste concedido pela STM.

b3) Após a concessão de reajuste tarifário pela STM, não caberá retroatividade e cobranças de ressarcimento entre as partes convenientes interessadas, de diferenças pagas a maior ou menor durante o período em que esteve vigente o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2. subitem “a”).

## ANEXO IX – VIAQUATRO – SPTrans

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus urbano, gerenciado pela SPTrans, no caso de eventual paralisação operacional da VIAQUATRO.

### 2. PARALISAÇÃO DA VIAQUATRO

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. VIAQUATRO

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAQUATRO ao COP – Centro de Operações da SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ao COP – Centro de Operações da SPTrans para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. SPTrans

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do COP – Centro de Operações, por telefone e e-mail corporativo após o comunicado da VIAQUATRO, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao Sistema de Ônibus Municipal.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo da VIAQUATRO à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

##### 2.2.1. PAESE EMERGENCIAL

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL da VIAQUATRO.

A estratégia para esta situação consiste na desintegração das linhas de ônibus, que passarão a efetuar ponto final em diferentes pontos da cidade (conforme Plano Operacional elaborado pela SPTrans), visando atender o deslocamento dos usuários da VIAQUATRO.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAQUATRO ou restrição significativa da oferta de trens:

Para esta situação, a SPTrans estabelecerá conforme solicitação da VIAQUATRO, as seguintes estratégias:

##### 1. Desintegração das Linhas de Ônibus

- Desintegração das linhas de ônibus no trecho afetado, conforme previsto no Plano Operacional;
- Tarifa paga pelo passageiro;
- Faz parada nos pontos de ônibus normais.

##### 2. Linha Especial Circular

- Atende o trecho solicitado pela VIAQUATRO
- Faz parada somente nas estações do trecho paralisado, de acordo com o Plano Operacional;
- Linha gratuita para o passageiro.

Obs.:

- ✓ Cabe ao COP – Centro de Operações da SPTrans informar ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, o horário da circulação da linha especial circular, para que a VIAQUATRO possa informar seus usuários.



- ✓ Nas situações A e B, a SPTrans e/ou a empresa de ônibus disponibilizará fiscais nos pontos inicial e final para controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.

## 2.2.2. PAESE PROGRAMADO

Tratando-se de situação em que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a SPTrans não garante o atendimento;
- ✓ A SPTrans não disponibilizará fiscais para acompanhar o PAESE, sendo de responsabilidade da conveniente que acionou o plano juntamente com a empresa operadora de ônibus no local, o controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou o plano dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;
- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança.
- ✓ Em caso da SPTrans não ter possibilidade de atender o PAESE, deve formalizar por e-mail corporativo, para que a conveniente solicitante possa buscar outras alternativas.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

## 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Para efeito do PAESE, a estratégia implantada na Situação A (item 2.2.1 “a”) e na desintegração parcial das linhas de ônibus (item 2.2.1 “b1”), implantada na situação B, não incorrerão em ônus para a VIAQUATRO.

Na Situação B – Linha Especial Circular (item 2.2.1 “b2”), o valor de contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade e percentual de reajuste médio constante da cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM – EMTU, cujo reembolso dar-se-á mediante apresentação de documento de reembolso oficial.

O documento de reembolso oficial se dará por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, emitido pela São Paulo Transporte S/A - SPTrans e o reembolso será efetuado por meio de crédito em conta corrente.

O documento de reembolso oficial será emitido, separadamente, para cada um dos serviços que foram prestados no atendimento à emergência ou situação de caráter preventivo.

O documento de reembolso oficial incluirá os dados de identificação da Contratante (Nome, CNPJ e endereço comercial), dados de identificação da Contratada (Nome, CNPJ e endereço comercial) e relação contendo o registro de identificação do serviço executado e respectivo valor apurado, expresso em moeda corrente nacional.

O(s) registro(s) onde houver(em) divergência no(s) valor(es) apurado(s) não isentará(ão) do reembolso dos demais registros de serviços prestados e entregues no prazo estabelecido;

O prazo para o reembolso do documento de reembolso oficial é de 15 (quinze) dias, conforme cláusula 3.9.

Em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.2.

#### 2.4. FORMA DE REAJUSTE

2.4.1 O valor da contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade e percentual de reajuste médio constante da cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM – EMTU.

2.4.2 Haja vista que o presente convênio não visa fins lucrativos, caso em até 12 meses não ocorra o reajuste do valor da contratação do serviço PAESE previsto conforme estabelecido no item 2.4.1 deste anexo, poderá haver o reajuste do valor, considerando os seguintes critérios:

a) Desde que justificado pela SPTrans, mediante comprovação por meio da apresentação de documentação correspondente que demonstre que deva haver o reajuste do valor da contratação do PAESE em razão de repasse de custos demandados juntos as suas operadores em concessão, será autorizado pela convenientes deste presente convênio o reajuste do referido valor, válido somente para a SPTrans, tendo por base a cesta de índices dos contratos dos operadores do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo, o qual irá vigorar até a ocorrência do reajuste conforme estabelecido na cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM - EMTU, que será então calculado sobre a base de cálculo do último reajuste de mesma natureza;

b) Caso o reajuste das tarifas concedido pela STM (item 2.4.1 deste anexo) ocorra após o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2 subitem “a”, deste anexo), deve-se adotar as seguintes medidas:

b1) O valor reajustado da contratação do PAESE adotado pela SPTrans decorrente de sua própria solicitação – conforme estabelecido no item 2.4.2, subitem “a” deste anexo – passa a ser sem efeito a partir da publicação do reajuste tarifário concedido pela STM.

b2) O cálculo do valor de reajuste da contratação do PAESE que será adotado pela SPTrans deverá ser feito sobre o valor original da contratação do PAESE (somente para o primeiro reajuste após a assinatura do convênio) ou sobre o valor informado decorrente do último ajuste concedido pela STM.

b3) Após a concessão de reajuste tarifário pela STM, não caberá retroatividade e cobranças de ressarcimento entre as partes convenientes interessadas, de diferenças pagas a maior ou menor durante o período em que esteve vigente o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2. subitem “a”).

## **ANEXO X – VIAQUATRO – METRÔ / METRÔ – VIAQUATRO**

### **1. INTRODUÇÃO**

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema METRÔ e Sistema VIAQUATRO, no caso de eventual paralisação operacional de um dos Sistemas.

### **2. PARALISAÇÃO DA VIAQUATRO**

#### **2.1. ATRIBUIÇÕES**

##### **2.1.1. VIAQUATRO**

1) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAQUATRO ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, especificando a estratégia a ser implementada.

2) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional do METRÔ para a desativação do PAESE.

##### **2.1.2. METRÔ**

1) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, por telefone e e-mail corporativo após o comunicado do Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, transmitindo instruções às estações envolvidas.

2) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### **2.2. OPERACIONALIZAÇÃO**

##### **1) Acionamento**

A VIAQUATRO deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o METRÔ nas estações integradas.

##### **2) Liberação dos Bloqueios**

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAQUATRO, o Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional do METRÔ a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAQUATRO nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes da VIAQUATRO.

O total de entradas de usuários oriundos da VIAQUATRO será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### **3) Desativação do Plano**

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional do METRÔ.

#### **2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO**

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, o METRÔ apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a VIAQUATRO, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples do METRÔ pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da VIAQUATRO atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

### 3. PARALISAÇÃO DO METRÔ

#### 3.1. ATRIBUIÇÕES

##### 3.1.1. METRÔ

1) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, especificando a estratégia a ser implementada.

2) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO para a desativação do PAESE.

##### 3.1.2. VIAQUATRO

1) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, por telefone e e-mail corporativo após o comunicado do Centro de Controle Operacional do METRÔ, transmitindo instruções às estações envolvidas.

2) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### 3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

##### 1) Acionamento

O METRÔ deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para a VIAQUATRO nas estações integradas.

##### 2) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços do METRÔ, o Centro de Controle Operacional do METRÔ poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO a liberação dos bloqueios aos usuários do METRÔ nas estações onde não há a transferência gratuita.

Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes do METRÔ.

O total de entradas de usuários oriundos do METRÔ será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### 3) Desativação do Plano

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional do METRÔ, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO.

#### 3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a VIAQUATRO apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra o METRÔ, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAQUATRO pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários do METRÔ atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

## **ANEXO XI - CPTM – VIAMOBILIDADE / VIAMOBILIDADE – CPTM**

### **1. INTRODUÇÃO**

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema CPTM e o Sistema VIAMOBILIDADE, no caso de eventual paralisação operacional de um dos sistemas.

### **2. PARALISAÇÃO DA CPTM**

#### **2.1. ATRIBUIÇÕES**

##### **2.1.1. CPTM**

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema CPTM ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à VIAMOBILIDADE para a desativação do PAESE.

##### **2.1.2. VIAMOBILIDADE**

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, após o comunicado da CPTM, transmitindo instruções às estações envolvidas.

b) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### **2.2. OPERACIONALIZAÇÃO**

##### **a) Acionamento**

A CPTM deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema VIAMOBILIDADE nas estações integradas.

##### **b) Liberação dos Bloqueios**

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da CPTM, o Centro de Controle Operacional da CPTM poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE a liberação dos bloqueios aos usuários da CPTM nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes da CPTM.

O total de entradas de usuários oriundos da CPTM será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### **c) Desativação do Plano**

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da CPTM, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE.

#### **2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO**

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a VIAMOBILIDADE apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a CPTM, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAMOBILIDADE pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.



Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da CPTM atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

### 3. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE

#### 3.1. ATRIBUIÇÕES

##### 3.1.1. VIAMOBILIDADE

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo o Centro de Controle Operacional da CPTM, por meio do seu Centro de Controle, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema da VIAMOBILIDADE, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à CPTM para a desativação do PAESE.

##### 3.1.2. CPTM

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, após o comunicado pela VIAMOBILIDADE, transmitindo instruções às estações envolvidas.

b) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### 3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

##### a) Acionamento

A VIAMOBILIDADE deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da CPTM, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema CPTM nas estações integradas.

##### b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAMOBILIDADE, o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da CPTM a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAMOBILIDADE nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes do Sistema VIAMOBILIDADE.

O total de entradas de usuários oriundos da VIAMOBILIDADE será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### c) Desativação do Plano

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da CPTM.

#### 3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a CPTM apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a VIAMOBILIDADE, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da CPTM pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da VIAMOBILIDADE atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.



## ANEXO XII - VIAMOBILIDADE – EMTU

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus Intermunicipal da Região Metropolitana de São Paulo, gerenciado pela EMTU, no caso de eventual paralisação operacional da VIAMOBILIDADE.

### 2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. VIAMOBILIDADE

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAMOBILIDADE ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAMOBILIDADE ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM e ao Departamento de Trânsito de cada município da Região Metropolitana, atingido pela paralisação.

c) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. EMTU

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão, após o comunicado do Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, transmitindo instruções às empresas operadoras de ônibus intermunicipais envolvidas.

b) O Centro de Gestão e Supervisão comunicará por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE quando da impossibilidade de apoio operacional da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e o Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM, bem como dificuldades de circulação e estacionamento dos ônibus. Nestes casos, o transporte de usuários do sistema de ônibus intermunicipal entre as estações da VIAMOBILIDADE, no trecho afetado poderá ser realizado por meio do sistema PAESE, entre a VIAMOBILIDADE e SPTrans, conforme convênio ANEXO XVI.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL da VIAMOBILIDADE.

A estratégia para esta situação consiste na desintegração das linhas intermunicipais de ônibus, previstas no Plano Operacional da EMTU.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAMOBILIDADE.

Para esta situação, os pontos finais das linhas intermunicipais de ônibus, integradas às estações do trecho afetado, deverão ser remanejados conforme previsto no Plano Operacional da EMTU.

c) Tratando-se de situação em que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a EMTU não garante o atendimento;
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;

- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

### 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

No esquema de atendimento da EMTU à VIAMOBILIDADE, não há criação de linha especial de ônibus e, portanto, não implica em custos adicionais a serem ressarcidos.

Somente em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.c.

## ANEXO XIII - VIAMOBILIDADE – SPTrans

### 1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus urbano, gerenciado pela SPTrans, no caso de eventual paralisação operacional da VIAMOBILIDADE.

### 2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE

#### 2.1. ATRIBUIÇÕES

##### 2.1.1. VIAMOBILIDADE

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAMOBILIDADE ao COP – Centro de Operações da SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ao COP – Centro de Operações da SPTrans para a desativação do PAESE.

##### 2.1.2. SPTrans

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do COP – Centro de Operações, por telefone e e-mail corporativo após o comunicado da VIAMOBILIDADE, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao Sistema de Ônibus Municipal.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo da VIAMOBILIDADE à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM.

#### 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

As estratégias do PAESE baseiam-se no atendimento às seguintes situações:

##### 2.2.1. PAESE EMERGENCIAL

a) Situação A: Corresponde à paralisação TOTAL da VIAMOBILIDADE.

A estratégia para esta situação consiste na desintegração das linhas de ônibus, que passarão a efetuar ponto final em diferentes pontos da cidade (conforme Plano Operacional elaborado pela SPTrans), visando atender o deslocamento dos usuários da VIAMOBILIDADE.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAMOBILIDADE ou restrição significativa da oferta de trens:

Para esta situação, a SPTrans estabelecerá conforme solicitação da VIAMOBILIDADE, as seguintes estratégias:

##### 1. Desintegração das Linhas de Ônibus

- Desintegração das linhas de ônibus no trecho afetado, conforme previsto no Plano Operacional;
- Tarifa paga pelo passageiro;
- Faz parada nos pontos de ônibus normais.

##### 2. Linha Especial Circular

- Atende o trecho solicitado pela VIAMOBILIDADE
- Faz parada somente nas estações do trecho paralisado, de acordo com o Plano Operacional;
- Linha gratuita para o passageiro.

Obs.:

- ✓ Cabe ao COP – Centro de Operações da SPTrans informar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, o horário da circulação da linha especial circular, para que a VIAMOBILIDADE possa informar seus usuários.
- ✓ Nas situações A e B, a SPTrans e/ou a empresa de ônibus disponibilizará fiscais nos pontos inicial e final para controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.

## 2.2.2. PAESE PROGRAMADO

Tratando-se de situação em que o acionamento do PAESE é realizado em condição de caráter preventivo, ficam estabelecidas as seguintes regras de conduta:

- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a SPTrans não garante o atendimento;
- ✓ A SPTrans não disponibilizará fiscais para acompanhar o PAESE, sendo de responsabilidade da conveniente que acionou o plano juntamente com a empresa operadora de ônibus no local, o controle e fiscalização da quantidade e tipologia de ônibus utilizados, além do período em que os veículos ficaram disponíveis para a operação. Cabe a conveniente que acionou o plano dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da conveniente nos documentos de apuração da empresa operadora resultarão em concordância aos apontamentos realizados, tanto quanto a quantidade e tipologia dos veículos, quanto ao total de horas dos serviços realizados.
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas antes da realização programada para a atuação na condição de caráter preventivo;
- ✓ Ocorrendo o cancelamento em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia;
- ✓ Caso o cancelamento ocorra até 24h do evento, não haverá cobrança.
- ✓ Em caso da SPTrans não ter possibilidade de atender o PAESE, deve formalizar por e-mail corporativo, para que a conveniente solicitante possa buscar outras alternativas.
- ✓ Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

Para todas as situações, deverá ser elaborado um Plano Operacional em que constem os detalhes da operação, bem como os contatos a serem acionados.

## 2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Para efeito do PAESE, a estratégia implantada na Situação A (item 2.2.1 “a”) e na desintegração parcial das linhas de ônibus (item 2.2.1 “b1”), implantada na situação B, não incorrerão em ônus para a VIAMOBILIDADE.

Na Situação B – Linha Especial Circular (item 2.2.1 “b2”), o valor de contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade e percentual de reajuste médio constante da cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM – EMTU, cujo reembolso dar-se-á mediante apresentação de documento de reembolso oficial.

O documento de reembolso oficial se dará por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, emitido pela São Paulo Transporte S/A - SPTrans e o reembolso será efetuado por meio de crédito em conta corrente.

O documento de reembolso oficial será emitido, separadamente, para cada um dos serviços que foram prestados no atendimento à emergência ou situação de caráter preventivo.

O documento de reembolso oficial incluirá os dados de identificação da Contratante (Nome, CNPJ e endereço comercial), dados de identificação da Contratada (Nome, CNPJ e endereço comercial) e relação contendo o registro de identificação do serviço executado e respectivo valor apurado, expresso em moeda corrente nacional.

O(s) registro(s) onde houver(em) divergência no(s) valor(es) apurado(s) não isentará(ão) do reembolso dos demais registros de serviços prestados e entregues no prazo estabelecido;

O prazo para o reembolso do documento de reembolso oficial é de 15 (quinze) dias, conforme cláusula 3.9.

Em caso de acionamento de caráter preventivo cancelado em tempo igual ou menor que 24 (vinte e quatro) horas, incorrerá uma taxa de ressarcimento de custo de mobilização, equivalente ao valor de 1 (uma) hora por veículo solicitado considerando a tecnologia, conforme descrito no item 2.2.2.

## 2.4. FORMA DE REAJUSTE

2.4.3 O valor da contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade e percentual de reajuste médio constante da cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM – EMTU.

2.4.4 Haja vista que o presente convênio não visa fins lucrativos, caso em até 12 meses não ocorra o reajuste do valor da contratação do serviço PAESE previsto conforme estabelecido no item 2.4.1 deste anexo, poderá haver o reajuste do valor, considerando os seguintes critérios:

a) Desde que justificado pela SPTrans, mediante comprovação por meio da apresentação de documentação correspondente que demonstre que deva haver o reajuste do valor da contratação do PAESE em razão de repasse de custos demandados juntos as suas operadoras em concessão, será autorizado pelas convenientes deste presente convênio o reajuste do referido valor, válido somente para a SPTrans, tendo por base a cesta de índices dos contratos dos operadores do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo, o qual irá vigorar até a ocorrência do reajuste conforme estabelecido na cláusula 2.4. do Anexo I – CPTM - EMTU, que será então calculado sobre a base de cálculo do último reajuste de mesma natureza;

b) Caso o reajuste das tarifas concedido pela STM (item 2.4.1 deste anexo) ocorra após o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2 subitem “a”, deste anexo), deve-se adotar as seguintes medidas:

b1) O valor reajustado da contratação do PAESE adotado pela SPTrans decorrente de sua própria solicitação – conforme estabelecido no item 2.4.2, subitem “a” deste anexo – passa a ser sem efeito a partir da publicação do reajuste tarifário concedido pela STM.

b2) O cálculo do valor de reajuste da contratação do PAESE que será adotado pela SPTrans deverá ser feito sobre o valor original da contratação do PAESE (somente para o primeiro reajuste após a assinatura do convênio) ou sobre o valor informado decorrente do último ajuste concedido pela STM.

b3) Após a concessão de reajuste tarifário pela STM, não caberá retroatividade e cobranças de ressarcimento entre as partes convenientes interessadas, de diferenças pagas a maior ou menor durante o período em que esteve vigente o reajuste proposto pela SPTrans (item 2.4.2. subitem “a”).

## **ANEXO XIV - VIAMOBILIDADE – METRÔ / METRÔ – VIAMOBILIDADE**

### **1. INTRODUÇÃO**

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema METRÔ e Sistema VIAMOBILIDADE, no caso de eventual paralisação operacional de um dos Sistemas.

### **2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE**

#### **2.1. ATRIBUIÇÕES**

##### **2.1.1. VIAMOBILIDADE**

1) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAMOBILIDADE ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, especificando a estratégia a ser implementada.

2) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional do METRÔ para a desativação do PAESE.

##### **2.1.2. METRÔ**

1) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, por telefone e e-mail corporativo após o comunicado do Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, transmitindo instruções às estações envolvidas.

2) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### **2.2. OPERACIONALIZAÇÃO**

##### **1) Acionamento**

A VIAMOBILIDADE deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o METRÔ nas estações integradas.

##### **2) Liberação dos Bloqueios**

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAMOBILIDADE, o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional do METRÔ a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAMOBILIDADE nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes da VIAMOBILIDADE.

O total de entradas de usuários oriundos da VIAMOBILIDADE será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### **3) Desativação do Plano**

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional do METRÔ.

#### **2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO**

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, o METRÔ apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a VIAMOBILIDADE, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples do METRÔ pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.



Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da VIAMOBILIDADE atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

### 3. PARALISAÇÃO DO METRÔ

#### 3.1. ATRIBUIÇÕES

##### 3.1.1. METRÔ

1) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, especificando a estratégia a ser implementada.

2) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE para a desativação do PAESE.

##### 3.1.2. VIAMOBILIDADE

1) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, por telefone e e-mail corporativo após o comunicado do Centro de Controle Operacional do METRÔ, transmitindo instruções às estações envolvidas.

2) Adequar, na medida do possível, a oferta de trens para atender o incremento da demanda.

#### 3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

##### 1) Acionamento

O METRÔ deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para a VIAMOBILIDADE nas estações integradas.

##### 2) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços do METRÔ, o Centro de Controle Operacional do METRÔ poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE a liberação dos bloqueios aos usuários do METRÔ nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes do METRÔ.

O total de entradas de usuários oriundos do METRÔ será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

##### 3) Desativação do Plano

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional do METRÔ, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE.

#### 3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a VIAMOBILIDADE apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra o METRÔ, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAMOBILIDADE pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários do METRÔ atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

## ANEXO XV - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA EMTU EM MINUTOS PARA SERVIÇO COMUM

Linhas 7-Rubi, 8 – Diamante e 10 - Turquesa



### TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA CPTM

LINHA - 7 RUBI - JUNDIAÍ / CAIEIRAS					
	EMPRESAS	MORATENSE	CAIEIRAS	MAIRIPORÃ	
E S T A Ç Õ E S	JUNDIAÍ	70	60	70	A R T E S E
	VÁRZEA PAULISTA	55	50	60	
	CAMPO LIMPO	40	40	60	
	BOTUJURU	30	50	80	
	FRANCISCO MORATO	15	35	50	E M T U
	BALTAZAR FIDELIS	25	30	40	
	FRANCO DA ROCHA	35	20	30	
	CAIEIRAS	45	10	40	

LINHA - 8 - DIAMANTE - AMADOR BUENO / PRESIDENTE ALTINO									
	EMPRESAS	BB. JANDIRA / RAUP	RAPOSO TAVARES	OSASCO - FLIAL	DEL REY	ETT CARAPICUÍBA	URUBUPUNGÁ	OSASCO - MATRIZ	
E S T A Ç Õ E S	AMADOR BUENO	35	40	50	45	90	70	90	E M T U
	AMBUITA	25	40	50	42	60	70	90	
	CIMENRITA	20	40	45	39	50	70	80	
	SANTA RITA	20	40	45	35	66	60	80	
	ITAPEVI	15	35	40	30	59	60	70	
	ENG. CARDOSO	15	40	30	26	56	55	60	
	SAGRADO CORAÇÃO	10	55	30	22	52	50	60	
	JANDIRA	10	60	25	18	46	50	50	
	JD. SILVEIRA	10	70	25	14	41	45	50	
	JD. BELVAL	10	70	20	12	31	45	50	
	BARUERI	15	75	20	8	25	45	40	
	ANTÔNIO JOÃO	20	75	10	5	21	40	40	
	SANTA TEREZINHA	20	85	15	7	23	40	30	
	CARAPICUÍBA	25	85	20	10	16	40	30	
	GEN. MIGUEL COSTA	30	90	30	15	19	35	30	
	QUINTAÚNA	35	90	30	18	21	35	25	
	CTE. SAMPAIO	40	95	35	22	24	30	20	
	OSASCO	45	95	40	27	33	20	30	
	PRESIDENTE ALTINO	50	95	40	32	37	20	30	



**TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS  
GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA CPTM**

LINHA - 10 TURQUESA - SÃO CAETANO / RIO GRANDE DA SERRA														
	EMPRESAS	VIPE	STA. PAULA / TUCURUVI	PQ. DAS NAÇÕES	PUBLIX	EXPRESSO SBC	TRANS-BUS	VIAÇÃO ABC	SÃO CAMILO / EUSA	R. GRANDE / TRIÂNGULO / IMIGRANTES	MOBIBRASIL	RIGRAS	RIBEIRÃO PIRES	EAOSA
E S T A Ç Õ E S	SÃO CAETANO	20	20	30	50	40	40	40	40	50	60	58	70	80
	UTINGA	20	20	20	40	30	30	30	30	40	50	51	60	60
	PREFEITO SALADINO	20	20	10	40	40	40	40	20	40	50	44	50	50
	PROF. CELSO DANIEL STº ANDRÉ	20	20	10	40	40	40	40	10	40	50	39	40	50
	PIRELLI	30	30	20	30	30	30	30	10	40	55	32	40	40
	CAPUAVA	30	30	20	30	30	30	30	20	40	60	33	30	30
	MAUÁ	40	40	30	40	40	40	40	30	50	70	27	20	30
	GUAPITUBA	40	40	40	40	40	40	40	40	50	75	21	10	40
	RIBEIRÃO PIRES	50	50	40	50	50	50	50	50	60	85	11	10	50
	RIO GRANDE DA SERRA	50	50	50	50	50	50	50	60	60	100	17	20	80



Linhas 11- Coral, 12 – Safira e Linha 13 - Jade



**TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS**  
**GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSIONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA CPTM**

LINHA 11 - CORAL - ANTÔNIO GIANETTI NETO / ESTUDANTES						
E S T A Ç Õ E S	EMPRESAS	RADIAL (Ferraz)	RADIAL (Suzano)	TIP BUS	PÁSSARO MARRON (Mogi)	AL TO TIETÊ
	ANTONIO GIANETTI	10	30	40	40	65
	FERRAZ VASCONC.	10	30	30	40	60
	POÁ	20	25	20	30	55
	CALMON VIANA	25	15	20	30	50
	SUZANO	30	5	30	30	45
	JUNDIAPEBA	45	15	40	20	40
	BRÁS CUBAS	50	20	50	10	35
	MOGI DAS CRUZES	55	25	70	10	15
	ESTUDANTES	60	30	80	10	10

LINHA - 12 - SAFIRA ENG.º MANOEL FEIO / ARACARÉ										
E S T A Ç Õ E S	EMPRESAS	TIP BUS	RADIAL (Ferraz)	RADIAL (Suzano)	PÁSSARO MARRON (Sta. Isabel)	ARUJÁ	TRANSDUTRA	GUARULHOS SA	VILA GALVÃO	AL TO TIETÊ
	ENG. MANOEL FEIO	10	30	20	60	60	70	45	50	60
	ITAQUAQUECETUBA	10	35	20	40	60	60	45	60	60
	ARACARÉ	20	35	20	80	90	70	50	70	55

LINHA 13 - JADE - ENG. GOULART / AEROPORTO DE GUARULHOS (INCLUSIVE AIRPORT EXPRESS)										
E S T A Ç Õ E S  CPTM	EMPRESAS	ARUJÁ	GUARULHOS	MAIRIPORÃ	PÁSSARO MARRON	SERVENG	TIPBUS	TRANSDUTRA	UTIL	VILA GALVÃO
	ENG. GOULART	50	45	70	60	25	40	120	30	30
	CECAP	50	15	50	50	30	40	40	35	20
	AEROPORTO	55	10	50	60	35	45	40	30	25

# ANEXO XVI - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA EMTU EM MINUTOS PARA TREM TURÍSTICO

Linhas 7-Rubi e 10-Turquesa



## TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA CPTM

LINHA - 7 - RUBI - EXPRESSO TURÍSTICO			
LUZ / JUNDIAÍ			
	EMPRESAS	URUBUPUNGA	
E S T A Ç Õ E S	LUZ	55	E M T U
	BARRA FUNDA	45	
	ÁGUA BRANCA	40	
	LAPA	30	
	PIQUERI	30	
	PIRITUBA	35	
	VILA CLARICE	35	
	JARAGUÁ	40	
	VILA AURORA	40	
	PERUS	40	
	CAIEIRAS	55	
	FRANCO DA ROCHA	60	
	BALTAZAR FIDÉLIS	70	
	FRANCISCO MORATO	75	
	BOTUJURU	80	
	CAMPO LIMPO	85	
	VÁRZEA PAULISTA	85	
	JUNDIAÍ	80	

LINHA - 10 TURQUESA - EXPRESSO TURÍSTICO			
LUZ / PARANAPIACABA			
	EMPRESAS	FAOSA	RIACHO GRANDE
E S T A Ç Õ E S	LUZ	120	100
	BRÁS	100	70
	MOOCA	95	70
	IPIRANGA	90	60
	TAMANDUATEI	85	60
	SÃO CAETANO	80	50
	UTINGA	60	40
	PREFEITO SALADINO	50	40
	PROF. CELSO DANIEL - SANTO ANDRÉ	50	40
	PIRELLI	40	40
	CAPUAVA	30	40
	MAUÁ	30	50
	GUAPITUBA	40	50
	RIBEIRÃO PIRES	50	60
	RIO GRANDE DA SERRA	80	60
PARANAPIACABA	120	90	

Linhas 11- Coral e 12 – Safira



**TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS**  
**GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA CPTM**

LINHAS 11 - CORAL E 12 - SAFIRA - EXPRESSO TURÍSTICO					
LUZ / MOGI DAS CRUZES					
	EMPRESAS	ALTO TIETÊ	PÁSSARO MARROM	RADIAL (Suzano)	RADIAL (Ferraz)
E S T A Ç Õ E S	LUZ	125	90	100	90
	BRÁS	120	80	95	85
	TATUAPÉ	110	70	85	75
	ENG. GOULART	100	60	75	65
	USP LESTE	95	60	70	60
	COMENDADOR ERMELINO	90	50	65	55
	SÃO MIGUEL PAULISTA	80	40	55	50
	JARDIM HELENA MARA	70	40	50	45
	ITAIM PAULISTA	65	40	45	45
	JARDIM ROMANO	65	40	40	40
	ENG. MANOEL FEIO	60	50	40	40
	ITAQUAQUECETUBA	60	40	40	35
	ARACARÉ	55	30	20	35
	CALMON VIANA	50	30	15	25
	SUZANO	45	30	5	30
	JUNDIAPEBA	40	20	15	45
	BRÁS CUBAS	35	10	20	50
	MOGI DAS CRUZES	15	10	25	55



## ANEXO XVII – PLANILHA DE CUSTOS PARA ATENDIMENTO-PAESE PARA ACIONAMENTO EM SITUAÇÕES EMERGENCIAIS OU DE CARÁTER PREVENTIVO

PLANILHA DE CUSTOS PARA ATENDIMENTO		- PAESE	
ANEXO XIII		Atualização	01/fev/20
	VEÍCULO CONVENCIONAL		
ELEMENTOS DE CUSTO	CUSTO POR VEÍCULO		PARTICIPAÇÃO (% S/ CUSTO TOTAL)
	MENSAL	POR HORA	
A. CUSTOS VARIÁVEIS (A.1.+A.2.+A.3.+A.4.)	19.447,46	53,28	19,38%
A.1. Combustível	9.683,38	26,53	9,65%
A.2. Lubrificantes	199,87	0,55	0,20%
A.3. Rodagem	1.035,01	2,84	1,03%
A.4. Peças e Acessórios	8.529,20	23,37	8,50%
B. CUSTOS FIXOS (B.1. + B.2. + B.3. + B.5.)	63.478,34	173,91	63,26%
B.1. Depreciação (B.1.1. + B.1.2.)	8.470,14	23,21	8,44%
B.1.1. Veículos	8.402,91	23,02	8,37%
B.1.2. Instalações e equipamentos	67,22	0,18	0,07%
B.2. Remuneração (B.2.1. + B.2.2. + B.2.3.)	9.272,84	25,41	9,24%
B.2.1. Veículos	8.666,20	23,74	8,64%
B.2.2. Instalações e equipamentos	346,65	0,95	0,35%
B.2.3. Almojarifado	259,99	0,71	0,26%
B.3. Despesas Administrativas (B.3.1. + .... +B.3.4.)	4.557,65	12,49	4,54%
B.3.1. Seguro obrigatório e cronotacógrafo	362,83	0,99	0,36%
B.3.2. Pessoal administrativo	2.679,74	7,34	2,67%
B.3.3. Uniformes	114,59	0,31	0,11%
B.3.4. Outras despesas	1.400,49	3,84	1,40%
B.4. Despesas Operativas (B.4.1. ...+ B.4.4.)	41.177,72	112,82	41,04%
B.4.1. Pessoal operacional + Encargos sociais	21.595,48	59,17	21,52%
B.4.2. Benefícios	5.087,28	13,94	5,07%
B.4.3. Perdas transferidas do serviço normal	5.412,74	14,83	5,39%
B.4.4. Locação de veículo de apoio com motorista	9.082,22	24,88	9,05%
C. CUSTOS DE OPERAÇÃO SEM IMPOSTOS (A + B)	82.925,80	227,19	82,65%
D. TRIBUTOS E GERENCIAMENTO	7.023,62	19,24	7,00%
D.1. Adicional de 2% sobre faturamento	2.006,75	5,50	2,00%
D.2.Controle operacional (CGS/Fiscalização)	5.016,87	13,74	5,00%
E. BDI	10.388,06	28,46	10,35%
F. CUSTO TOTAL (C + D + E)	100.337,48	274,90	100,00%
Observações:			
A. Preços dos insumos de mercado, vigentes em		01/fev/20	
B. Depreciação e remuneração: Para 2 veículos, média fornecida pelas empresas			
D. Percurso médio anual (PMA) - quilômetros por veículo		76.127,19	
E. % Controle operacional (CGS/Fiscalização)		5,00%	
F. HVD - adotado uma jornada diária/veículo média de		12	horas
G. BDI calculado sobre as despesas diretas e indiretas, exceto sobre o custo de capital			
H. Inclui custo com veículo de apoio durante o atendimento Paese			
ATUALIZAÇÃO DO VALOR POR HORA PARA VEÍCULO RODOVIÁRIO (ATENDER LINHA TURÍSTICA)			
CUSTO POR HORA EM FEVEREIRO 2020 (R\$/HORA) VEÍCULO CONVENCIONAL			R\$/hora
(R\$/HORA)			274,90
ÔNIBUS RODOVIÁRIO(ATENDER LINHA TURÍSTICA)(R\$/HORA)			279,35
PAESE - SPTRANS	Equivalência por tecnologia	CUSTO POR VEÍCULO	
		MENSAL	POR HORA
VEÍCULO CONVENCIONAL (BÁSICO)	1,0000	R\$ 100.337,48	R\$ 274,90
MINIÔNIBUS	0,9068	R\$ 90.986,03	R\$ 249,28
MIDIÔNIBUS	0,9686	R\$ 97.186,88	R\$ 266,27
PADRON	1,1164	R\$ 112.016,76	R\$ 306,90
PADRON 15 MTS	1,2081	R\$ 121.217,71	R\$ 332,10
ARTICULADO	1,4031	R\$ 140.783,52	R\$ 385,71
ARTICULADO 23 MTS	1,4720	R\$ 147.696,77	R\$ 404,65
BIARTICULADO	1,5804	R\$ 158.573,36	R\$ 434,45