



CONVÊNIO METRÔ Nº 1001608601

CONVÊNIO CPTM Nº 014621408100

CONVÊNIO EMTU Nº 001/2021

CONVÊNIO SPTRANS Nº 2021/0130-01-00

CONVÊNIO VIAQUATRO Nº 1001608601

CONVÊNIO VIAMOBILIDADE Nº 1001608601

TERMO DE ADITAMENTO Nº01 AO CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO OPERACIONAL PARA MÚTUO APOIO EM SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA QUE ENTRE SI CELEBRAM A “COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM”, A “EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A – EMTU”, A “COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ”, A “SÃO PAULO TRANSPORTE S/A – SPTrans”, A “VIAQUATRO - CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A” E A “VIAMOBILIDADE – CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.”

Pelo presente instrumento particular e na melhor forma de direito, a **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM** – com sede nesta capital, na Rua Boa Vista nº 185, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 71.832.679/0001-23, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 113.898.614.110, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“CPTM”**, a **EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A – EMTU** – com sede nesta capital, na Rua XV de Novembro nº 244, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 58.518.069/0001-91, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 112.208.711.111, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“EMTU”**, a **COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ**, com sede nesta capital, na Rua Boa Vista, 175 Bloco B, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 62.070.362/0001- 06, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 104.978.186.113, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“METRÔ”**, a **SÃO PAULO TRANSPORTE S/A – SPTrans**, com sede nesta capital, na Rua Boa Vista nº 236, Centro, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº. 60.498.417/0001-58, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus Estatutos Sociais, ora denominada simplesmente **“SPTrans”**, a **CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A**, com sede nesta capital, na Rua Heitor dos Prazeres nº 320, Vila Sônia, devidamente cadastrada no CNPJ 07.682.638/0001-07e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 144.041.149.113, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente **“VIAQUATRO”** e a **CONCESSIONÁRIA**



DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A., com sede nesta capital, na Estrada de Itapecerica, 4157 – Capão Redondo, devidamente cadastrada no CNPJ sob o nº 29.938.085/0001-35, e inscrita na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo sob o nº 119.267.893.111, neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente “**VIAMOBILIDADE**”, têm certo e ajustado as obrigações e compromissos recíprocos que ora assumem, na forma de Lei Federal nº 13.303/2016, de 30/06/2016, de seus respectivos Regulamentos de Licitações e Contratos, Códigos de Conduta e Integridade, Código de Conduta e Integridade de Fornecedores, Prestadores de Serviços e Parceiros e legislação estadual pertinente, nos termos das cláusulas e condições que se seguem:

1. OBJETO

1.1. O presente termo de aditamento tem por objeto:

1.1.1. Incluir 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, n.º 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 , neste ato representada por seus Diretores que subscrevem, de conformidade com seus estatutos, ora denominada simplesmente “**VIAMOBILIDADE 8 E 9**”.

1.1.2. Alterar a denominação da empresa “**VIAMOBILIDADE**”:

De: **CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.**, denominada simplesmente “**VIAMOBILIDADE**”

Para: **CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A.**, denominada simplesmente “**VIAMOBILIDADE 5 E 17**”

1.1.3. Incluir os Anexos XVIII, XIX, XX e XXI:

“ANEXO XVIII – **VIAMOBILIDADE 8 E 9 – VIAQUATRO/ VIAQUATRO – VIAMOBILIDADE 8 E 9**”;

“ANEXO XIX – **VIAMOBILIDADE 8 E 9 – EMTU**”;

“ANEXO XX – **VIAMOBILIDADE 8 E 9 – SPTrans**” e

“ANEXO XXI – **VIAMOBILIDADE 8 E 9 – VIAMOBILIDADE 5 E 17 / VIAMOBILIDADE 5 E 17 – VIAMOBILIDADE 8 E 9**”.

1.1.4. Alterar os anexos XI, XII, XIII e XIV, para fazer constar a inclusão da **VIAMOBILIDADE 8 e 9** e a alteração da denominação para **VIAMOBILIDADE 5 e 17**, respectivamente itens 1 e 2 deste aditivo:



De:

"ANEXO XI – CPTM – VIAMOBILIDADE/VIAMOBILIDADE – CPTM";

"ANEXO XII – VIAMOBILIDADE – EMTU";

"ANEXO XIII – VIAMOBILIDADE – SPTrans" e

"ANEXO XIV – VIAMOBILIDADE – METRÔ / METRÔ – VIAMOBILIDADE".

Para:

"ANEXO XI - CPTM – VIAMOBILIDADE 8 E 9 / VIAMOBILIDADE 8 E 9 – CPTM";

"ANEXO XII - VIAMOBILIDADE 5 E 17 – EMTU";

"ANEXO XIII - VIAMOBILIDADE 5 E 17 – SPTrans" e

"ANEXO XIV - VIAMOBILIDADE 5 E 17 – METRÔ / METRÔ – VIAMOBILIDADE 5 E 17".

- 1.1.5. Alterar o "Anexo XV - Planilhas de Tempo de Percurso da EMTU em minutos para serviço comum", em função da inclusão da VIAMOBILIDADE 8 e 9, para separar as tabelas de Tempo de Percurso da CPTM e da VIAMOBILIDADE 8 e 9.
2. Alteração dos itens 8.1, 8.2, 8.3, 8.4 e 8.5 da CLÁUSULA OITAVA – CONFIDENCIALIDADE do Convênio PAESE, que passam a vigorar com a seguinte redação:

8. CLÁUSULA OITAVA – DA CONFIDENCIALIDADE

8.1. As PARTÍCIPIES concordam em manter a confidencialidade de quaisquer informações que sejam legalmente classificadas como sigilosas pelas quais venham a ter acesso, conhecimento ou que venham a lhes ser confiadas em razão da celebração e execução deste Convênio, inclusive aquelas relativas, mas não se limitando, a materiais, produtos, sistemas, técnicas, estratégias, normas, métodos de operação, pormenores, inovações, segredos comerciais, marcas, criações, especificações técnicas e comerciais.

8.2. As PARTÍCIPIES comprometem-se a não revelar, reproduzir, utilizar, dar conhecimento, copiar, fornecer, emprestar, ceder ou permitir acesso de terceiros, a qualquer título e sob nenhuma forma ou hipótese, às informações que tiverem seu uso cedido em caráter de confidencialidade.

8.3. As PARTÍCIPIES comprometem-se a zelar pela segurança dos bens e equipamentos onde as informações cedidas em confidencialidade estejam guardadas ou armazenadas, protegendo-as contra qualquer tipo de acesso não autorizado.

8.4. Somente poderão ter acesso às informações cedidas confidencialmente os diretores e empregados das PARTÍCIPIES diretamente envolvidos nas atividades deste Convênio e que delas necessitem ou que delas façam uso, ficando as PARTÍCIPIES responsáveis por assegurar que todos eles tenham conhecimento e cumpram com o compromisso de confidencialidade.



8.5. Comprometem-se, ainda, as PARTÍCIPIES a:

8.5.1. Obter o prévio e expresso consentimento, por escrito de todas as PARTÍCIPIES, para:

8.5.1.1. A eventual publicação de quaisquer relatórios, ilustrações, entrevistas ou detalhes relacionados ao objeto deste Convênio que contenham informações confidenciais;

8.5.1.2. A utilização de informações confidenciais relacionadas ao presente Convênio em concursos, prêmios, licitações;

8.5.2. Notificar as demais PARTÍCIPIES na hipótese de ter havido alguma divulgação não autorizada dos Dados Confidenciais.

3. VIGÊNCIA

O presente aditivo passa a ter vigência a partir de 27/01/2022, mantendo-se todas as condições estabelecidas no Convênio.

4. RATIFICAÇÃO

Ficam ratificadas as demais cláusulas e anexos do Convênio de Cooperação Operacional CPTM nº 014621408100 - EMTU/SP nº 001/2021 - METRÔ nº 1001608601 - VIAQUATRO nº 1001608601 - SPTRANS nº 2021/0130-01-00 - VIAMOBILIDADE nº 1001608601, que não foram objeto de alteração pelo presente instrumento.

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 07 (sete) vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo.

São Paulo, 21/01/2022

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S.A - EMTU

FRANCISCO EIJI
WAKEBE:06514919
839

Assinado de forma digital por
FRANCISCO EIJI
WAKEBE:06514919839
Dados: 2021.12.28 10:55:40
-03'00'

MARCO ANTONIO
ASSALVE:6751071086
3

Assinado de forma digital por
MARCO ANTONIO
ASSALVE:67510710863
Dados: 2021.12.28 11:44:46 -03'00'

SÃO PAULO TRANSPORTES S.A - SPTRANS

WAGNER CHAGAS
ALVES:007499948
60

Assinado de forma digital
por WAGNER CHAGAS
ALVES:00749994860
Dados: 2021.12.20 10:52:37
-03'00'

VALDEMAR GOMES
DE
MELO:04609525879

Assinado de forma digital
por VALDEMAR GOMES
DE MELO:04609525879
Dados: 2021.12.20
16:49:00 -03'00'



COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM



GILSA EVA DE
 SOUZA
 COSTA:95567968191

Assinado de forma digital por GILSA EVA DE
 SOUZA COSTA:95567968191
 DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria da
 Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF
 A3, ou=(EM BRANCO), ou=presencial,
 ou=11735236000192, cn=GILSA EVA DE
 SOUZA COSTA:95567968191
 Dados: 2021.12.23 16:39:48 -03'00'

LUIZ EDUARDO
 ARGENTON:0563249
 6848

Assinado de forma digital por LUIZ
 EDUARDO
 ARGENTON:05632496848
 Dados: 2021.12.23 15:43:58 -03'00'

CONCESSIONÁRIA DA LINHA 4 DO METRÔ DE SÃO PAULO - VIA QUATRO

FRANCISCO
 PIERRINI

Digitally signed by FRANCISCO PIERRINI
 DN: dc=intranet, dc=viamob5e17, ou=Linha
 5, ou=Corporate, ou=Colaboradores,
 cn=FRANCISCO PIERRINI,
 email=francisco.pierrini@grupoccr.com.br
 Date: 2022.01.17 08:58:22 -03'00'

Maurício
 Dimitrov

Assinado de forma digital por Maurício
 Dimitrov
 DN: dc=br, dc=com, dc=viaquatro,
 ou=Corporate, ou=Colaboradores,
 cn=Maurício Dimitrov,
 email=mauricio.dimitrov@grupoccr.com.br
 Dados: 2021.12.29 10:11:57 -03'00'

CONCESSIONÁRIA DAS LINHAS 5 E 17 DO METRÔ DE SÃO PAULO S.A-VIA MOBILIDADE 5 E 17

FRANCISCO
 PIERRINI

Digitally signed by FRANCISCO PIERRINI
 DN: dc=intranet, dc=viamob5e17, ou=Linha
 5, ou=Corporate, ou=Colaboradores,
 cn=FRANCISCO PIERRINI,
 email=francisco.pierrini@grupoccr.com.br
 Date: 2022.01.17 08:57:52 -03'00'

Maurício
 Dimitrov

Assinado de forma digital por Maurício
 Dimitrov
 DN: dc=br, dc=com, dc=viaquatro,
 ou=Corporate, ou=Colaboradores,
 cn=Maurício Dimitrov,
 email=mauricio.dimitrov@grupoccr.com.br
 Dados: 2021.12.29 10:12:37 -03'00'

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

FRANCISCO
 PIERRINI

Digitally signed by FRANCISCO PIERRINI
 DN: dc=intranet, dc=viamob5e17, ou=Linha
 5, ou=Corporate, ou=Colaboradores,
 cn=FRANCISCO PIERRINI,
 email=francisco.pierrini@grupoccr.com.br
 Date: 2022.01.17 08:58:57 -03'00'

FERNANDO LUIZ
 NUNES:07279500
 889

Assinado de forma digital por
 FERNANDO LUIZ
 NUNES:07279500889
 Dados: 2021.12.28 18:40:51
 -03'00'

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ

MILTON PINTO DA
 SILVA
 JUNIOR:3165971080
 4

Assinado de forma digital
 por MILTON PINTO DA SILVA
 JUNIOR:31659710804
 Dados: 2021.12.03 14:11:58
 -03'00'

MILTON GIOIA
 JUNIOR:007023
 60899

Assinado de forma digital
 por MILTON GIOIA
 JUNIOR:00702360899
 Dados: 2021.12.06
 14:52:43 -03'00'

FABRICIO DE ASSIS
 ALVES:3094080880
 3

Assinado de forma digital por
 FABRICIO DE ASSIS
 ALVES:30940808803
 Dados: 2021.11.30 11:24:06
 -03'00'

Testemunhas:



ANEXO XI – CPTM - VIAMOBILIDADE 8 E 9 / VIAMOBILIDADE 8 E 9 - CPTM

1. INTRODUÇÃO

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

2. PARALISAÇÃO DA CPTM

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. CPTM

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

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à VIAMOBILIDADE 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 CPTM, transmitindo instruções às estações envolvidas.

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

2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

a) Acionamento

A CPTM deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 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 CPTM, o Centro de Controle Operacional da CPTM poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9 a liberação dos bloqueios aos usuários da CPTM nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes da CPTM.

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

c) Desativação do Plano

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

3.1.2. CPTM

- a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, após o comunicado pela VIAMOBILIDADE 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 CPTM, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema CPTM nas estações integradas.

b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAMOBILIDADE 8 E 9, o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9 poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da CPTM 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 CPTM.



3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a CPTM apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a VIAMOBILIDADE 8 E 9, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da CPTM pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da VIAMOBILIDADE 8 E 9 atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.



ANEXO XII - VIAMOBILIDADE 5 E 17 – EMTU

1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus Intermunicipal da Região Metropolitana de São Paulo, gerenciado pela EMTU, no caso de eventual paralisação operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17.

2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 5 E 17.

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. VIAMOBILIDADE 5 E 17.

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 5 E 17. ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAMOBILIDADE 5 E 17. ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM e ao Departamento de Trânsito de cada município da Região Metropolitana, atingido pela paralisação.

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

2.1.2. EMTU

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão, após o comunicado do Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17., 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 5 E 17. 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 5 E 17 no trecho afetado poderá ser realizado por meio do sistema PAESE, entre a VIAMOBILIDADE 5 E 17 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 5 E 17.

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

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAMOBILIDADE 5 E 17.

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

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

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

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

2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO



No esquema de atendimento da EMTU à VIAMOBILIDADE 5 E 17., não há criação de linha especial de ônibus e, portanto, não implica em custos adicionais a serem ressarcidos.

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



ANEXO XIII - VIAMOBILIDADE 5 E 17 – 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 5 E 17.

2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 5 E 17.

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. VIAMOBILIDADE 5 E 17.

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 5 E 17. 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 5 E 17., transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao Sistema de Ônibus Municipal.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo da VIAMOBILIDADE 5 E 17. 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 5 E 17.



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 5 E 17.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAMOBILIDADE 5 E 17. ou restrição significativa da oferta de trens:

Para esta situação, a SPTrans estabelecerá conforme solicitação da VIAMOBILIDADE 5 E 17., 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 5 E 17.
- 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 5 E 17., 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 5 E 17.

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

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

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

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

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

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

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

2.4. FORMA DE REAJUSTE



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

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

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

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

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

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

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



ANEXO XIV - VIAMOBILIDADE 5 E 17 – METRÔ / METRÔ – VIAMOBILIDADE 5 E 17

1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema METRÔ e Sistema VIAMOBILIDADE 5 E 17., no caso de eventual paralisação operacional de um dos Sistemas.

2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 5 E 17.

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. VIAMOBILIDADE 5 E 17.

1) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAMOBILIDADE 5 E 17.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 VIAMOBILIDADE 5 E 17.transmitindo instruções às estações envolvidas.

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

2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

1) Acionamento

A VIAMOBILIDADE 5 E 17. deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional do METRÔ, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o METRÔ nas estações integradas.



2) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAMOBILIDADE 5 E 17., o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17. poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional do METRÔ a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAMOBILIDADE 5 E 17. nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes da VIAMOBILIDADE 5 E 17.

O total de entradas de usuários oriundos da VIAMOBILIDADE 5 E 17. será obtido por meio da leitura do contador mecânico dos bloqueios selecionados.

3) Desativação do Plano

O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17., que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional do METRÔ.

2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, o METRÔ apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a VIAMOBILIDADE 5 E 17., cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples do METRÔ pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da VIAMOBILIDADE 5 E 17. atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

3. PARALISAÇÃO DO METRÔ

3.1. ATRIBUIÇÕES

3.1.1. METRÔ

1) Comunicar por telefone e e-mail corporativo, por meio do Centro de Controle Operacional, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema METRÔ



ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17., especificando a estratégia a ser implementada.

2) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar via telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17. para a desativação do PAESE.

3.1.2. VIAMOBILIDADE 5 E 17.

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

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

3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

1) Acionamento

O METRÔ deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17., o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para a VIAMOBILIDADE 5 E 17. nas estações integradas.

2) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços do METRÔ, o Centro de Controle Operacional do METRÔ poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17. a liberação dos bloqueios aos usuários do METRÔ nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes do METRÔ.

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

3) Desativação do Plano



O plano será desativado pelo Centro de Controle Operacional do METRÔ, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17.

3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a VIAMOBILIDADE 5 E 17. apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra o METRÔ, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAMOBILIDADE 5 E 17. pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

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



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

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

Linhas 7-Rubi e 10 - Turquesa



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

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



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

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

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



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

LINHA 11 - CORAL - ANTÔNIO GIANETTI NETO / ESTUDANTES							
	EMPRESAS	RADIAL (Ferraz)	RADIAL (Suzano)	TIP BUS	PÁSSARO MARROW (Mogi)	ALTO TIETÊ	F M
	ANTONIO GIANETTI	10	30	40	40	65	

LINHA - 12 - SAFIRA ENG.º MANOEL FEIO / ARACARÉ										
E S T A C I O E S	EMPRESAS	TP BUS	RADAL (Ferraz)	RADAL (Suzano)	PÁSSARO MARRON (Sta Isabel)	ARUA	TRANSUTRA	GUARULHOS SA	VILA GALVÃO	ALTO TIETÊ
	ENG. MANOEL FEIO	10	30	20	60	60	70	45	50	60
	ITAQUAQUECETUBA	10	35	20	40	60	60	45	60	80
	ARACARÉ	20	35	20	80	90	70	50	70	55



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

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

Linha 8 - Diamante



**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/ RAUP	RAPOSO TAVARES	OSASCO - FILIAL	DEL REY	ETT CARAPICUIBA	URUBUPUNGÁ	OSASCO - MATRIZ	E M T U
E S T A Ç Õ E S	AMADOR BUENO	35	40	50	45	90	70	90	
	AMBUIÁ	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	
	CARAPICUIBA	25	85	20	10	16	40	30	
	GEN. MIGUEL COSTA	30	90	30	15	19	35	30	
	QUINTAÚNA	35	90	30	18	21	35	25	
	CTE. SAMPAIO	40	95	35	22	24	30	20	
	OSASCO	45	95	40	27	33	20	30	
	PRESIDENTE ALTINO	50	95	40	32	37	20	30	

**ANEXO XVIII –VIAMOBILIDADE 8 E 9– VIAQUATRO / VIAQUATRO–VIAMOBILIDADE 8 E 9****1. INTRODUÇÃO**

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

2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 8 E 9**2.1. ATRIBUIÇÕES****2.1.1. VIAMOBILIDADE 8 E 9**

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

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

2.1.2. VIAQUATRO

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, após o comunicado da 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.

2.2. OPERACIONALIZAÇÃO**a) Acionamento**

A VIAMOBILIDADE 8 E 9 deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO, o caráter preventivo ou o problema que motivou o estado de emergência, o trecho paralisado, a estratégia adotada e a quantidade aproximada de usuários que serão transferidos para o sistema VIAQUATRO nas estações integradas.

b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAMOBILIDADE 8 E 9, o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9 poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO 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 da CPTM.

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 VIAQUATRO.

2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO



Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a VIAQUATRO apresentará documento de reembolso oficial, por meio eletrônico ao Gestor do Convênio, ou outro que assim for designado, com confirmação de recebimento, contra a VIAMOBILIDADE 8 E 9, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAQUATRO pelo número apurado na contagem dos contadores dos bloqueios selecionados.

Em situação especial em que não haja condições de se apurar o número exato de usuários da VIAMOBILIDADE 8 E 9 atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.

3. PARALISAÇÃO DA VIAQUATRO

3.1. ATRIBUIÇÕES

3.1.1. VIAQUATRO

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9, por meio do seu Centro de Controle, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema da VIAQUATRO, especificando a estratégia a ser implementada.

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

3.1.2. VIAMOBILIDADE 8 E 9

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

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

3.2. OPERACIONALIZAÇÃO

a) Acionamento

A VIAQUATRO deverá informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9, 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 VIAMOBILIDADE 8 E 9 nas estações integradas.

b) Liberação dos Bloqueios

Dependendo das circunstâncias da degradação dos serviços da VIAQUATRO, o Centro de Controle Operacional da VIAQUATRO poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9 a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAQUATRO nas estações onde não há a transferência gratuita. Neste caso será posicionado um grupo de bloqueios, de modo a permitirem o acesso aos usuários provenientes do Sistema VIAQUATRO.

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

c) Desativação do Plano

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



3.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

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



ANEXO XIX – VIAMOBILIDADE 8 E 9 – EMTU

1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo sistema de ônibus Intermunicipal da Região Metropolitana de São Paulo, gerenciado pela EMTU, no caso de eventual paralisação operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9.

2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 8 E 9

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. VIAMOBILIDADE 8 E 9

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 8 E 9 ao Centro de Gestão e Supervisão da EMTU, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema VIAMOBILIDADE 8 E 9 ao Centro de Operações da Polícia Militar – COPOM e ao Departamento de Trânsito de cada município da Região Metropolitana, atingido pela paralisação.

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

2.1.2. EMTU

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Gestão e Supervisão, após o comunicado do Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9, 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 8 E 9 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 8 E 9, no trecho afetado poderá ser realizado por meio do sistema PAESE, entre a VIAMOBILIDADE 8 E 9 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 8 E 9.

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

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAMOBILIDADE 8 E 9.

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



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

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

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

2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

No esquema de atendimento da EMTU à VIAMOBILIDADE 8 E 9, 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 XX - VIAMOBILIDADE 8 E 9 – 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 8 E 9.

2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 8 E 9

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. VIAMOBILIDADE 8 E 9

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 8 E 9 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 8 E 9, transmitindo instruções às empresas operadoras envolvidas, pertencentes ao Sistema de Ônibus Municipal.

b) Comunicar o estado de emergência ou de caráter preventivo da VIAMOBILIDADE 8 E 9 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 8 E 9.

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 8 E 9.

b) Situação B: Corresponde à paralisação PARCIAL da VIAMOBILIDADE 8 E 9 ou restrição significativa da oferta de trens:

Para esta situação, a SPTrans estabelecerá conforme solicitação da VIAMOBILIDADE 8 E 9, 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 8 E 9



- 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 8 E 9, o horário da circulação da linha especial circular, para que a VIAMOBILIDADE 8 E 9 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 8 E 9.

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

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

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

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

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

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

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

2.4. FORMA DE REAJUSTE

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

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

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

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



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

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

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



ANEXO XXI - VIAMOBILIDADE 8 E 9 – VIAMOBILIDADE 5 E 17 / VIAMOBILIDADE 5 E 17 – VIAMOBILIDADE 8 E 9

1. INTRODUÇÃO

Este plano tem como finalidade estabelecer os procedimentos a serem adotados pelo Sistema

VIAMOBILIDADE 8 E 9 e o Sistema VIAMOBILIDADE 5 E 17, no caso de eventual paralisação operacional de um dos sistemas.

2. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 8 E 9

2.1. ATRIBUIÇÕES

2.1.1. VIAMOBILIDADE 8 E 9

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 8 E 9 ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17, especificando a estratégia a ser implantada.

b) Quando da normalização da operação do sistema, comunicar por telefone e e-mail corporativo à VIAMOBILIDADE 5 E 17 para a desativação do PAESE.

2.1.2. VIAMOBILIDADE 5 E 17

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE, após o comunicado da 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.

2.2. OPERACIONALIZAÇÃO

a) Acionamento

A VIAMOBILIDADE 8 E 9 deve informar por telefone e e-mail corporativo ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17, 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 5 E 17 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 VIAMOBILIDADE 5 E 17 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 da 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 VIAMOBILIDADE 5 E 17.

2.3. FORMA DE REMUNERAÇÃO

Nas estações onde não houver integração gratuita a cada acionamento do PAESE, a VIAMOBILIDADE 5 E 17 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 VIAMOBILIDADE 5 E 17 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.

3. PARALISAÇÃO DA VIAMOBILIDADE 5 E 17

3.1. ATRIBUIÇÕES

3.1.1. VIAMOBILIDADE 5 E 17

a) Comunicar por telefone e e-mail corporativo o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9, por meio do seu Centro de Controle, o estado de emergência ou de caráter preventivo do sistema da VIAMOBILIDADE 5 E 17, especificando a estratégia a ser implementada.

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.

3.1.2. VIAMOBILIDADE 8 E 9

a) Ativar ou desativar o PAESE, por meio do Centro de Controle Operacional, após o comunicado pela VIAMOBILIDADE 5 E 17, 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 5 E 17 deverá 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, 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 VIAMOBILIDADE 5 E 17, o Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 5 E 17 poderá solicitar ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9 a liberação dos bloqueios aos usuários da VIAMOBILIDADE 5 E 17 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 5 E 17.



O total de entradas de usuários oriundos da VIAMOBILIDADE 5 E 17 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 5 E 17, que informará por telefone e e-mail corporativo a normalização da situação ao Centro de Controle Operacional da VIAMOBILIDADE 8 E 9.

3.3. 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 VIAMOBILIDADE 5 E 17, cujo montante será calculado multiplicando-se o valor unitário de uma passagem simples da VIAMOBILIDADE 8 E 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 VIAMOBILIDADE 5 E 17 atendidos, será adotado o processo de cálculo por estimativa.