

CONVÊNIO METRÔ Nº 0478689101

CONVÊNIO CPTM Nº 816916408100

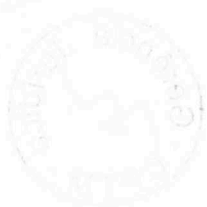
CONVÊNIO EMTU Nº

CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO OPERACIONAL PARA MÚTUO APOIO EM SITUAÇÕES DE  
EMERGÊNCIA

PAESE

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

CPTM – EMTU – METRÔ – SPTrans – VIAQUATRO



## ÍNDICE

CLÁUSULA PRIMEIRA –OBJETO.....	3
CLÁUSULA SEGUNDA – RESPONSABILIDADE DE ATUAÇÃO E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS.....	3
CLÁUSULA TERCEIRA – REMUNERAÇÃO DOS CUSTOS DE ATENDIMENTO.....	4
CLÁUSULA QUARTA – PRAZO DE VIGÊNCIA.....	4
CLÁUSULA QUINTA – EXCLUSÃO.....	4
CLÁUSULA SEXTA – COMUNICAÇÕES.....	4
CLÁUSULA SÉTIMA – FORO.....	5
ANEXO I – CPTM – EMTU.....	7
ANEXO II – CPTM – METRÔ / METRÔ – CPTM.....	10
ANEXO III – CPTM – SPTrans.....	13
ANEXO IV – CPTM – VIAQUATRO / VIAQUATRO – CPTM.....	16
ANEXO V – METRÔ – EMTU.....	19
ANEXO VI – EMTU – SPTrans / SPTrans – EMTU.....	21
ANEXO VII – VIAQUATRO – EMTU.....	23
ANEXO VIII – METRÔ – SPTrans.....	25
ANEXO IX – VIAQUATRO – SPTrans.....	28
ANEXO X – VIAQUATRO – METRÔ.....	31
ANEXO XI – PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA EMTU EM MINUTOS.....	34
ANEXO XII – PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA EMTU EM MINUTOS PARA TRENS TURÍSTICOS.....	36
ANEXO XIII – PLANILHA DE CUSTOS PARA ATENDIMENTO-PAESE.....	38

2



CONVÊNIO METRÔ Nº 0478689101

CONVÊNIO CPTM Nº 816916408100

CONVÊNIO EMTU Nº

CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO OPERACIONAL PARA MÚTUO 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" E A "VIAQUATRO – CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.", 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, 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 da 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 Augusta nº 1.626, 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 seu Procurador e por seu Diretor que subscrevem, de conformidade com seus Estatutos Sociais, ora denominada simplesmente "SPTrans" e a VIAQUATRO – Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A. – com sede nesta capital, na Rua Heitor dos Prazeres, 320 – Vila Sônia, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº 07.682.638/0001-07, e 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": o presente:



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 stand-by, 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 e X), 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.

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 pagamentos referentes aos custos operacionais serão realizados pela solicitante mediante apresentação de Nota de Débito pela Conveniente que atendeu a emergência ou a situação de caráter preventivo;
- 3.3. O prazo de pagamento será de 30 (trinta) dias, após a apresentação da Nota de Débito.



4. CLÁUSULA QUARTA – PRAZO DE VIGÊNCIA

O presente convênio terá duração de 5 (cinco) anos, contados a partir de 30 de maio de 2016.

5. CLÁUSULA QUINTA – EXCLUSÃO

5.1. 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.

5.2. Excluída do convênio, a Conveniente fará acerto recíproco de contas com cada conveniada, se houver.

6. CLÁUSULA SEXTA – COMUNICAÇÕES

6.1. Todas as comunicações recíprocas relativas ao convênio, somente serão consideradas como efetuadas se entregues por correspondências endereçadas aos respectivos Gestores; à exceção dos casos de extrema urgência, em que serão aceitas solicitações por telefone, devidamente confirmadas por e-mail corporativo ou fax com confirmação de recebimento.

6.2. As Convenientes devem indicar por meio de correspondência o nome do responsável pela gestão do convênio.

6.3. Em todo e qualquer documento deverá constar, obrigatoriamente, o número deste convênio.

7. CLÁUSULA SÉTIMA – FORO

7.1. Elegem as partes Convenientes o Foro Privativo das varas dos Feitos da Fazenda desta Capital, para dirimir todas e quaisquer questões oriundas deste convênio, renunciando expressamente a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

7.2. E por assim estarem justas e conveniadas, as partes, por seus representantes legais, assinam o presente Convênio de Cooperação Operacional para Mútuo Apoio em Situações de Emergência, feito em 5 (cinco) vias de igual teor e forma, para um só e jurídico efeito perante as testemunhas abaixo assinadas, a tudo presentes.



COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM:

  
Milton Frasson  
Diretor Administrativo e Financeiro

  
Vitor Wilson Garcia  
Diretor de Operação  
e Manutenção

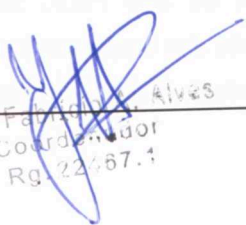
EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO – EMTU:

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ:

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A – SPTrans:

CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO – VIAQUATRO:

TESTEMUNHAS:

  
Anil. F. de A. Alves  
Controlador  
Rg. 22467.1



## 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 ou fax, 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 ou fax 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.

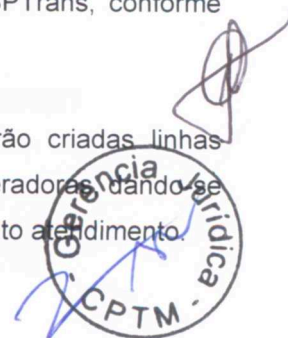
## 2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

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 localizar-se 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, quando houver interrupção total ou parcial das linhas da CPTM.

O acionamento das empresas será efetuado conforme determinado na Planilha de Acionamento – Expresso 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:

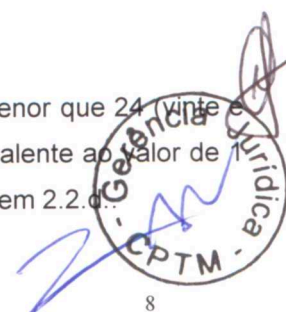
- ✓ O acionamento em situação de caráter preventivo, deve ser realizado com antecedência mínima de 7 (sete) dias úteis, através de e-mail corporativo, sem o qual a EMTU não garante o atendimento;
- ✓ O eventual cancelamento deverá ser realizado com antecedência de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas 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 conste os detalhes da operação, bem como, os contatos a serem acionados.

### 2.3. 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 XIII, que estabelece o valor do veículo por hora, mediante apresentação de Nota de Débito pela empresa operadora.

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.



## 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 ou fax, 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 emitirá Nota de Débito 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 emitirá Nota de Débito 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 ou fax, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema CPTM à CCI – Centro de Controle Integrado da SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

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

## 2.1.2. SPTrans

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

b) Cabe ao CCI - Centro de Controle Integrado 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:

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.

c) 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;
- ✓ 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.

### 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 XIII) que estabelece o valor do veículo por hora, mediante apresentação de Nota de Débito.

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.c..

### 2.4. FORMA DE REAJUSTE

2.4.1 O valor da contratação do serviço PAESE será ajustado, seguindo periodicidade 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:

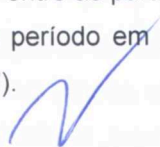
a) Desde que justificado pela SPTrans, mediante comprovação por meio da apresentação de documentação correspondente que demonstre que deva haver o reajuste do valor da contratação do PAESE em razão de repasse de custos demandados juntos as suas operadores em concessão, será autorizado pela convenientes 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 ou fax, 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 emitirá Nota de Débito 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 emitirá Nota de Débito 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 ou fax, 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 ou fax 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.

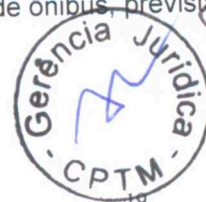
c) O Centro de Gestão e Supervisão comunicará por telefone e e-mail corporativo ou fax ao Centro de Controle Operacional do METRÔ quando da impossibilidade de apoio operacional da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e o Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM, bem como dificuldades de circulação 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 conste 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 ou fax, 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 ou fax à SPTrans para a desativação do PAESE.

## 2.1.2. SPTrans

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do CCI – Centro de Controle Integrado 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 XIII) que estabelece o valor do veículo/hora, mediante apresentação de Nota de Débito.

## 3. PARALISAÇÃO DA SPTRANS

### 3.1. ATRIBUIÇÕES

#### 3.1.1. SPTrans

a) Comunicar, por meio do Centro de Controle Integrado 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 ou fax 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 Centro de Controle Integrado 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 ou fax, 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 METRÔ 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 ou fax 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 ou fax 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 conste 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 ou fax, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ à CCI – Centro de Controle Integrado da SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo ou fax à CCI – Centro de Controle Integrado da SPTrans para a desativação do PAESE.

## 2.1.2. SPTrans

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do CCI – Centro de Controle Integrado, por telefone e e-mail corporativo ou fax 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:

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 Centro de Controle Integrado 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.

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 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;
- ✓ 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 conste 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. "a") e na desintegração parcial das linhas de ônibus (item 2.2. "b1"), implantada na Situação B, não incorrerão em ônus para o METRÔ.



Na Situação B – Linha Especial Circular (item 2.2."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.

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..

## 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 ou fax, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAQUATRO à CCI – Centro de Controle Integrado da SPTrans, especificando a estratégia a ser implementada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ou fax à CCI – Centro de Controle Integrado da SPTrans para a desativação do PAESE.

## 2.1.2. SPTrans

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Integrado, por telefone e e-mail corporativo ou fax 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:

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 Centro de Controle Integrado 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.

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 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;
- ✓ 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 conste 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. "a") e na desintegração parcial das linhas de ônibus (item 2.2. "b1"), implantada na situação B, não incorrerão em ônus para a VIAQUATRO.

Na Situação B – Linha Especial Circular (item 2.2."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.

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..

## 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 ou fax, 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 emitirá Nota de Débito 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 ou fax, 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 ou fax 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 emitirá Nota de Débito 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 – PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA EMTU EM MINUTOS PARA SERVIÇO COMUM

Linhas 7-Rubi e 8-Diamante


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

LINHA - 7 RUBI - JUNDIAÍ / CAIEIRAS					LINHA - 8 - DIAMANTE - AMADOR BUENO / PRESIDENTE ALTINO									
EMPRESAS		MORATENSE	CAIEIRAS	MAIRIPORÃ	ARTES ESP EMTU  ESTACÓES	EMPRESAS		BB JANDIRA	RAPOSO TAVARES	OSASCO - FILIAL	DEL REY	ETT CARAPICUÍBA	URUBUPUNGA	OSASCO - MATRIZ
E	JUNDIAÍ	60	60	70		AMADOR BUENO	40	20	50	60	70	80	90	
S	VÁRZEA PAULISTA	60	60	60		AMBITÁ	30	20	50	60	60	70	90	
T	CAMPO LIMPO	60	50	60		CIMENRITA	20	20	40	50	50	70	80	
A	BOTUJURU	70	50	80		SANTA RITA	20	20	40	50	50	70	80	
Ç	FRANCISCO MORATO	10	40	50		ITAPEVI	20	20	40	50	40	60	70	
Ô	BALTAZAR FIDELIS	30	40	40		ENG. CARDOSO	20	30	30	50	40	50	60	
E	FRANCO DA ROCHA	40	30	30		SAGRADO CORAÇÃO	10	30	30	30	50	50	60	
S	CAIEIRAS	50	10	40		JANDIRA	10	30	20	30	40	40	50	
						JD. SILVEIRA	10	30	20	20	40	40	50	
						JD. BELVAL	10	30	20	20	40	40	50	
						BARUERI	20	30	20	20	40	40	40	
						ANTÔNIO JOÃO	20	40	10	20	40	40	40	
						SANTA TEREZINHA	30	40	10	10	40	40	30	
						CARAPICUÍBA	30	40	20	10	30	30	30	
						GEN. MIGUEL COSTA	30	40	30	20	30	20	30	
						QUINTAÚNA	30	40	30	20	30	20	20	
						CTE. SAMPAIO	40	40	40	20	20	20	20	
						OSASCO	50	40	40	30	20	20	30	
					PRESIDENTE ALTINO	50	40	40	40	20	10	30		

Linha 10-Turquesa


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

LINHA - 10 TURQUESA - SÃO CAETANO / RIO GRANDE DA SERRA															
EMPRESAS	VIPE	STA. PAULA / TUCURUVI	UTINGA	PQ. DAS NAÇÕES	HUMAITA / INTER-BUS	EXPRESSO SBC	TRANS-BUS	VIAÇÃO ABC	SÃO JOSÉ	SÃO CAMILO / EUSA	R. GRANDE / TRIÂNGULO	IMIGRANTES	RIGRAS	VIRIPISA	EAOSA
SÃO CAETANO	10	10	20	30	50	40	40	40	50	40	50	50	70	70	80
E UTINGA	20	20	10	20	40	30	30	30	40	30	40	40	60	60	60
S PREFEITO SALADINO	20	20	10	10	40	40	40	40	30	20	40	40	50	50	50
T PROF. CELSO DANIEL STº ANDRÉ	40	20	10	10	40	40	40	40	10	10	40	40	40	40	50
A PIRELU	30	30	20	20	30	30	30	30	10	10	40	50	40	40	40
Ç CAPUAVA	40	30	20	20	30	30	30	30	20	20	40	50	30	30	30
Ô MAUA	50	40	30	30	40	40	40	40	30	30	50	60	20	20	30
E GUAPITUBA	60	50	30	40	40	40	40	40	40	50	60	70	10	10	40
S RIBEIRÃO PIRES	60	60	40	40	50	50	50	50	50	50	60	70	10	10	50
RIO GRANDE DA SERRA	70	70	50	50	50	50	50	50	60	60	60	80	20	20	80



## Linhas 11-Coral e 12-Safira



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

LINHA 11 - CORAL - ANTÔNIO GIANETTI NETO / ESTUDANTES						
	EMPRESAS	RADIAL	JÚLIO SIMÕES / (Mogi)	VIPOL	PÁSSARO MARRON (Mogi)	JÚLIO SIMÕES (POA)
E S T A Ç Õ E S	ANTONIO GIANETTI	10	30	40	40	60
	FERRAZ VASCONC.	10	30	30	40	50
	POÁ	20	20	20	30	20
	CALMON VIANA	20	20	20	30	30
	SUZANO	30	20	30	30	20
	JUNDIAPEBA	40	10	40	20	40
	BRÁS CUBAS	50	10	50	10	50
	MOGI DAS CRUZES	50	10	70	10	60
	ESTUDANTES	60	20	80	10	60

LINHA - 12 - SAFIRA ENG.º MANOEL FEIO / ARACARÉ												
	EMPRESAS	VIPOL	JÚLIO SIMÕES (Poa)	RADIAL	PÁSSARO MARRON (Sta. Isabel)	ATUAL	TRANSMETRO	ARUJÁ	TRANSDUTRA	GUARULHOS S/A	VILA GALVÃO	JÚLIO SIMÕES (Mogi)
E S T A Ç Õ E S	ENG. MANOEL FEIO	10	20	30	60	40	50	60	70	50	50	50
	ITAQUAQUECETUBA	10	20	20	40	50	50	60	60	60	60	40
	ARACARÉ	20	20	20	80	50	50	90	70	70	70	30

## ANEXO XII – 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 TURISTICO			
LUZ / JUNDIAI			
	EMPRESAS	URUBUPUNGA	
E S T A Ç Õ E S	LUZ	70	E M T U
	BARRA FUNDA	50	
	ÁGUA BRANCA	40	
	LAPA	30	
	PIQUERI	30	
	PIRITUBA	30	
	VILA CLARISSE	40	
	JARAGUÁ	40	
	PERUS	50	
	CAIEIRAS	20	
	FRANCO DA ROCHA	30	
	BALTAZAR FIDÉLIS	40	
	FRANCISCO MORATO	40	
	BOTUJURU	50	
	CAMPO LIMPO	50	
	VÁRZEA PAULISTA	60	
	JUNDIAI	60	

LINHA - 10 TURQUESA - EXPRESSO TURISTICO				
LUZ / PARANAPIACABA				
	EMPRESAS	EAOSA	RIACHO GRANDE	E  M  T  U
E S T A Ç Õ E S	LUZ	120	100	
	BRÁS	100	70	
	MOÓCA	95	70	
	IPIRANGA	90	60	
	TAMANDUATEÍ	85	60	
	SÃO CAETANO	80	50	
	UTINGA	60	40	
	PREFEITO SALADINO	50	40	
	PROFESSOR CELSO DANIE	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**

LINHA - 12 - SAFIRA - EXPRESSO TURÍSTICO					
LUZ / MOGI DAS CRUZES					
	EMPRESAS	JÚLIO SIMÕES - MOGI	PÁSSARO MARRON	JÚLIO SIMÕES - POA	
E S T A Ç Õ E S	LUZ	90	90	70	E M T U
	BRÁS	80	80	70	
	TATUAPÉ	70	70	60	
	ENG. GOULART	60	60	50	
	USP LESTE	60	60	50	
	COMENDADOR ERMELINO	50	50	50	
	SÃO MIGUEL PAULISTA	40	40	40	
	JARDIM HELENA MARA	40	40	40	
	ITAIM PAULISTA	40	40	30	
	JARDIM ROMANO	40	40	30	
	ENG. MANOEL FEIO	50	50	20	
	ITAQUAQUECETUBA	40	40	20	
	ARACARÉ	30	30	20	
	CALMON VIANA	20	30	20	
	SUZANO	20	30	20	
	JUNDIAPEBA	10	20	40	
	BRÁS CUBAS	10	10	40	
	MOGI DAS CRUZES	20	10	60	

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

Atualização 18/mar/16			
ELEMENTOS DE CUSTO	VEÍCULO CONVENCIONAL		
	CUSTO POR VEÍCULO		PARTICIPAÇÃO (% S/ CUSTO TOTAL)
	MENSAL	POR HORA	
<b>A. CUSTOS VARIÁVEIS (A.1.+A.2.+A.3.+A.4.)</b>	<b>16.725,57</b>	<b>45,82</b>	<b>16,62%</b>
A.1. Combustível	8.304,40	22,75	8,25%
A.2. Lubrificantes	237,69	0,65	0,24%
A.3. Rodagem	1.002,35	2,75	1,00%
A.4. Peças e Acessórios	7.181,13	19,67	7,13%
<b>B. CUSTOS FIXOS (B.1. + B.2. + B.3. + B.4.)</b>	<b>65.937,90</b>	<b>180,65</b>	<b>65,51%</b>
<b>B.1. Depreciação (B.1.1. + B.1.2.)</b>	<b>6.675,52</b>	<b>18,29</b>	<b>6,63%</b>
B.1.1. Veículos	6.622,54	18,14	6,58%
B.1.2. Instalações e equipamentos	52,98	0,15	0,05%
<b>B.2. Remuneração (B.2.1. + B.2.2. + B.2.3.)</b>	<b>7.308,15</b>	<b>20,02</b>	<b>7,26%</b>
B.2.1. Veículos	6.830,05	18,71	6,79%
B.2.2. Instalações e equipamentos	273,20	0,75	0,27%
B.2.3. Almostrado	204,90	0,56	0,20%
<b>B.3. Despesas Administrativas (B.3.1. + .... +B.3.4.)</b>	<b>4.639,02</b>	<b>12,71</b>	<b>4,61%</b>
B.3.1. Seguro obrigatório	33,04	0,09	0,03%
B.3.2. Pessoal administrativo	3.378,33	9,26	3,36%
B.3.3. Uniformes	123,89	0,34	0,12%
B.3.4. Outras despesas	1.103,76	3,02	1,10%
<b>B.4. Despesas Operativas (B.4.1. ... + B.4.4.)</b>	<b>47.315,21</b>	<b>129,63</b>	<b>47,01%</b>
B.4.1. Pessoal operacional + Encargos sociais	26.744,66	73,27	26,57%
B.4.2. Benefícios	6.914,72	18,94	6,87%
B.4.3. Perdas transferidas do serviço normal	5.948,43	16,30	5,91%
B.4.4. Locação de veículo de apoio com motorista	7.707,40	21,12	7,66%
<b>C. CUSTOS DE OPERAÇÃO SEM IMPOSTOS (A + B)</b>	<b>82.663,47</b>	<b>226,48</b>	<b>82,13%</b>
<b>D. TRIBUTOS E GERENCIAMENTO</b>	<b>7.045,82</b>	<b>19,30</b>	<b>7,00%</b>
D.1. Adicional de 2% sobre faturamento	2.013,09	5,52	2,00%
D.2. Controle operacional (CGS/Fiscalização)	5.032,73	13,79	5,00%
<b>E. BDI</b>	<b>10.945,36</b>	<b>29,99</b>	<b>10,87%</b>
<b>F. CUSTO TOTAL (C + D + E)</b>	<b>100.654,65</b>	<b>275,77</b>	<b>100,00%</b>

Observações:

- A. Preços de mercado, vigentes em 18/mar/16 salários estimados para maio/2016  
 B. Depreciação e remuneração: Para 2 veículos, média fornecida pelas empresas  
 D. Percurso médio anual (PMA) - quilômetros por veículo 81.326,00  
 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 2016 (R\$/HORA) VEÍCULO CONVENCIONAL			
(R\$/HORA)		-	275,77
PREÇO DE VEÍCULO (BASE JANEIRO/2016)			
VEÍCULO CONVENCIONAL (APACHE + OF1721URB)			R\$ 529.803,21
VEÍCULO RODOVIÁRIO (viaggio 1050+O500M 1826/59C A)			R\$ 606.109,32
DIFERENÇA			14,40%
PARTICIPAÇÃO DO VEÍCULO NO CUSTO			13,89%
CALCULO DO ACRESCIMO 14,4% x 13,89%			2,0%
<b>VALOR ATUALIZADO FEV/2016 - ÔNIBUS RODOVIÁRIO(ATENDER LINHA TURÍSTICA)(R\$/HORA)</b>			<b>281,28</b>

PAESE - SPTRANS	FATOR DE EQUIVALENCIA	CUSTO POR VEÍCULO	
		MENSAL	POR HORA
VEÍCULO CONVENCIONAL	R\$ 1,00	R\$ 100.654,65	R\$ 275,77
PADRON LE (ENTRADA BAIXA)	R\$ 1,10	R\$ 110.720,12	R\$ 303,34
ARTICULADO	R\$ 1,41	R\$ 141.923,07	R\$ 388,83



