

CONVÊNIO METRÔ Nº 1001608601
CONVÊNIO CPTM Nº 014621408100
CONVÊNIO SPTRANS Nº 2021/0130-01-00
CONVÊNIO VIAQUATRO Nº 1001608601
CONVÊNIO VIAMOBILIDADE 5 E 17 Nº 1001608601
CONVÊNIO VIAMOBILIDADE 8 E 9 Nº 1001608601
CONVÊNIO SPI Nº 1040923/2021

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
 Gerência de Contratações Administrativas

Registro N.º 2021/0130-01-05

TERMO DE ADITAMENTO Nº 05 AO CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO OPERACIONAL PARA MÚTUO APOIO EM SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA QUE ENTRE SI CELEBRAM A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM, AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP, 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, A CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A. – VIAMOBILIDADE 5 E 17, A CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 8 E 9 DO SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DE SÃO PAULO S.A. – VIAMOBILIDADE 8 E 9, A TIC TRENS S.A E A SECRETARIA DE PARCERIAS EM INVESTIMENTOS – SPI:

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, ora denominada simplesmente “**CPTM**”, a **AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP**, com sede na cidade de São Paulo, na Rua Iguatemi, 105 – Itaim Bibi- CEP 01451-011, devidamente cadastrada no CNPJ/MF sob o nº 05.051.955/0001-91, ora denominada simplesmente “**ARTESP**”, 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, 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, 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, ora denominada simplesmente “**VIAQUATRO**”, a **CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.**, com sede nesta capital, na Estrada de Itapeperica, 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, ora denominada simplesmente “**VIAMOBILIDADE 5 E 17**” a **CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 8 E 9 DO SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DE SÃO PAULO S.A.**, com sede na cidade de Osasco, na Rua Zuma de Sá Fernandes, nº 360 – Presidente Altino, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº 42.288.184/0001-87, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 120.405.345.119, ora denominada simplesmente “**VIAMOBILIDADE 8 E 9**”, a **Tic Trens S.A**, com sede na cidade de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060, devidamente cadastrada no CNPJ/MF sob o nº 55.024.743/0001-93, ora denominada simplesmente “**TIC TRENS**”, e a **SECRETARIA DE PARCERIAS EM INVESTIMENTOS – SPI**, com sede na cidade de São Paulo, na Rua Iaiá, 126 – Itaim Bibi – CEP: 04542-060, devidamente cadastrada no CNPJ/MF sob o nº 96.480.850/0001-03, ora denominada simplesmente “**SPI**”, **todos neste ato representados por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos**, 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:

1. OBJETO

1.1 O presente termo de aditamento tem por objeto:

1.1.1. Incluir a Tic Trens S.A., com sede na cidade de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060, devidamente cadastrada no CNPJ/MF sob o nº 55.024.743/0001-93, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente "TIC TRENS", a partir da data prevista de 26/11/2025.

1.1.2. Excluir da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM quaisquer obrigações e responsabilidades sobre a Linha 7 – Rubi perante o Convênio PAESE a partir da data prevista de 26/11/2025.

1.1.3. Excluir a EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A – EMTU do Convênio, conforme DECRETO Nº 69.375, DE 21 DE FEVEREIRO DE 2025, publicado na Edição de 24 de fevereiro de 2025 | Caderno Executivo | Seção Atos Normativos do Diário Oficial do Estado de São Paulo.

1.1.4. Incluir a AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP, instituída através da Lei Estadual nº 914, de 14 de janeiro de 2002, e, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 46.708, de 22 de abril de 2002, com sede na cidade de São Paulo, na Rua Iguatemi, 105 – Itaim Bibi- CEP 01451-011, devidamente cadastrada no CNPJ/MF sob o nº 05.051.955/0001-91, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente "ARTESP", ao Convênio.

1.1.5. Incluir a SECRETARIA DE PARCERIAS EM INVESTIMENTOS – SPI, com sede na cidade de São Paulo, na Rua Iaiá, 126 – Itaim Bibi – CEP: 04542-060, devidamente cadastrada no CNPJ/MF sob o nº 96.480.850/0001-03, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente "SPI", ao Convênio, conforme PORTARIA CONJUNTA SPI/STM/ARTESP nº 001 de 19 de março de 2025, publicada na Edição de 20 de março de 2025 | Caderno Executivo | Seção Atos Normativos do Diário Oficial do Estado de São Paulo.

1.1.6. Incluir os Anexos I A, III A, V A, VI A, VII A, VIII A, IX A, XII A, XIII A, XV A, XVI A, XXII, XXIII, XXIV, XXV e XXVI ao Convênio PAESE com as descrições a seguir:

"ANEXO I A - CPTM – ARTESP";

"ANEXO III A – CPTM – SPTTrans";

"ANEXO V A – METRÔ – ARTESP";

"ANEXO VI A – ARTESP – SPTTrans | SPTTrans – ARTESP";

"ANEXO VII A – VIAQUATRO – ARTESP";

"ANEXO VIII A – METRÔ – SPTTrans";

"ANEXO IX A – VIAQUATRO – SPTTrans";

"ANEXO XII A - VIAMOBILIDADE – ARTESP";

"ANEXO XIII A - VIAMOBILIDADE – SPTTrans";

"ANEXO XV A - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA ARTESP EM MINUTOS PARA SERVIÇO COMUM";

"ANEXO XVI A - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA ARTESP EM MINUTOS PARA TREM TURÍSTICO.

"ANEXO XXII –TIC TRENS - VIAMOBILIDADE 8 E 9 / VIAMOBILIDADE 8 E 9 – TIC TRENS";

"ANEXO XXIII – TIC TRENS – ARTESP";

"ANEXO XXIV – TIC TRENS – SPTTrans";

"ANEXO XXV – TIC TRENS – CPTM / CPTM – TIC TRENS";

"ANEXO XXVI – TIC TRENS – METRÔ / METRÔ – TIC TRENS".

2. VIGÊNCIA

O presente aditivo passa a ter vigência a partir de sua assinatura para a inclusão da ARTESP, SPI e a partir de 26/11/2025 para inclusão da TIC TRENS, mantendo-se todas as condições estabelecidas neste Convênio.

3. RATIFICAÇÃO

3.1. Ficam ratificadas as demais cláusulas e anexos do presente Convênio.

O presente ADITIVO e os respectivos anexos passam a fazer parte integrante do Convênio PAESE ora existente e, por estarem justas e acordadas, as partes assinam este instrumento em formato digital.

São Paulo, na data da assinatura digital.

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A – SPTRANS

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

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

Assinado por:

Antonio Marcio Barros Silva

[Redacted signature area]

Assinado por:

Francisco Pierrini

[Redacted signature area]

CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A. – VIAMOBILIDADE 5 e 17

Assinado por:
Antonio Marcio Barros Silva

Assinado por:
Francisco Pierrini

CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 8 E 9 DO SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DE SÃO PAULO S.A. - VIAMOBILIDADE 8 E 9

DocuSigned by:
Andre Luis Pereira Costa

Assinado por:
Francisco Pierrini

TIC TRENS S.A

Documento assinado digitalmente

[Redacted signature area]

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP

[Redacted signature area]

SECRETARIA DE PARCERIAS EM INVESTIMENTOS – SPI

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

ADITIVO registrado na
Gerência de Contratações Administrativas da
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A em
25/11/25 sob n.º 2021/0180-01-05

[Redacted signature area]
Tânia Cristina Bozetti R. da Silva

ANEXOS
(arquivos apartados)

ANEXO I A - CPTM – ARTESP
ANEXO III A – CPTM – SPTrans
ANEXO V A – METRÔ – ARTESP
ANEXO VI A – ARTESP – SPTrans | SPTrans – ARTESP
ANEXO VII A – VIAQUATRO – ARTESP
ANEXO VIII A – METRÔ – SPTrans
ANEXO IX A – VIAQUATRO – SPTrans
ANEXO XII A - VIAMOBILIDADE – ARTESP
ANEXO XIII A - VIAMOBILIDADE – SPTrans
ANEXO XV A - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA ARTESP EM MINUTOS PARA SERVIÇO COMUM
ANEXO XVI A - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA ARTESP EM MINUTOS PARA TREM TURÍSTICO
ANEXO XXII –TIC TRENS - VIAMOBILIDADE 8 E 9 / VIAMOBILIDADE 8 E 9 – TIC TRENS
ANEXO XXIII – TIC TRENS – ARTESP
ANEXO XXIV – TIC TRENS – SPTrans
ANEXO XXV – TIC TRENS – CPTM / CPTM – TIC TRENS
ANEXO XXVI – TIC TRENS – METRÔ / METRÔ – TIC TRENS

ANEXO I A - CPTM – ARTESP

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 ARTESP, 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 ARTESP, especificando a estratégia a ser implementada.

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

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

2.1.2. ARTESP

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 ARTESP 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 ARTESP fará gestão 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 ARTESP 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 ARTESP 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 ARTESP 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 ARTESP 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 ARTESP, que resulte aos passageiros qualquer tipo de dano relativo à conexão com o Aeroporto Internacional de Guarulhos, a ARTESP estará isenta de quaisquer ações reparatórias.

ANEXO III A – 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 – ARTESP.

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 - ARTESP, 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 V A – METRÔ – ARTESP

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 ARTESP, 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 ARTESP, 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 ARTESP para a desativação do PAESE.

2.1.2. ARTESP

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 ARTESP.

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 ARTESP.

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 ARTESP 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 ARTESP 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 A – ARTESP – SPTrans / SPTrans – ARTESP

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 ARTESP, no caso de eventual paralisação operacional envolvendo um dos sistemas.

2. PARALISAÇÃO DA ARTESP

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. ARTESP

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Gestão e Supervisão da ARTESP, 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 ARTESP, 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 ARTESP 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 ARTESP 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 ARTESP 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 ARTESP 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 ARTESP para a desativação do PAESE.

3.1.2. ARTESP

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão da ARTESP 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 ARTESP que passarão a efetuar ponto final em diferentes pontos da cidade (conforme Plano Operacional a ser elaborado pela ARTESP), visando atender o deslocamento dos usuários intermunicipais, na região municipal.

3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

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

ANEXO VII A – VIAQUATRO – ARTESP

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 ARTESP, 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 ARTESP, 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 ARTESP para a desativação do PAESE.

2.1.2. ARTESP

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 ARTESP.

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 ARTESP.

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 ARTESP 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 ARTESP 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 A – 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 – ARTESP, 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 – ARTESP.

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 - ARTESP, 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 A – 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 – ARTESP, 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 – ARTESP.

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 - ARTESP, 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 XII A - VIAMOBILIDADE – ARTESP

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 ARTESP, 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 ARTESP, 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 ARTESP para a desativação do PAESE.

2.1.2. ARTESP

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 ARTESP.

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 ARTESP.

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 ARTESP 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 ARTESP 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 A - 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 – ARTESP, 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 – ARTESP.

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 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 - ARTESP, 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 XV A - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA ARTESP EM MINUTOS
PARA SERVIÇO COMUM**

**A - TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS GARAGEM DAS
EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA TIC TRENS**



Linha 7-Rubi

LINHA - 7 RUBI - JUNDIAÍ / CAIEIRAS					
	EMPRESAS	MORATENSE	CAIEIRAS	MAURIPORÃ	
ESTAÇÕES	JUNDIAÍ	70	60	70	ARTESP
	VARZEA PAULISTA	55	50	60	
	CAMPO LIMPO	40	40	60	
	BOTUJURU	30	50	80	
	FRANCISCO MORATO	15	35	50	
	BALTAZAR FIDELIS	25	30	40	
	FRANCO DA ROCHA	35	20	30	
	CAIEIRAS	45	10	40	

Linha 10-Turquesa



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

LINHA 10 - TURQUESA - SÃO CAETANO / RIO GRANDE DA SERRA						
	EMPRESA/GARAGENS	NEXT MOBILIDADE (ALVARENGA)	NEXT MOBILIDADE (SANTO ANDRÉ)	NEXT MOBILIDADE (RIBEIRÃO PIRES)	NEXT MOBILIDADE (CECOM)	
ESTAÇÕES	SÃO CAETANO	45	35	65	35	ARTESP
	UTINGA	40	30	55	25	
	PREFEITO SALADINO	35	25	55	20	
	PROF. CELSO DANIEL - SANTO ANDRÉ	40	15	50	25	
	CAPUAVA	45	25	40	35	
	MAUÁ	50	35	25	40	
	GUAPITUBA	50	45	20	50	
	RIBEIRÃO PIRES	50	60	10	45	
	RIO GRANDE DA SERRA	50	80	15	45	

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

Linha 11-Coral

LINHAS 11 - ANTÔNIO GIANETTI NETO/ ESTUDANTES						
E S T A Ç O E S	EMPRESAS	RADIAL (Ferraz)	RADIAL (Suzano)	TIP BUS	PASSARO MARRON (Mogi)	ALTO TETÊ
	ANTONIO GIANETTI	10	30	40	40	65
	FERRAZ VASCONCELOS	10	30	30	40	60
	POA	20	25	20	30	55
	CALMON VIANA	25	15	20	30	50
	SUZANO	30	5	30	30	45
	JUNDIAPÉBA	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

ARTESP

Linha 12-Safira

LINHA - 12 - SAFIRA ENG.º MANOEL FEIO / ARACARE										
E S T A Ç O E S	EMPRESAS/GARAGENS	TIP BUS	RADIAL (Ferraz)	RADIAL (Suzano)	PASSAROMARRON (Str. Isabele)	ARUJA	TRANSOUBRIA	GUARULHOS S/A	VILA GALVÃO	ALTO TETÊ
	ENG. MANOEL FEIO	10	30	20	60	60	70	45	50	60
	ITAQUAJECETUBA	10	35	20	40	60	60	45	60	60
	ARACARE	20	35	20	80	90	70	50	70	55

ARTESP

Linha 13-Jade

LINHA - 13 - JADE - ENG. GOULART/ AEROPORTO DE GUARULHOS (INCLUSIVE AIRPORT EXPRESS)									
E S T A Ç O E S	EMPRESAS/GARAGENS	ARUJA	GUARULHOS	MANIPORÁ	PASSARO MARRON	SERVIENG	TIPBUS	TRANSOUBRIA	VILA GALVÃO
	ENG. GOULART	50	45	70	60	25	40	120	30
	CECAP	50	15	50	50	30	40	40	20
	AEROPORTO	55	10	50	60	35	45	40	25

ARTESP

B – TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA VIAMOBILIDADE 8 E 9

Linha 8 - Diamante

ARTESP TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA VIAMOBILIDADE 8 E 9

LINHA - 8 - DIAMANTE - AMADOR BUENO / PRESIDENTE ALTINO									
	EMPRESAS	BB. JANDIRA/ RALJP	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	A R T E S P
	AMBUITÁ	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	
	QUINTAUNA	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		

ANEXO XVI A - PLANILHAS DE TEMPO DE PERCURSO DA ARTESP EM MINUTOS PARA TREM TURÍSTICO

Linhas 7-Rubi

ARTESP TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS GARAGEM DAS EMPRESAS PERMISSONÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA TIC TRENS

LINHA - 7 - RUBI - EXPRESSO TURÍSTICO		
LUZ / JUNDIAI		
E S T A Ç O E S	EMPRESA/GARAGEM	JURUBUPUNGA
		LUZ
	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
	VARZEA PAULISTA	85
	JUNDIAI	80

Linha 10-Turquesa

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

LINHA 10 - TURQUESA - EXPRESSO TURÍSTICO					
LUZ / PARANAPIACABA					
E S T A Ç O E S	EMPRESA/GARAGENS	NEXT MOBILIDADE (ALVARENGA)	NEXT MOBILIDADE (SANTO ANDRÉ)	NEXT MOBILIDADE (RIBEIRÃO PIRES)	NEXT MOBILIDADE (CECOM)
			LUZ	60	70
	BRÁS	50	60	70	35
	MOÓCA	45	55	65	30
	IPIRANGA	45	50	60	25
	TAMANDUATEÍ	35	45	55	25
	SÃO CAETANO	45	35	65	35
	UTINGA	40	30	55	25
	PREFEITO SALADINO	35	25	55	20
	PROF. CELSO DANIEL - SANTO ANDRÉ	40	15	50	25
	PIRELLI	-	-	-	-
	CAPUAVA	45	25	35	35
	MAUÁ	50	35	25	40
	GUAPITUBA	50	45	20	50
	RIBEIRÃO PIRES	50	60	10	45
	RIO GRANDE DA SERRA	50	80	15	45
	PARANAPIACABA	60	85	25	50

Linhas 11- Coral e 12 – Safira

ARTESP TEMPO EM MINUTOS DE DESLOCAMENTO DE VEÍCULOS GRAGEM DAS EMPRESAS PERMISSINÁRIAS ÀS ESTAÇÕES DA CPTM

LINHAS 11 - CORAL E 12 - SAFIRA - EXPRESSO TURÍSTICO					
LUZ / MOGI DAS CRUZES					
	EMPRESAS	ALTO TIETE	PÁSSARO MARANHÃO	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	

ARTESP

ANEXO XXII – TIC TRENS - VIAMOBILIDADE 8 E 9 / VIAMOBILIDADE 8 E 9 – TIC TRENS

1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema TIC TRENS e o Sistema VIAMOBILIDADE 8 E 9, no caso de eventual paralisação operacional de um dos sistemas.

2. PARALISAÇÃO DA TIC TRENS

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. TIC TRENS

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 TIC TRENS ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à VIAMOBILIDADE 8 E 9 para a desativação do PAESE.

2.1.2. VIAMOBILIDADE 8 E 9

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9, após o comunicado da TIC TRENS, 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 TIC TRENS deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9, 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 8 E 9 nas estações integradas.

b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da TIC TRENS, o Centro de Controle Operacional da TIC TRENS poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9 a liberação dos bloqueios aos usuários da TIC TRENS 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 TIC TRENS.

O total de entradas de usuários oriundos da TIC TRENS 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 TIC TRENS, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9.

2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita, a cada acionamento do PAESE a VIAMOBILIDADE 8 E 9 apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a TIC TRENS, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAMOBILIDADE 8-9 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 TIC TRENS atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

3. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 8 E 9

3.1. ATRIBUIÇÕES

3.1.1. VIAMOBILIDADE 8 E 9

- a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo o Centro de Controle Operacional da TIC TRENS, por meio do seu Centro de Controle, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema da VIAMOBILIDADE 8 E 9, especificando a estratégia a ser implementada.
- b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à TIC TRENS para a desativação do PAESE.

3.1.2. TIC TRENS

- a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, após o comunicado pela VIAMOBILIDADE 8 E 9, 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 8 E 9 deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da TIC TRENS, 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 TIC TRENS nas estações integradas.

b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAMOBILIDADE 8 E 9, o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9 poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da TIC TRENS a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAMOBILIDADE 8 E 9 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 8 E 9.

O total de entradas de usuários oriundos da VIAMOBILIDADE 8 E 9 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 8 E 9, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da TIC TRENS.

3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a TIC TRENS 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 8 E 9, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da TIC TRENS 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 8 E 9 atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

ANEXO XXIII – TIC TRENS – ARTESP

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 ARTESP, no caso de eventual paralisação operacional da TIC TRENS.

2. PARALISAÇÃO DA TIC TRENS.

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. TIC TRENS.

- 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 TIC TRENS ao Centro de Gestão e Supervisão da ARTESP, especificando a estratégia a ser implantada.
- b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema TIC TRENS 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 ARTESP para a desativação do PAESE.

2.1.2. ARTESP

- a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão, após o comunicado do Centro de Controle Operacional da TIC TRENS, 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS, no trecho afetado poderá ser realizado por meio do sistema PAESE, entre a TIC TRENS 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 TIC TRENS.

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

- b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da TIC TRENS.

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 ARTESP.

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 ARTESP 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 ARTESP à TIC TRENS, 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 XXIV – TIC TRENS – 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 TIC TRENS.

2. PARALISAÇÃO DA TIC TRENS.

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. TIC TRENS.

- 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao Sistema de Ônibus Municipal.
- b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo da TIC TRENS 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 TIC TRENS.

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 TIC TRENS.

- c) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da TIC TRENS ou restrição significativa da oferta de trens:

Para esta situação, a SPTrans estabelecerá conforme solicitação da TIC TRENS, 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 TIC TRENS.
- 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 TIC TRENS, o horário da circulação da linha especial circular, para que a TIC TRENS 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 convenente que acionou dar ciência e concordância às apurações apontadas pela empresa operadora, por ocasião do encerramento do PAESE. A ausência de assinatura da convenente 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 convenente 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 convenente 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 convenente 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.
- ✓ No caso da SPTrans não ter possibilidade de atender o PAESE, deve formalizar por e-mail corporativo para que a convenente 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 TIC TRENS.

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 – ARTESP, 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 – ARTESP.

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 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 - ARTESP, 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 XXV – TIC TRENS – CPTM / CPTM – TIC TRENS

1. INTRODUÇÃO

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

2. PARALISAÇÃO DA TIC TRENS.

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. TIC TRENS.

- 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 TIC TRENS e ao Centro de Controle Operacional da CPTM, 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 CPTM para a desativação do PAESE.

2.1.2. CPTM

- 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS deve 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, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para a CPTM nas estações integradas.

2) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da TIC TRENS, o Centro de Controle Operacional da TIC TRENS poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da CPTM a liberação dos bloqueios aos usuários da TIC TRENS 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 TIC TRENS.

O total de entradas de usuários oriundos da TIC TRENS 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 TIC TRES, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da CPTM.

2.3. 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 TIC TRENS, 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 TIC TRENS atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

3. PARALISAÇÃO DA CPTM

3.1. ATRIBUIÇÕES

3.1.1. CPTM

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 CPTM ao Centro de Controle Operacional da TIC TRENS, 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 TIC TRENS para a desativação do PAESE.

3.1.2. TIC TRENS

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 CPTM, 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

A CPTM deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da TIC TRENS, 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 TIC TRENS nas estações integradas.

2) 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 TIC TRENS 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.

3) 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 TIC TRENS.

3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a TIC TRENS 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 TIC TRENS 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.

ANEXO XXVI – TIC TRENS – METRÔ / METRÔ – TIC TRENS

1. INTRODUÇÃO

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

2. PARALISAÇÃO DA TIC TRENS.

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. TIC TRENS.

- 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 TIC TRENS e 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS, o Centro de Controle Operacional da TIC TRENS poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional do METRÔ a liberação dos bloqueios aos usuários da TIC TRENS 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 TIC TRENS.

O total de entradas de usuários oriundos da TIC TRENS 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 TIC TRES, 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 TIC TRENS, 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS, 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 TIC TRENS para a desativação do PAESE.

3.1.2. TIC TRENS

- 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 TIC TRENS, 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS 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 TIC TRENS.

3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a TIC TRENS 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 TIC TRENS 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.