



CONVÊNIO Nº 056322408100

CONVÊNIO PARA USO COMPARTILHADO DE LINHAS, DE ÁREAS, DE INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS E DE SERVIÇOS, E PARA EXECUÇÃO DE ATIVIDADES DO PROJETO DAS SEGREGAÇÕES E DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO QUE ENTRE SI CELEBRAM A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM E A MRS LOGÍSTICA S. A. – MRS

Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, a **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**, sociedade com sede no Estado e Capital de São Paulo, na Rua Boa Vista, 185, CNPJ nº 71.832.679/0001-23, neste ato representada por seu Diretor Presidente, Pedro Tegon Moro, por seu Diretor de Operação e Manutenção, Luiz Eduardo Argenton, e por sua Diretora Administrativa e Financeira, Gilsa Eva de Souza Costa, que subscrevem o presente, na forma de seus atos constitutivos, doravante denominada **CPTM** ou **PARTÍCIPE** e a **MRS LOGÍSTICA S.A.**, sociedade com sede no Estado e Capital do Rio de Janeiro, no Bairro de Botafogo, na Praia de Botafogo, 228, sala 707, CNPJ nº 01.417.222/0001-77 e filiais inscritas no CNPJ nº 01.417.222/0002-58 em São Paulo e CNPJ nº 01.417.222/0003-39 em Juiz de Fora, neste ato representada por seu Diretor-Presidente, Guilherme Segalla de Mello, e por seu Diretor de Relações Institucionais, Luiz Gustavo de Assis Bambini, que também subscrevem o presente, doravante designada **MRS** ou **PARTÍCIPE**, em conjunto aqui designadas **PARTÍCIPEs**, na forma de Lei Federal nº 13.303/2016, de 30/06/2016, do Regulamento de Licitações, Contratos e Demais Ajustes da **CPTM**, no que aplicável, respectivos Códigos de Integridade e legislação pertinente, resolvem celebrar o presente instrumento considerando o abaixo disposto e nos termos das seguintes cláusulas e condições:

CONSIDERANDO QUE:

- I. a **MRS** tem, nos termos do Contrato de Concessão firmado com a União Federal, o direito de explorar o serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Sudeste, com direito de passagem e compartilhamento de linhas, podendo, mediante as devidas autorizações aplicáveis, firmar parceria e convênios de modo a regular parte de suas atividades;
- II. a **CPTM** tem, como objeto, em função da autorização expressa na Lei Estadual nº 7.861, de 28 de maio de 1992, e demais atos complementares,

1



Assinado com senha por RODRIGO SARTORATTO DE ALENCAR - Testemunha / CPG - 27/01/2023 às 18:54:05, PEDRO TEGON MORO - DIRETOR PRESIDENTE / PR - 27/01/2023 às 18:55:35, LUIZ EDUARDO ARGENTON - DIRETOR / DO - 27/01/2023 às 18:55:55, LUIZ GUSTAVO DE ASSIS BAMBINI - Diretor / 01417222000177 - 27/01/2023 às 18:56:43, CLAUDENILDO DOS SANTOS CHAVES - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:13:44, GILSA EVA DE SOUZA COSTA - DIRETOR / DF - 27/01/2023 às 19:20:33, JOSÉ ROBERTO LOURENÇO - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:21:34 e GUILHERME SEGALLA DE MELLO - Presidente / 01417222000177 - 27/01/2023 às 21:07:11. Documento Nº: 63610153-853 - consulta à autenticidade em <https://www.documentos.spsempapel.sp.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=63610153-853>



CPTMDCI202303874A

SIGA

a operação de serviços de transporte ferroviário de passageiros em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;

- III. a **CPTM** transportava em situação normal, pré-pandêmica, cerca de 3 milhões de passageiros por dia útil e que possui planos de modernização e de novos serviços, constantes no seu Plano de Negócios 2020-2025, com a finalidade de elevar a qualidade e a regularidade na prestação do serviço;
- IV. a modernização das Linhas 7, 10, 11, 12 e 13 da **CPTM** compreende a readequação e a implantação de novas estações e de unidades de manutenção, aquisição de novos trens, atualização tecnológica dos sistemas de sinalização, telecomunicações, energia e via permanente, de forma a possibilitar:
- a) a extensão da Linha 11 – Coral (Expresso Leste) e do serviço Expresso Aeroporto, da Linha 13 – Jade até a Estação Barra Funda;
 - b) a extensão da Linha 12 – Safira até a Estação Suzano;
 - c) a manutenção e ampliação dos trens expressos na Linha 10 – Turquesa; e
 - d) a redução dos intervalos entre os trens de passageiros, no período de pico, para até 3 minutos.
- V. o Estado de São Paulo e a União visam propiciar condições para expandir o transporte ferroviário de médio e longo percurso para passageiros, com a implantação de Trens Regionais e Intercidades, sendo que as PARTÍCIPES desejam, por meio do presente instrumento, estabelecer condições mínimas para viabilizar a implantação desse projeto;
- VI. entre os projetos contidos neste instrumento encontra-se o Expresso Turístico, operado pela **CPTM**, com finalidade turística, em Paranapiacaba, atendendo à política do Estado de São Paulo de valorizar e preservar o Patrimônio Histórico e Cultural da Região Metropolitana de São Paulo e de ampliar as opções de lazer disponíveis na metrópole, melhorando a qualidade da vida de seus cidadãos e sua competitividade econômica;
- VII. o ESTADO DE SÃO PAULO divulgou, em agosto de 2021, a Consulta Pública do TIC EIXO NORTE, que se trata de uma concessão patrocinada para a prestação do serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos, compreendendo a construção e operação: (i) dos serviços do Trem Intercidades (“Serviço Expresso”) entre a Barra Funda (São Paulo/SP) e Campinas/SP; (ii) do Trem Intermetropolitano (“TIM”) entre Francisco Morato/SP e Campinas/SP; e (iii) da operação, manutenção e obras, com melhoria do desempenho e da qualidade do serviço da Linha 7-Rubi, atualmente, operada pela **CPTM** (“Serviço Linha 7”);
- VIII. o ESTADO DE SÃO PAULO e a **MRS**, com a interveniência/ anuência da **CPTM** celebraram, em 27 de janeiro de 2023, termo de compromisso com



o objetivo de firmar o interesse das referidas partes em compatibilizar as obrigações constantes deste CONVÊNIO com as responsabilidades do ESTADO DE SÃO PAULO, da **MRS** e da **CPTM**, objetivando, entre outras, vincular este CONVÊNIO no que diz respeito às responsabilidades do ESTADO DE SÃO PAULO, da **MRS** e da **CPTM**, inclusive quanto aos prazos das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, frente à concessão patrocinada do TIC EIXO NORTE, bem como estabelecer a garantia de que no Edital do TIC EIXO NORTE estarão previstas as responsabilidades da concessionária a ser selecionada na licitação correspondente a respeito das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, prazos vinculativos e demais obrigações decorrentes, dentre estas a de sub-rogar as condições deste CONVÊNIO para o trecho entre Barra Funda e Jundiaí, segmento de trecho atualmente operado pela **CPTM**, que ficará sob a concessão da citada concessionária do TIC EIXO NORTE;

- IX. o art. 34 do Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto Federal nº 1.832/1996, estabelece a prioridade da circulação de trens de passageiros, neste caso aqueles operados pela **CPTM**, sobre os demais transportes – exceto os de socorro;
- X. o controle operacional do tráfego de passageiros é feito pelo CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL da **CPTM** (CCO-CPTM), com exceção do trecho entre Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, atualmente sob o controle do CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL da **MRS** (CCO-MRS), sendo, ainda, estudado pelas PARTÍCIPES a viabilidade de transferência do controle operacional do trecho sob responsabilidade do CCO-MRS para o CCO-CPTM, conforme condições e critérios descritos em Plano de Trabalho próprio;
- XI. as PARTÍCIPES entendem haver a necessidade de soluções estruturais para implementar a segregação das futuras operações para melhorar a eficiência operacional e a expansão do transporte ferroviário de passageiros e de cargas;
- XII. a **MRS** estima aumento gradativo de demanda de volume anual de transporte de carga e que, no curto prazo, não possui alternativa para o transporte da carga senão por meio do compartilhamento existente das linhas férreas na Região Metropolitana de São Paulo;
- XIII. a **MRS** e a **CPTM**, no intuito de colaborar na busca de soluções estruturais para o fim do compartilhamento entre trens de carga e de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, mantêm entendimentos com os órgãos estaduais e federais, tendo acordado entre si que a melhor solução técnica



é a segregação física de linhas para trens de carga e de passageiros com a utilização da atual Faixa de Domínio Ferroviária, contemplando:

- a) Projeto da SEGREGAÇÃO NOROESTE: implantação de 01 (uma) via segregada e exclusiva para trens de carga com aproximadamente 56 Km (cinquenta e seis quilômetros), com pátios de cruzamento, entre as regiões das estações Jundiaí e Água Branca;
 - b) Projeto da SEGREGAÇÃO SUDESTE: implantação de 01 (uma) via segregada e exclusiva para trens de carga com aproximadamente 35 Km (trinta e cinco quilômetros), com pátios de cruzamento, entre as regiões das estações Rio Grande da Serra e Brás; e
 - c) ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO: capacitação de infraestrutura e superestrutura que viabilizem o compartilhamento de vias com a **CPTM** no trecho compreendido entre as regiões das estações Água Branca e Brás com aproximadamente 8,5 km (oito quilômetros e quinhentos metros) de forma a permitir a circulação de trens mais pesados e de maior comprimento.
- XIV. algumas obrigações previstas no presente instrumento, em especial em relação à segregação citada na Consideranda acima, estão consoantes com o 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da **MRS** que prorrogou a concessão da Malha Sudeste ("Prorrogação da Concessão") à **MRS** por mais 30 anos, contados a partir de 01 de dezembro de 2026;
- XV. os investimentos financeiros necessários para a implantação dos projetos da SEGREGAÇÃO NOROESTE e SUDESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO foram qualificados como projetos na política pública da União Federal, por meio do MINFRA (Ministério de Infraestrutura) e incluídos na prorrogação do Contrato de Concessão da **MRS**;
- XVI. até que as soluções estruturais de segregação entre os trens de carga e de passageiros sejam efetivadas, as PARTÍCIPES devem observar as normas e restrições técnicas e/ou operacionais estabelecidas neste instrumento e seus respectivos Planos de Trabalho, Anexos e seus Apêndices, aplicáveis às atuais e futuras condições de compartilhamento da malha férrea; e
- XVII. somente a atuação coordenada entre as PARTÍCIPES poderá possibilitar o tráfego nas linhas ferroviárias compartilhadas em condições de segurança operacional, sendo certo que, igualmente, permitirá, em caso de ocorrências operacionais relevantes, evitar ou minorar transtornos graves ou de exceção da operacionalização das modalidades de passageiros e cargas.





TERMO	SIGNIFICADO
	acondicionamento etc., que não serão regularmente transportadas.
CARGA PERIGOSA	De acordo com a regulamentação e normas existentes são classificadas como cargas perigosas as mercadorias pertencentes às seguintes classes: explosivos, gases, líquidos inflamáveis, oxidantes ou peróxidos, tóxicos ou infectantes, materiais radioativos, substâncias corrosivas, perigosos diversos ou mesmo sólidos que possam representar riscos aos trabalhadores e as instalações físicas e ao meio ambiente em geral.
CCO-CPTM	Centro de Controle Operacional da CPTM .
CCO-MRS	Centro de Controle Operacional da MRS .
CESSÃO NÃO ONEROSA	Autorização e cessão de uso de um bem de uma PARTÍCIPE à outra, sem compensação financeira.
CESSÃO ONEROSA	Autorização e cessão de uso de um bem de uma PARTÍCIPE à outra, mediante compensação financeira.
COMISSÃO DE SINDICÂNCIA CONJUNTA	Comissão instituída por membros de ambas as PARTÍCIPIES com a finalidade de apurar causas de ocorrências e responsabilidades, inclusive de ordem financeira.
CONCESSIONÁRIA DO TIC EIXO NORTE	Conforme definido na documentação da Consulta Pública do TIC EIXO NORTE, é a sociedade de propósito específico, na forma de sociedade anônima, constituída pela licitante a ser vencedora da concessão patrocinada do TIC EIXO NORTE à qual será adjudicado o objeto da referida licitação, nos termos da legislação aplicável e do respectivo edital, em consonância com as leis da República Federativa do Brasil.
CONVÊNIO	Instrumento destinado a regular a operação ferroviária e utilização de áreas da faixa de domínio e demais atividades decorrentes do compartilhamento operacional entre as PARTÍCIPIES.



TERMO	SIGNIFICADO
DOCUMENTO FISCAL ou CTe	Documento comprobatório da transação comercial sobre as cargas transportadas pela MRS .
ENCONTRO DE CONTAS	Mecanismo destinado a operacionalizar os créditos e débitos de uma PARTÍCIPE para com a outra.
FAIXA DE DOMÍNIO FERROVIÁRIA	Faixa de terreno de largura variável em relação ao seu comprimento, em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, no caso, da MRS e/ou da CPTM , incluindo áreas adjacentes adquiridas e reservadas à expansão do transporte ferroviário.
FICHA DE PROGRAMAÇÃO E CONTROLE DE TREM DE CARGA	Documento utilizado pela MRS para consolidar informações operacionais sobre os trens e cargas sob sua gestão.
GESTOR(ES)	Profissional(ais) designado(s) pelas PARTÍCIPES para garantir a adequada consecução do CONVÊNIO.
HORÁRIO DE PICO OU PERÍODO DE PICO	Período do dia no qual ocorre maior concentração da demanda de passageiros nos trens metropolitanos, não sendo permitido o tráfego de trens de carga, compreendido aos períodos entre 4h e 9h e 15h e 21h nos dias úteis, bem como entre 4h e 9h nos sábados. Nos dias de domingo e nos feriados não há horários considerados como HORÁRIO DE PICO ou PERÍODO DE PICO.
HORÁRIO DE VALE OU PERÍODO DE VALE	Período do dia de menor demanda pelo transporte de passageiros entre os HORÁRIOS DE PICO ou PERÍODO DE PICO ou entre estes e o horário de finalização dos serviços do transporte de passageiros, compreendido entre 9h e 15h e entre 21h e 24h nos dias úteis e entre 9h e 24h nos sábados. Nos domingos e feriados, o HORÁRIO DE VALE ou PERÍODO DE VALE é considerado entre 4h e 24h.
INTERFERÊNCIAS	São considerados os cabos e equipamentos de rede aérea e sinalização, pilares de viadutos, passarelas, muros de vedação, passagens inferiores, edificações, estações e seus acessos, sistemas viários, redes de água, esgoto, energia elétrica, telefonia, gás,



TERMO	SIGNIFICADO
	derivados de petróleo, etanol, etileno etc., que possam interferir com o espaço físico onde serão implantadas as obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL ou que precisem ser impactados por estas.
INTERVALO	É a paralisação ou redução da velocidade da circulação de trens de passageiros e/ou de carga em vias férreas de uma ou mais linhas, para a realização de atividades e obras que não permitam a passagem de trens ou que imputem restrição ou cautela à passagem de trens durante a sua realização. A concessão dos INTERVALOS já pressupõe a concessão dos acessos necessários à Faixa de Domínio Ferroviária.
LINHAS FÉRREAS	Conjunto de vias permanentes e infraestrutura destinadas a circulação ferroviária entre dois pontos pré-determinados.
MARCO ZERO	Eixo longitudinal da ponte passarela central de pedestres da Estação da Luz, que servirá como referência para o quilômetro zero (km 0) e as demarcações de quilometragem ao longo das Linhas Férreas.
MATERIAL RODANTE	Composições de carros de passageiros, locomotivas, vagões de carga e veículos de serviço em geral, que circulam pela via férrea.
MOSAICO DE ÁREAS	Documento estabelecido por consenso entre MRS e CPTM que define a necessidade de áreas pelas PARTÍCIPES para a viabilização dos projetos das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, adequações e expansões do sistema de transporte metropolitano da CPTM e para implantação de projetos de Trens Regionais e Intercidades (TIC).
NORMAS TÉCNICAS	Documentos estabelecidos por consenso e aprovados por um organismo reconhecido, que fornece, para uso comum e repetitivo, regras,



TERMO	SIGNIFICADO
	diretrizes ou características para atividades ou seus resultados, visando à obtenção de um grau ótimo de ordenação em um dado contexto.
OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS RELEVANTES	Acidentes e/ou incidentes que comprometam total ou parcialmente a operação de alguma das PARTÍCIPEs.
PARTÍCIPEs	Empresas integrantes do CONVÊNIO.
PÁTIOS FERROVIÁRIOS	Estruturas destinadas ao apoio da operação ferroviária, podendo compreender: cruzamento e estacionamento de trens, oficinas, abrigos, almoxarifados e assemelhados.
PERMISSIONÁRIA	PARTÍCIPE autorizada a utilizar determinado bem sob domínio da outra, em caráter oneroso ou não.
PERMITENTE	PARTÍCIPE que autoriza a utilização de determinado bem sob seu domínio, em caráter oneroso ou não.
PLANO DE CONTINGÊNCIA	Documento com objetivo de descrever as medidas a serem tomadas para que os processos vitais de operação das PARTÍCIPEs voltem a funcionar plenamente ou não sofram parada.
PLANO DE TRABALHO	Documento atrelado ao CONVÊNIO, de caráter complementar, destinado a disciplinar rotinas específicas.
PREPOSTOS	Profissional designado pelas PARTÍCIPEs para formalmente auxiliar o(s) GESTOR(ES) em suas atividades.
PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS	Procedimento(s) interno(s) de operação das PARTÍCIPEs.
RESSARCIMENTO	Indenização, reparação ou compensação de uma PARTÍCIPE para com a outra.
SEGREGAÇÃO	É a separação física e operacional dos serviços de trens de passageiros e de trens de cargas, por meio da implantação de obras que permitam a existência de linhas férreas exclusivas para estes serviços de transporte, possibilitando que a MRS e a CPTM ou,



TERMO	SIGNIFICADO
	no caso desta última, quem vier a substituí-la total ou parcialmente na execução dos serviços de trens de passageiros, possam operar de forma autônoma em suas respectivas linhas.
SEGREGAÇÕES	Termo utilizado para se referir ao mesmo tempo à SEGREGAÇÃO NOROESTE e à SEGREGAÇÃO SUDESTE.
SEGREGAÇÃO NOROESTE	Implantação pela MRS de 01 (uma) via segregada e exclusiva para transporte ferroviário de carga com aproximadamente 56 km (cinquenta e seis quilômetros), entre as regiões das estações Jundiaí e Água Branca, com a construção também de pátios de cruzamento. Esta via segregada passará a fazer parte integrante e indissociável dos contratos de Concessão e Arrendamento da MRS , ficando sob a responsabilidade da MRS a conservação, a manutenção e seu o controle patrimonial e operacional.
SEGREGAÇÃO SUDESTE	Implantação pela MRS de 01 (uma) via segregada e exclusiva para o transporte ferroviário de carga com aproximadamente 35 Km (trinta e cinco quilômetros), entre as regiões das estações Rio Grande da Serra e Brás, com a construção também de pátios de cruzamento. Esta via segregada passará a fazer parte integrante e indissociável dos contratos de Concessão e Arrendamento da MRS , ficando sob a responsabilidade da MRS a conservação, a manutenção e o seu controle patrimonial e operacional.
SERVIÇO EXPRESSO DO TIC EIXO NORTE	Serviço de transporte ferroviário intermunicipal de passageiros, expresso, com 101,2 km, ligando a cidade de São Paulo (Barra Funda) e Campinas, com parada em Jundiaí, integrado ao sistema metroferroviário, para efeito deste CONVÊNIO também denominado como TIC (Trem Intercidades).
SERVIÇO LINHA 7	Serviço de trem intermunicipal, com 35,2 km, integrado ao sistema metroferroviário, ligando a Estação Barra Funda (São Paulo/SP) a Francisco



TERMO	SIGNIFICADO
	Morato, atendendo, ainda, as cidades de Caieiras e Franco da Rocha.
SISTEMA DE CONTROLE DE TREM DE CARGA – CRG	Software desenvolvido pela CPTM e utilizado pela MRS para gerir e controlar as informações operacionais sobre os trens de carga sob sua gestão.
SISTEMAS FERROVIÁRIOS	São considerados Sistemas Ferroviários o conjunto de instalações e equipamentos implantados ao longo da ferrovia, abrangendo a rede aérea, sinalização, telecomunicações, banco de dutos, drenagem, CFTV – Circuito Fechado de TV e SMV – Sistema de Monitoramento de Vias.
TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM	Valor definido com a finalidade de remuneração ou compensação financeira em virtude da permissão de uma PARTÍCIPE em trafegar na malha ferroviária sob gestão operacional da outra, utilizando sua infraestrutura, via permanente e o respectivo sistema de controle operacional de trens.
TIC – Trem Intercidades	Trata-se de projeto do Governo do Estado de São Paulo de implantação de transporte ferroviário intermunicipal expresso de passageiros, para o qual serão construídas novas vias férreas e estrutura compatível. Para efeito deste CONVÊNIO são considerados o SERVIÇO EXPRESSO DO TIC EIXO NORTE e o SERVIÇO EXPRESSO DO TIC EIXO SUL. As expressões TIC e SERVIÇO EXPRESSO, de acordo com o contexto em que forem utilizadas neste CONVÊNIO, podem se referir ao mesmo tempo aos SERVIÇOS EXPRESSOS do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL ou a cada um individualmente.
TIC EIXO NORTE	Trata-se da concessão patrocinada do TIC EIXO NORTE divulgada pelo Estado de São Paulo, em agosto 2021, para a prestação do serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos, compreendendo a construção e operação: (i) dos serviços do Trem Intercidades (“TIC” e “Serviço Expresso”) entre a Barra Funda (São Paulo/SP) e Campinas/SP; (ii) do Trem Intermetropolitano (“TIM”) entre Francisco Morato/SP e Campinas/SP; e (iii) da



TERMO	SIGNIFICADO
	operação, manutenção e obras, com melhoria do desempenho e da qualidade do serviço da Linha 7-Rubi atualmente operada pela CPTM ("Serviço Linha 7").
TIC EIXO SUL	Para efeito deste CONVÊNIO, trata-se de projeto do Governo do Estado de São Paulo de implantação de transporte ferroviário intermunicipal expresso de passageiros, entre os municípios de São Paulo (Brás) e Rio Grande da Serra, com extensão de aproximadamente 35 km, para o qual serão construídas novas vias férreas e estrutura compatível. Em termos técnicos, para efeito deste CONVÊNIO, foi considerado o estudo de implantação apresentado pela CPTM com a indicação da posição sugerida para as Vias Férreas deste SERVIÇO EXPRESSO.
TIM	Serviço de trem intermunicipal "parador" de passageiros, com 66 km, entre Francisco Morato/SP e Campinas/SP, atendendo, ainda, as cidades de Campo Limpo Paulista/SP, Várzea Paulista/SP, Jundiaí/SP, Louveira/SP, Vinhedo/SP e Valinhos/SP.
TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO OU TRECHO CENTRAL	É o trecho ferroviário compreendido entre a região da Água Branca (aproximadamente no KM 5+171 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 83+723 na quilometragem utilizada pela MRS) e a região do Brás (aproximadamente no KM 3+150 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 74+899 na quilometragem utilizada pela MRS) no qual permanecerá o compartilhamento entre os serviços de trens de passageiros e trens de carga em função das dificuldades estruturais para a realização de obras que permitam a SEGREGAÇÃO.
TKB	Tonelada Bruta por Quilômetro: Unidade de aferição do trabalho equivalente ao deslocamento de uma tonelada bruta (TB) de trem por quilômetro (K).



TERMO	SIGNIFICADO
MTKB	Unidade de aferição do trabalho equivalente ao deslocamento de uma tonelada bruta (TB) de trem por quilômetro (K) dividido por 1.000 (mil), ou seja, 1.000 TKB equivalem a 1 MTKB.
UFESP	Unidade Fiscal do Estado de São Paulo - UFESP instituída pelo Estado de São Paulo e utilizada para atualização de valores praticados por atividades decorrentes do CONVÊNIO. No ano de 2023 a referência de 01 (uma) UFESP é de R\$ 34,26 (trinta e quatro reais e vinte e seis centavos).
VIA FÉRREA PERMANENTE OU VIA PERMANENTE OU VIAS FÉRREAS	Conjunto de instalação e equipamentos que compõem a infraestrutura e a superestrutura da ferrovia.

2. CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

É objeto do presente CONVÊNIO a cooperação das PARTÍCIPES referente:

A) ÀS REGRAS DE COMPARTILHAMENTO DE LINHAS FERROVIÁRIAS.

- 2.1 Regular as condições técnicas, operacionais e comerciais de circulação de trens e equipamentos da **MRS** nas Linhas Férreas da **CPTM**, controladas pelo Centro de Controle Operacional da **CPTM** (CCO-CPTM), atualmente instalado no Brás - SP (município de São Paulo – SP), especificadas a seguir:
 - 2.1.1 Linhas Férreas controladas pelo CCO-CPTM, entre Ribeirão Pires e Jundiaí, designadas Linha 10-Turquesa e Linhas 7-Rubi, sendo que para a Linha 10-Turquesa as PARTÍCIPES consignam a realização de estudos para avaliar a viabilidade de transferência do controle operacional relativo ao trecho Rio Grande da Serra-Ribeirão Pires, mediante condições do PLANO DE TRABALHO específico a ser elaborado pelas PARTÍCIPES em até 180 (cento e oitenta) dias da assinatura do presente instrumento.
 - 2.1.2 Linhas Férreas controladas pelo CCO-CPTM, entre Estudantes e Brás e entre Calmon Viana e Brás, designadas Linha 11 - Coral e Linha 12-Safira.
- 2.2 Regular as condições técnicas, operacionais e comerciais de circulação de trens e equipamentos da **CPTM** nas Linhas Férreas controladas pelo Centro de Controle Operacional da **MRS** (CCO-MRS), atualmente instalado em Juiz de Fora - MG, especificadas a seguir:

13



CPTMDC1202303874A

- 2.2.1 Linhas Férreas controladas pelo CCO-MRS, entre Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra para a circulação de trens metropolitanos de passageiros e de passageiros com finalidade turística, e entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba somente para os trens de passageiros com finalidade turística, conforme PLANO DE TRABALHO específico.
- 2.3 Estabelecer as condições para execução da operação compartilhada, manutenção e conservação das LINHAS FÉRREAS, conforme itens 2.1 e 2.2 do CONVÊNIO, em momento PRÉ-SEGREGAÇÃO das LINHAS FÉRREAS para trens de carga e para trens de passageiros;
- 2.4 Definir as condições de execução das operações, manutenção e conservação das LINHAS FÉRREAS no cenário pós SEGREGAÇÃO das LINHAS FÉRREAS para trens de carga e para trens de passageiros, bem como as responsabilidades das PARTÍCIPES em relação a essas;
- 2.5 Colaborar com o planejamento de transporte e desenvolvimento tecnológico;
- 2.6 Estabelecer diretrizes para elaboração de projeto e execução de obras nas LINHAS FÉRREAS que tenham por finalidade elevação da capacidade de transporte de passageiros e/ou de carga, contemplando aquelas destinadas à segregação dos serviços;
- 2.7 Disciplinar o processo de homologação de materiais e equipamentos que serão empregados nas LINHAS FÉRREAS compartilhadas;
- 2.8 Estabelecer regras para implantação de novas linhas e instalações em função do projeto de segregação dos serviços;
- 2.9 Regular o TRANSPORTE DE CARGA ESPECIAL e o TRANSPORTE DE CARGA PERIGOSA, conforme PLANO DE TRABALHO específico a ser acordado entre as PARTÍCIPES. Até a elaboração do respectivo Plano de Trabalho, prevalecerá o previsto no item 8.1.10;
- 2.10 Estabelecer as diretrizes para a circulação do Expresso Turístico, operado pela **CPTM**, com finalidade turística, até Paranapiacaba;
- 2.11 Estabelecer regras para fiscalização e controle do uso compartilhado das Linhas Férreas;
- 2.12 Elaborar PLANOS DE CONTINGÊNCIA, segundo as condições deste instrumento;



- 2.13 Estabelecer que as atividades de manutenção e conservação de rede aérea, relativas especificamente ao segmento de 300 (trezentos) metros da via 1, após a plataforma da atual Estação Rio Grande da Serra, sentido Paranapiacaba, são também de responsabilidade da **CPTM**;
- 2.14 Consignar que a **CPTM** é favorável à remoção da Rede Aérea de Tração nos demais trechos compreendidos entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba, considerando que o serviço de trens elétricos metropolitanos foi encerrado em 2001, podendo atuar com a **MRS** para remoção dos trechos de Rede Aérea de Tração entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba em que a eletrificação não é mais necessária;
- 2.15 Formalizar que cabe à **MRS** a devida tratativa em relação a eventual necessidade de regularização da situação de que trata o item 2.14 perante ao seu poder concedente.

B) ÀS REGRAS DE COMPARTILHAMENTO DE TRECHO OBJETO DE LITÍGIO.

- 2.16 Estabelecer as condições para execução da manutenção e conservação das Linhas Férreas compartilhadas no trecho de Santo André (km 60 + 400m, acesso ao pátio) a Pirituba (km 90 + 300m) e no trecho de Rio Grande da Serra (km 40 + 000m) a Ribeirão Pires (km 44 + 867m), cuja referência é a quilometragem da Rede Ferroviária Federal, que são objetos de divergências possessórias e dominiais entre **MRS**, União e **CPTM** por meio do processo judicial nº 0010798-63.2002.4.03.6100 (2002.61.00.0010798-9), em curso perante a 10ª Vara Federal da Seção Judiciária de São Paulo, nos seguintes termos:
- 2.16.1 As PARTÍCIPIES ajustam que, até o trânsito em julgado de decisão proferida no processo judicial citado no item acima ou até a celebração de acordo colocando fim ao litígio, o que ocorrer primeiro, as atividades de operação, manutenção e conservação das LINHAS FÉRREAS compartilhadas, no trecho de Santo André a Pirituba, permanecerão sob a gestão operacional da **CPTM**.
- 2.16.2 As PARTÍCIPIES ajustam, ainda, que, até o trânsito em julgado de decisão proferida no processo judicial citado no item acima ou até a celebração de acordo colocando fim ao litígio, o que ocorrer primeiro, no trecho compreendido entre Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, as atividades de operação, manutenção e conservação das LINHAS FÉRREAS, exceto as referentes à rede aérea de tração, que forem compartilhadas, permanecerão sob responsabilidade e gestão operacional da **MRS**.
- 2.16.3 Diante da prorrogação antecipada do contrato de concessão da **MRS** e de acordo com interesse da União e Estado de São Paulo para implantação dos projetos de SEGREGAÇÃO das vias que permitirão a separação das linhas de carga e passageiros, inclusive nos trechos de litígio referenciados no item 2.16, as PARTÍCIPIES acordam que:



- 2.16.3.1 Considerando a prorrogação do contrato de concessão da **MRS**, e que dele constam os projetos das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE e o das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, as PARTÍCIPIES entendem que poderão chegar a um acordo para extinguir o processo judicial nº 0010798-63.2002.4.03.6100 (2002.61.00.0010798-9) relativo a litígio de áreas, cabendo à **MRS** envidar todos os esforços junto à União para que seja possível a formalização desse acordo.
- 2.16.3.2 Cumprida a condicionante mencionada na cláusula 2.16.3.1, as PARTÍCIPIES comprometem-se a trabalhar de forma conjunta e de boa fé para que haja a elaboração do acordo supramencionado para a conclusão do processo judicial referenciado acima no prazo de até 210 (duzentos e dez) dias após a data de assinatura deste CONVÊNIO. Para a realização deste acordo, deverá ser definido, em até 30 (trinta) dias após a assinatura deste CONVÊNIO, um grupo de trabalho com representantes da **MRS** e da **CPTM** para a condução de ações que direcionem a conclusão do referido processo.
- 2.16.3.3 O acordo acima referenciado deverá ser submetido às demais partes do processo judicial e aos órgãos competentes para as devidas validações.
- 2.16.3.4 Esse acordo deverá ser assinado em prazo a ser pactuado pelas PARTÍCIPIES, logo após as validações previstas no subitem 2.16.3.3.
- 2.16.3.5 Em relação à apuração das MTKB e da parcela da tarifa devida até a data da formalização do CONVÊNIO, referente à posse e propriedade dos trechos em litígio acima mencionados, as PARTÍCIPIES deverão observar o disposto no termo de compromisso específico firmado entre estas.

C) À REGULAÇÃO DO USO DE BENS MÓVEIS E IMÓVEIS, EXECUÇÃO DE SERVIÇOS E RATEIOS.

- 2.17 Regular o uso de BENS MÓVEIS e/ou BENS IMÓVEIS entre as PARTÍCIPIES, necessários à operacionalização do tráfego ferroviário em PLANOS DE TRABALHO.
- 2.18 Estabelecer diretrizes para a eventual necessidade de execução de serviços de manutenção prestada em caráter extraordinário de uma PARTÍCIPIE à outra e/ou fornecimento de materiais e/ou insumos também em caráter extraordinário entre as PARTÍCIPIES, visando à manutenção e à conservação patrimonial das VIAS FÉRREAS, BENS IMÓVEIS e BENS MÓVEIS, conforme o presente CONVÊNIO.
- 2.19 Consignar as diretrizes para regularização de BENS IMÓVEIS entre as PARTÍCIPIES, que poderão envolver cessão de uso ou transferência, mediante negociações, visando aos interesses e necessidades recíprocos, incluindo-se, mas não se limitando, a cessão e transferência de áreas para realização do projeto de SEGREGAÇÕES e a modernização e expansão da **CPTM**, que deverão ser precedidas da autorização dos órgãos competentes, conforme aplicável.



2.20 Observar o critério de rateio, conforme descrito no PLANO DE TRABALHO 04 para fornecimento de energia elétrica, água e esgoto, observando as considerações abaixo:

2.20.1 Será definido por meio dos GESTORES que buscarão em comum acordo, permanentemente e onde couber, promover a segregação das despesas dos fornecimentos de água, esgoto, energia elétrica e outros insumos, bem como proceder à revisão dos critérios de rateio, todas as vezes que for justificável. Na impossibilidade de segregação das contas, os rateios das despesas decorrentes serão respectivamente detalhados com base nas correspondentes parcelas de consumo, efetivas ou estimadas, sendo que as condições deverão estar previstas e contidas no PLANO DE TRABALHO 04.

D) À SOLUÇÃO DAS SEGREGAÇÕES NOROESTE E SUDESTE, ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL E IMPLANTAÇÃO DO TIC (TREM INTERCIDADES) PARA MINIMIZAR O COMPARTILHAMENTO ENTRE TRENS DE CARGA E PASSAGEIROS.

2.21 Estabelecer as condições para a implantação das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE, bem como para as ADEQUAÇÕES do TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, considerando o espaço para a implantação do TIC – Trem Intercidades, em consonância com o Protocolo de Intenções celebrado entre a União, por intermédio do Ministério da Infraestrutura e o Estado de São Paulo, em 27 de janeiro de 2020, constante no Anexo II e demais condições deste instrumento;

2.22 Pactuar as premissas básicas dos projetos das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE, das ADEQUAÇÕES do TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO e do TIC, que deverão obrigatoriamente ser seguidas pelas PARTÍCIPES na consecução dos referidos projetos, quais sejam:

2.22.1 Projeto da SEGREGAÇÃO NOROESTE: implantação de 01 (uma) via segregada e exclusiva para transporte ferroviário de carga com aproximadamente 56 km (cinquenta e seis quilômetros), entre as regiões das estações Jundiaí e Água Branca, com a construção também de pátios de cruzamento. Esta via segregada passará a fazer parte integrante e indissociável dos contratos de Concessão e Arrendamento da **MRS**, ficando sob a responsabilidade da **MRS** a conservação, a manutenção e seu o controle patrimonial e operacional.

2.22.2 Projeto da SEGREGAÇÃO SUDESTE: implantação de 01 (uma) via segregada e exclusiva para o transporte ferroviário de carga com aproximadamente 35 Km (trinta e cinco quilômetros), entre as regiões das estações Rio Grande da Serra e Brás, com a construção também de pátios de cruzamento. Esta via segregada passará a fazer parte integrante e indissociável dos contratos de Concessão e Arrendamento da **MRS**, ficando sob a responsabilidade da **MRS** a conservação, a manutenção e o seu controle patrimonial e operacional.



- 2.22.3 Capacitação de infraestrutura e superestrutura que viabilizem o compartilhamento de vias com a **CPTM** no trecho compreendido entre as regiões das estações Água Branca e Brás, com aproximadamente 8,5 km (oito quilômetros e quinhentos metros) de forma a permitir a circulação de trens mais pesados e de maior comprimento, ficando sob a responsabilidade da **CPTM** a conservação, a manutenção e o seu controle patrimonial e operacional.
- 2.22.4 Projeto do TIC – Trem Intercidades – para a implantação do serviço de trem expresso de passageiros entre a estação da Barra Funda e Campinas, no percurso com aproximadamente 100 km (cem quilômetros) de extensão, contemplando uma parada em Jundiaí, com a construção de 01 (uma) via e pátios de cruzamento.
- 2.22.5 Com relação ao projeto do TIC EIXO NORTE, a **CPTM** reconhece que neste CONVÊNIO será tratado apenas o trecho compreendido entre Barra Funda e Jundiaí, no qual a **MRS** detém concessão e arrendamento. Para o trecho entre Jundiaí e Campinas, a **MRS**, a **CPTM** e o ESTADO DE SÃO PAULO estabeleceram condições básicas no termo de compromisso citado no Considerando VIII deste instrumento. As PARTÍCIPES se declaram cientes de que UNIÃO e o ESTADO DE SÃO PAULO também deverão desenvolver termo de compromisso específico para tratar das responsabilidades pelas obras e adequações deste trecho entre Jundiaí e Campinas.
- 2.23 As PARTÍCIPES acordam que a condição para viabilização dos projetos das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO foi a prorrogação do Contrato de Concessão da **MRS**, com a aprovação pela União, por meio de sua política pública, da inclusão destes projetos no Plano de Negócios da **MRS** que faz parte da prorrogação do seu Contrato de Concessão, sem a qual nenhuma obra relacionada a estes projetos teria sido desenvolvida.
- 2.24 Definir que as PARTÍCIPES atuarão em conjunto no desenvolvimento dos projetos das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL, buscando: (i) utilizar o máximo da faixa de domínio ferroviária atual, que está sob responsabilidade da **MRS** e da **CPTM**; (ii) minimizar custos; e (iii) reduzir prazos de implantação, definindo as responsabilidades de cada uma.
- 2.25 As soluções adotadas nos projetos das SEGREGAÇÕES, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO e suas interfaces com o projeto do TIC EIXO NORTE e do estudo do TIC EIXO SUL, quando da sua fase de detalhamento, poderão sofrer ajustes de melhorias que deverão ser pactuados pelas PARTÍCIPES ou suas sucessoras, devendo ser submetidos à anuência do poder concedente competente, quando aplicável, conforme definido nos seus contratos de concessão.



CPTMDCI202303874A

- 2.26 Reconhecer que para a implantação dos projetos das SEGREGAÇÕES, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL será necessária a transferência definitiva de áreas entre os respectivos titulares, com a validação dos órgãos federais e estaduais competentes, respeitada a legislação vigente.
- 2.27 Definir as condições para a realização das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO quando houver a necessidade de paralisação da circulação ou redução da velocidade de trens de passageiros ("INTERVALOS"), estabelecendo os procedimentos para a solicitação destes INTERVALOS pela **MRS** e as medidas de contingência a serem adotadas em caso de interdições de duração prolongada, observados o Anexo I e seus Apêndices.
- 2.28 Estabelecer as demais obrigações entre a **MRS** e a **CPTM** para a implantação das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL, observados o Anexo I e seus Apêndices.

E) À SUB-ROGAÇÃO DAS RESPONSABILIDADES DO CONVÊNIO.

- 2.29 Na hipótese de trechos da **CPTM** que fazem parte deste CONVÊNIO serem transferidos a outras concessionárias, a **CPTM**, desde já, anui com a sub-rogação ao novo responsável de todas as condições estabelecidas neste CONVÊNIO que se aplicarem ao trecho transferido. Neste caso, conforme estabelecido no Termo de Compromisso firmado entre a **MRS** e o Estado de São Paulo, com a interveniência/anuência da **CPTM** em 27 de janeiro de 2023, a concessionária e a **MRS** firmarão os documentos necessários para formalização de suas obrigações de cumprimento do disposto neste CONVÊNIO. Enquanto não formalizados os referidos documentos, a **MRS** e a concessionária deverão cumprir integralmente os termos deste CONVÊNIO.



3. CLÁUSULA TERCEIRA – DA VIGÊNCIA, EXTINÇÃO E RECURSOS FINANCEIROS

- 3.1 Este CONVÊNIO entra em vigor na data da sua assinatura e vigorará pelo mesmo período de vigência do Contrato de Concessão da **MRS**. Com isso, o seu encerramento se dará em 30 de novembro de 2056, com base no prazo atual do Contrato de Concessão da **MRS**, para perdurar até a completa satisfação de seu objeto.
- 3.2 As PARTÍCIPIES reconhecem que o prazo de vigência acima definido considera as obrigações assumidas neste CONVÊNIO, em especial, quanto ao prazo e as condições para a execução das obras para a implantação das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, de modo a segregar o transporte de carga e passageiros, visando ganho operacional para ambas as PARTÍCIPIES e melhoria dos serviços essenciais que prestam à sociedade, bem como as condições operacionais para garantir o compartilhamento das vias férreas do TRECHO CENTRAL para a passagem dos trens de carga.
- 3.3 Na hipótese de descumprimento de quaisquer termos do CONVÊNIO, não sanado, de forma injustificada, no prazo de até 60 (sessenta) dias consecutivos contados do recebimento, pela PARTÍCIPE infratora, de notificação a respeito, ou em outro prazo que seja comprovadamente o menor prazo técnico possível, poderá a PARTÍCIPE inocente declarar resolvido o CONVÊNIO. Nesta hipótese, sujeita-se a PARTÍCIPE infratora à aplicação das penalidades previstas na CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – DAS PENALIDADES.
- 3.4 O CONVÊNIO poderá, ainda, ser resolvido de pleno direito, por qualquer das PARTÍCIPIES, independentemente de qualquer notificação:
- (i) se qualquer uma das PARTÍCIPIES se tornar insolvente;
 - (ii) se for concedida ou declarada, conforme o caso, falência, intervenção ou liquidação judicial ou extrajudicial da outra PARTÍCIPE; e/ou
 - (iii) no caso de qualquer ação, investigação, procedimento administrativo e/ou judicial instruído contra a PARTÍCIPE em decorrência de comprovado descumprimento das obrigações anticorrupção previstas neste CONVÊNIO ou outras obrigações que afete ou possa afetar a imagem da outra PARTÍCIPE.
- 3.5 Em relação aos recursos financeiros, as Partes ajustam:



- 3.5.1 Não haverá transferência ou repasses de recursos financeiros entre as PARTÍCIPES para a realização de obras referidas no Anexo I e seus Apêndices, cabendo a cada uma delas arcar com as despesas de sua responsabilidade; e
- 3.5.2 Quanto aos valores a serem desembolsados pelas PARTÍCIPES com base nas obrigações previstas neste CONVÊNIO e nos seus PLANOS DE TRABALHO e que serão objeto de Encontro de Contas, nos termos da CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA, em função do compartilhamento operacional é estimado, para os primeiros 36 (trinta e seis) meses, o montante de R\$ 104.400.000,00 (cento e quatro milhões e quatrocentos mil reais), base janeiro/2023, sendo R\$ 32.400.000,00 (trinta e dois milhões e quatrocentos mil reais), a serem pagos pela **CPTM** à **MRS** e R\$ 72.000.000,00 (setenta e dois milhões de reais) a serem pagos pela **MRS** à **CPTM**, sendo que tais valores poderão variar em função dos reajustes anuais previstos na CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA e demais condições deste CONVÊNIO e dos seus PLANOS DE TRABALHO.

4. CLÁUSULA QUARTA – DOS PLANOS DE TRABALHO

- 4.1 Para disciplinar a execução do objeto deste CONVÊNIO, mediante as condições estabelecidas, serão desenvolvidos e regulamentados PLANOS DE TRABALHO e ANEXOS, elaborados em comum acordo com os GESTORES e firmados entre as PARTÍCIPES.
- 4.2 No ato da assinatura deste CONVÊNIO, são obrigatórios e já o integram os seguintes PLANOS DE TRABALHO:
- a) PLANO DE TRABALHO 01 - PT 01 – REGRAS DE COMPARTILHAMENTO E CIRCULAÇÃO DE TRENS, PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS E NORMAS TÉCNICAS QUE ABRANGEM AS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO E CIRCULAÇÃO
 - b) PLANO DE TRABALHO 02 - PT 02 – OPERAÇÃO DO EXPRESSO TURÍSTICO DA CPTM EM PARANAPIACABA
 - c) PLANO DE TRABALHO 03 - PT 03 – UTILIZAÇÃO DE BENS IMÓVEIS
 - d) PLANO DE TRABALHO 04 - PT 04 – RATEIO DAS DESPESAS COM O USO COMPARTILHADO DE ENERGIA ELÉTRICA E CONSUMO DE ÁGUA
- 4.3 No ato da assinatura deste CONVÊNIO, são obrigatórios e já o integram os seguintes anexos e seus apêndices:
- a) ANEXO I – DAS OBRAS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE, SEGREGAÇÃO SUDESTE E DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO EM CONSONÂNCIA COM O PROJETO DO TIC EIXO NORTE E DO ESTUDO DO TIC EIXO SUL, do qual faz parte integrante os seguintes Apêndices:



- i. APÊNDICE 1 – DAS ATIVIDADES E RESPONSABILIDADES DAS OBRAS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE
 - ii. APÊNDICE 2 – DAS ATIVIDADES E RESPONSABILIDADES DAS OBRAS DA SEGREGAÇÃO SUDESTE
 - iii. APÊNDICE 3 – DAS ATIVIDADES E RESPONSABILIDADES DAS OBRAS DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO
 - iv. APÊNDICE 4 – DOS DESENHOS TÉCNICOS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE
 - v. APÊNDICE 5 – DOS DESENHOS TÉCNICOS DA SEGREGAÇÃO SUDESTE
 - vi. APÊNDICE 6 – DOS DESENHOS TÉCNICOS DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO
 - vii. APÊNDICE 7 – DO CRONOGRAMA MACRO DAS OBRAS DAS SEGREGAÇÕES E DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO
 - viii. APÊNDICE 8 – DO MOSAICO DE ÁREAS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE
 - ix. APÊNDICE 9 – DO MOSAICO DE ÁREAS DA SEGREGAÇÃO SUDESTE
 - x. APÊNDICE 10 – DOS CRITÉRIOS DE PROJETOS PARA OBRAS EM ATIVOS DA CPTM A SEREM EXECUTADAS PELA MRS
 - xi. APÊNDICE 11 – DOS DESENHOS DA REDE AÉREA
 - xii. APÊNDICE 12 – DOS DESENHOS UNIFILARES DE SINALIZAÇÃO CPTM
 - xiii. APÊNDICE 13 – DA PERMUTA DE ÁREAS NA REGIÃO DA LAPA OBJETIVANDO A IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL INTERMODAL DA LAPA
 - xiv. APÊNDICE 14 – DAS OBRAS DE REFORÇO DE OAs EXISTENTES
 - xv. APÊNDICE 15 – DO MOSAICO DE ÁREAS DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO
 - b) ANEXO II - PROTOCOLO DE INTENÇÕES CELEBRADO ENTRE A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA E O ESTADO DE SÃO PAULO, EM 27 DE JANEIRO DE 2020.
- 4.4 Os PLANOS DE TRABALHO serão interpretados de forma harmônica e, em caso de divergência entre seus termos e a do presente instrumento, a ordem de prevalência será a seguinte: CONVÊNIO, ANEXOS e seus APÊNDICES e PLANOS DE TRABALHO.
- 4.5 Novos PLANOS DE TRABALHO poderão ser solicitados exclusivamente pelos GESTORES designados por cada PARTÍCIPE através de Carta Ofício ou outro meio formal que o valha, sempre por escrito.



- 4.6 A emissão ou revisão de qualquer PLANO DE TRABALHO ou ANEXO e seus Apêndices, elaborada nos termos do presente CONVÊNIO, deverá contar com a anuência dos GESTORES e terá seus efeitos válidos imediatamente após a aprovação e assinaturas das PARTÍCIPES, assim como a formalização de Termo de Aditamento a este CONVÊNIO para passar a integrá-lo.
- 4.7 Situações não previstas em PLANO DE TRABALHO específico que demandem ações coordenadas em caso de OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS RELEVANTES deverão ser acordadas entre os respectivos GESTORES e não poderão exceder o prazo de 30 (trinta) dias consecutivos após a notificação das ocorrências.
- 4.8 As PARTÍCIPES ajustam a possibilidade de revisão dos PLANOS DE TRABALHO, desde que subsidiada de fundamentação técnica e comprovação de eventos ocorridos no decurso deste CONVÊNIO.

4.9 DO CONTEÚDO DOS PLANOS DE TRABALHO

- 4.9.1 Nos PLANOS DE TRABALHO deverão constar a descrição das ações, as obrigações específicas, os prazos de duração das atividades e os recursos a serem empregados, quando aplicáveis, com os respectivos valores correspondentes devidamente descritos e demonstrados. As PARTÍCIPES, desde já, acordam que os compromissos assumidos por meio dos PLANOS DE TRABALHO são fundamentais para consecução do objeto do CONVÊNIO.
- 4.9.2 Deverão constar as condições de convivência, operação e compartilhamento operacional, os compromissos e diretrizes firmados, as condições de CESSÃO ONEROSA e CESSÃO NÃO ONEROSA de BENS MÓVEIS e IMÓVEIS, os serviços de manutenção e operação, a elaboração de projetos e a execução de obras, entre outras necessidades que se fizerem necessárias, pertinentes e aderentes ao objeto deste CONVÊNIO.
- 4.9.3 Nos PLANOS DE TRABALHO em que, para sua execução, for comprovada a necessidade de serviços que resultem em custos, despesas e/ou investimentos, com valores a serem ressarcidos, remunerados, reembolsados pelas PARTÍCIPES ou não, tais serviços deverão ser devidamente justificados, valorados e acordados antes de seu início, devendo ser discriminadas as obrigações e responsabilidades de cada PARTÍCIPE.
- 4.9.4 Os PLANOS DE TRABALHO deverão conter, além das condições de convivência operacional e trabalho, dados técnicos e operacionais, que descrevam a natureza dos valores incorridos de modo a possibilitar a apuração de valores, despesas envolvidas e justificar a realização do ENCONTRO DE CONTAS entre as PARTÍCIPES.



- 4.9.5 A comprovação dos valores envolvidos se dará mediante planilha de medição emitida pela PARTÍCIPE executante, contendo de forma discriminada os recursos envolvidos, serviços realizados ou subcontratados, equipamentos e/ou todas as ações que resultarem nos custos.

5. CLÁUSULA QUINTA – DAS DIRETRIZES GERAIS E FORMAS DE COOPERAÇÃO

- 5.1 **Do uso recíproco de bens:** A **CPTM** e a **MRS** poderão permitir, reciprocamente, a utilização de BENS MÓVEIS e IMÓVEIS para apoio às suas respectivas operações, necessários à operacionalização do tráfego ferroviário entre as PARTÍCIPEs, desde que respeitem as orientações e normativas compartilhadas pela outra PARTÍCIPE.
- 5.2 Todo uso que a **MRS** fizer de BENS MÓVEIS e IMÓVEIS e serviços da **CPTM**, assim como todo uso que a **CPTM** fizer de BENS MÓVEIS, IMÓVEIS e serviços da **MRS**, inclusive intercâmbio emergencial de pessoal para situações de comprovada urgência, deverá ser previamente acordado, dimensionado e valorado, sendo certo que os valores resultantes, desde que previamente pactuados pelas PARTÍCIPEs, por meio de PLANO DE TRABALHO específico quando aplicável, serão levados a ENCONTRO DE CONTAS a ser realizado mensalmente pelas PARTÍCIPEs.
- 5.3 **Das alterações de Planos de Transporte:** A **CPTM** se compromete a dar ciência à **MRS**, previamente, a respeito de toda alteração que venha a executar em seus planos de transporte, naquilo que possa afetar os serviços de transporte de carga, comprometendo-se a discuti-la previamente à sua implementação com a **MRS**, mediante a criação ou alteração de PLANO DE TRABALHO específico, ou até mesmo, aditamento deste CONVÊNIO, se for o caso. A **MRS** se compromete a dar ciência à **CPTM**, previamente, a respeito de toda alteração que venha a executar em seus planos de transporte, naquilo que possa afetar os serviços de transporte de passageiros, comprometendo-se a discuti-la previamente à sua implementação com a **CPTM**, mediante a criação ou alteração de PLANO DE TRABALHO específico, ou até mesmo, aditamento deste CONVÊNIO, se for o caso.
- 5.4 As PARTÍCIPEs se comprometem a fornecer, previamente, informações com relação a obras e serviços a serem executados em suas LINHAS FÉRREAS e instalações, abrangidas pelo objeto do presente CONVÊNIO, desde que tenham impacto na operação da outra PARTÍCIPE.
- 5.5 A **CPTM** e a **MRS** garantirão, mutuamente, o direito de passagem de seus trens, conforme as condições operacionais estabelecidas neste instrumento e em PLANOS DE TRABALHO específicos.



- 5.6 Farão parte do presente CONVÊNIO, desde que necessárias e estritamente relacionadas ao objeto deste instrumento, outras formas de intercâmbio, como aquelas descritas a seguir, desde que atendido o disposto na CLÁUSULA OITAVA - CONDIÇÕES OPERACIONAIS:
- a) Intercâmbio de especialistas necessários ao desenvolvimento de atividades específicas;
 - b) Visitas Técnicas por qualquer das PARTÍCIPES, solicitadas com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas.
 - c) Fornecimento de dados, informações, cópias de projetos, manuais, procedimentos, rotinas, tecnologias, métodos aplicativos, bem como de quaisquer outros tipos de informações passíveis de compartilhamento, desde que vinculadas e estritamente necessárias à consecução do objeto do presente CONVÊNIO, obedecendo as regras de confidencialidade previstas na CLÁUSULA VIGÉSIMA.
 - d) Desenvolvimento e/ou participação em programas de treinamento, seminários, conferências e outras atividades relacionadas ao objeto deste CONVÊNIO que se façam necessários para a boa execução das obrigações assumidas pelas PARTÍCIPES. As PARTÍCIPES declaram que, para a realização de qualquer treinamento, se faz necessária apresentação de habilitação prévia de competência.
 - e) Outras atividades e/ou serviços poderão ser desenvolvidos, mediante acordo entre as PARTÍCIPES, cujas condições, inclusive valores, serão previamente pactuados, por meio de seus GESTORES e devidamente aprovados pelas PARTÍCIPES.
- 5.7 **Do intercâmbio de colaboradores:** As PARTÍCIPES acordam em realizar intercâmbio de profissionais para a realização de atividades específicas e pontuais, conforme grau de expertise, sem que qualquer valor seja cobrado. Desde já, declaram e acordam que não haverá qualquer gerência ou supervisão de uma PARTÍCIPE sobre os colaboradores da outra PARTÍCIPE, mantendo-se uma relação de independência total e autônoma entre as PARTÍCIPES e seus colaboradores.
- 5.8 A **CPTM** e a **MRS** garantirão, mutuamente, o acesso de empregados e PREPOSTOS credenciados de uma às instalações da outra, devidamente identificados, para realização de serviços e ações corretivas pontuais e rotineiras, desde que seguindo-se as orientações e regras internas de cada uma das PARTÍCIPES.
- 5.8.1 O acesso de empregados e PREPOSTOS credenciados deverá ter autorização prévia e por escrito do CCO-CPTM ou do CCO-MRS ou dos GESTORES do CONVÊNIO, conforme o caso.



- 5.8.2 Será permitido o convívio de empregados da **MRS** com a equipe operadora do CCO-CPTM, bem como o convívio de empregados da **CPTM** com a equipe operadora do CCO-MRS, respeitados os procedimentos específicos de cada PARTÍCIPE e sem qualquer vínculo de subordinação.
- 5.8.3 O credenciamento de empregados e PREPOSTOS das PARTÍCIPEs será formalizado por meio de seus GESTORES.
- 5.9 As PARTÍCIPEs constituirão equipes multidisciplinares de apoio que, sob a coordenação dos GESTORES do CONVÊNIO, deverão auxiliar no acompanhamento dos atos e das atividades concernentes à sua execução dos PLANOS DE TRABALHO e de todas as obrigações previstas neste instrumento.
- 5.10 As PARTÍCIPEs adotarão prioritariamente NORMAS TÉCNICAS nacionais da ABNT ou na sua ausência, internacionais e de organismos devidamente reconhecidos quando aplicáveis, no exercício das atividades previstas neste CONVÊNIO.

6. CLAÚSULA SEXTA – DO USO DE BENS MÓVEIS E IMÓVEIS

- 6.1 Consoante a necessidade de uma PARTÍCIPE em utilizar BENS MÓVEIS e/ou BENS IMÓVEIS que estejam sob responsabilidade da outra, para atender as atividades de manutenção, operação, expansão e/ou melhorias do sistema ferroviário de transporte de passageiros e de cargas, as PARTÍCIPEs deverão previamente acordar e estabelecer mutuamente a regulamentação necessária, definindo as condições e responsabilidades, autorizando o uso, oneroso ou não, do bem patrimonial, nos termos das cláusulas deste CONVÊNIO, por meio de PLANOS DE TRABALHO a serem anexados a este CONVÊNIO por meio de aditamento, sendo certo que no ato da formalização deste CONVÊNIO já o integra o PLANO DE TRABALHO 03 – UTILIZAÇÃO DE BENS IMÓVEIS.
- 6.2 O uso de BENS MÓVEIS e IMÓVEIS, de uma PARTÍCIPE pela outra somente será permitido mediante prévia formalização e quando destinado exclusivamente ao serviço de transporte de passageiro ou de carga, objeto do presente CONVÊNIO, desde que não prejudique a expansão e/ou a operação da PARTÍCIPE PERMITENTE, devendo qualquer recusa ser devidamente justificada.
- 6.3 O uso de BENS MÓVEIS, em se tratando de material rodante, e IMÓVEIS de uma PARTÍCIPE pela outra será permitido somente após prévia autorização das entidades e órgãos administrativos competentes, caso seja necessário.
- 6.4 As PARTÍCIPEs acordam em manter a outra PARTÍCIPE indene por qualquer perda ou dano decorrente do uso dos BENS MÓVEIS e dos BENS IMÓVEIS, durante o período de concessão de uso oneroso ou não oneroso. Quaisquer custos, perdas ou danos sofridos pelos BENS MÓVEIS e BENS IMÓVEIS, bem como toda autuação, penalidade ou indenidade, decorrente de evento prévio ao uso do BEM IMÓVEL ou do BEM MÓVEL pela respectiva PARTÍCIPE, será de responsabilidade



da proprietária do BEM MÓVEL e/ou do BEM IMÓVEL, restando a usuária apenas a responsabilidade pelos eventos ocorridos a partir de seu uso.

- 6.5 A inclusão ou exclusão de BENS MÓVEIS e de BENS IMÓVEIS sob regime ONEROSO ou NÃO ONEROSO, poderá ser realizada por prévio acordo entre as PARTÍCIPIES, formalizada por meio de PLANOS DE TRABALHO, sendo certo que no ato da formalização deste CONVÊNIO já o integra o PLANO DE TRABALHO 03 – BENS IMÓVEIS.
- 6.6 Os tributos incidentes sobre os BENS MÓVEIS e IMÓVEIS sob regime ONEROSO ou NÃO ONEROSO são de responsabilidade da respectiva usuária do BEM.
- 6.7 A manutenção e conservação dos bens patrimoniais de uma PARTÍCIPE que se encontrem em área sob gestão operacional da outra deverão ser executadas pela PARTÍCIPE que tenha a gestão operacional, exceto nos casos em que as PARTÍCIPIES pactuem condição diversa desta.
- 6.7.1 Esses bens terão sua utilização assegurada sem solução de continuidade, mediante remuneração, nas condições constantes do PLANO DE TRABALHO 03 ou em Plano de Trabalho específico, em que esses bens são relacionados, sendo certo que os valores resultantes serão levados a Encontro de Contas, como previsto na CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DO ENCONTRO DE CONTAS.
- 6.8 **DOS BENS IMÓVEIS:**
- 6.8.1 A utilização de BENS IMÓVEIS de uma PARTÍCIPE pela outra deverá seguir as seguintes condições:
- a) As PARTÍCIPIES consignam que toda cessão de BENS IMÓVEIS edificadas ou em terrenos que possuam benfeitorias, salvo se forem apenas benfeitorias de natureza operacional, tais como: pórticos de rede aérea, subestação e cabines seccionadoras, cubículos de sinalização etc., será em regime de CESSÃO ONEROSA.
 - b) As PARTÍCIPIES consignam que toda cessão de BENS IMÓVEIS não edificadas ou em terrenos sem benfeitorias será em regime de CESSÃO NÃO ONEROSA e devidamente indicada no PLANO DE TRABALHO 03.
 - c) No caso especial do Pátio de Engenheiro São Paulo e desde que cumprido o previsto na cláusula 6.8.2, a **MRS** e a **CPTM** se comprometem a avaliar conjuntamente as condições para a ocupação da área que se fizer necessária para a implantação de oficina de manutenção de trens metropolitanos e, conseqüentemente, resolver a condição de utilização existente com os atuais permissionários da **MRS**. A referida área terá a sua utilização pela **CPTM** em caráter de CESSÃO ONEROSA, a qual deverá ser formalizada através de instrumento específico, observando o disposto no item 7.10.6.
 - d) Toda utilização de BEM IMÓVEL deverá ser formalizada em instrumento específico e que será parte integrante do PLANO DE TRABALHO 03.



- 6.8.2 Caso uma PARTÍCIPE apresente interesse em utilizar área sob responsabilidade da outra, para expansão ou adequação de suas operações, a PARTÍCIPE interessada deverá apresentar os projetos e cronogramas, contemplando os elementos necessários à expansão proposta, observando as exigências da PERMITENTE, os quais, se aprovados, deverão ser indicados no PLANO DE TRABALHO 03.
- 6.8.3 De forma prévia, as PARTÍCIPIES deverão realizar o levantamento de possíveis passivos existentes (ambiental / jurídico / patrimonial) antes de assumirem a responsabilidade pelas áreas necessárias para implantação dos projetos previstos no item 7.4. Caso haja alguma condição irregular observada, a mesma deverá ser registrada no PLANO DE TRABALHO 03, descrevendo também ações e responsabilidades para a devida regularização, por meio de revisão do referido PLANO DE TRABALHO a ser formalizado através de Termo de Aditamento.
- 6.8.4 Toda permissão de uso de BEM IMÓVEL outorgada pelas PARTÍCIPIES será em caráter precário e provisório, devendo a Permissionária utilizar os BENS IMÓVEIS para atender a finalidade pretendida. Alterações funcionais e/ou readequações estruturais deverão ser precedidas de autorização da PERMITENTE e acordado entre as PARTÍCIPIES a forma de custeio das obras necessárias, mediante revisão e de inclusão no PLANO DE TRABALHO 03. O início das obras e serviços em BEM IMÓVEL somente poderá ocorrer após a devida aprovação dos órgãos reguladores e pela PERMITENTE, mediante anuência e observância da Permissionária sobre os procedimentos previstos neste CONVÊNIO.
- 6.8.5 Para os bens sob responsabilidade da **MRS** deverão ser observadas as condições da Resolução ANTT nº 2.695/2008.
- 6.8.6 A obtenção das licenças necessárias, sejam elas no âmbito federal, estadual ou municipal, para a realização das obras e execução de atividades no BEM IMÓVEL serão de responsabilidade exclusiva da Permissionária, salvo disposição contrária em lei ou em Resoluções editadas por Agências Reguladoras.
- 6.8.7 A PARTÍCIPE Permissionária fica responsável pela manutenção decorrente do uso, conservação e melhorias necessárias à utilização do BEM IMÓVEL para a finalidade pretendida, incluindo-se, mas não se limitando, à preservação quanto a riscos ambientais de contaminação e preservação contra eventuais invasões.



- 6.8.8 Eventuais benfeitorias e reparos especiais, quando necessários, serão ajustados entre as PARTÍCIPES e inseridos no PLANO DE TRABALHO 03.
- 6.8.9 A **MRS** afirma que, na qualidade de concessionária de serviço público, em regime de exclusividade, não é contribuinte do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana ou Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) sobre qualquer área que vier a ser permissionada, em razão da extensão, exclusivamente à **MRS**, dos efeitos da imunidade tributária. Como esta imunidade tributária não é extensível à **CPTM**, poderá a **CPTM**, eventualmente, ser cobrada pela municipalidade pelo pagamento de IPTU incidente sobre a área permissionada. Caso a **MRS** venha a ser acionada em razão do inadimplemento no pagamento do referido tributo, a **CPTM** deverá ressarcir a **MRS** por todos os custos, despesas judiciais, honorários advocatícios danos e prejuízos comprovadamente incorridos.
- 6.8.10 A **CPTM** afirma que não é contribuinte do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana ou Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) sobre qualquer área que vier a ser permissionada ou transferida por gozar de imunidade tributária. Como esta imunidade tributária pode não ser extensível à **MRS** e/ou à União, poderá(ão) a **MRS** e/ou a União, eventualmente, ser(em) cobrada(s) pela municipalidade pelo pagamento de IPTU incidente sobre a área permissionada ou transferida. Caso a **CPTM** venha a ser acionada em razão do inadimplemento no pagamento do referido tributo, a **MRS** e/ou a União deverá(ão) ressarcir a **CPTM** por todos os custos, despesas judiciais, honorários advocatícios danos e prejuízos comprovadamente incorridos.
- 6.9 **DOS BENS MÓVEIS:**
- 6.9.1 A cessão para utilização de BENS MÓVEIS de uma PARTÍCIPE à outra será celebrada em caráter ONEROSO e constará em PLANO DE TRABALHO específico.
- 6.9.2 Nas situações de CESSÃO de BENS MÓVEIS estritamente necessárias à execução do objeto do CONVÊNIO, as PARTÍCIPES deverão discutir quem deverá ser responsável pela manutenção e conservação do bem, de acordo com a melhor conveniência e nos termos determinados em PLANO DE TRABALHO específico.
- 6.9.3 A PARTÍCIPE deverá utilizar-se dos BENS MÓVEIS cedidos unicamente para o exercício das atividades previstas neste CONVÊNIO, tratando-os com igual cuidado como se fossem de sua propriedade, restituindo-os ao fim da CESSÃO, observadas as regras deste instrumento e do respectivo PLANO DE TRABALHO, no estado em que os recebeu, ressalvadas as deteriorações naturais decorrentes do uso normal e regular de tais BENS.



- 6.9.4 Quando da entrega e/ou devolução dos BENS MÓVEIS quem estiver recebendo o BEM deverá inspecionar e vistoriar o BEM em questão e apontar eventuais danos, avarias, inconformidades e inconsistências. Tais apontamentos, bem como o estado e as condições do respectivo BEM, deverão ser informados no relatório de vistoria (*Check List*) constante do respectivo Termo de Entrega / Recebimento e/ou Termo de Devolução, conforme o caso, o qual deverá constar em PLANO DE TRABALHO referente à cessão do BEM MÓVEL.
- 6.9.5 Deverá também ser informada em Termo de Entrega / Recebimento e/ou Termo de Devolução a apresentação de todos os documentos, licenças, permissões, manuais e demais acessórios necessários à CESSÃO dos BENS MÓVEIS em questão.
- 6.9.6 Toda nova utilização de BEM MÓVEL que vier a ser pactuada entre as PARTÍCIPES deverá ser incorporada em PLANO DE TRABALHO específico por meio de Termo de Aditamento.

7. CLÁUSULA SÉTIMA – DA REGULARIZAÇÃO E TRANSFERÊNCIA DE ÁREAS

- 7.1 Diante da necessidade de mitigação dos conflitos operacionais existentes entre o sistema ferroviário de carga e de passageiros, que hoje compartilham as mesmas LINHAS FÉRREAS na Região Metropolitana de São Paulo, a **MRS** conduziu e pactuou junto à União as discussões para viabilizar a implantação dos projetos da SEGREGAÇÃO NOROESTE (entre as regiões das estações Água Branca e Jundiaí) e SEGREGAÇÃO SUDESTE (entre as regiões das estações Brás e Rio Grande da Serra) e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, dentro da prorrogação antecipada de seu contrato de concessão.
- 7.2 A condição para viabilização dos projetos das SEGREGAÇÕES pela **MRS** e, por consequência, das obrigações constantes neste instrumento em relação à SEGREGAÇÃO NOROESTE, SEGREGAÇÃO SUDESTE e ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, foi a aprovação pela União da utilização de recursos de outorga no investimento para implantação de tais projetos.
- 7.3 Consonante ao exposto no item 7.1 acima, o Estado de São Paulo objetiva viabilizar e operacionalizar a implantação do Trem Intercidades entre os municípios de São



Paulo (Barra Funda) e Campinas, além de segregar as operações ferroviárias entre o transporte de passageiros e de cargas na Região Metropolitana de São Paulo, apoiando as ações necessárias junto à União.

- 7.4 Em prol de realizar os objetivos determinados nos itens 7.1, 7.2 e 7.3 acima, a **MRS** e a **CPTM** devem trabalhar de forma conjunta e coordenada para elaboração dos projetos executivos para futura implantação da SEGREGAÇÃO NOROESTE, SEGREGAÇÃO SUDESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, em consonância com as melhorias previstas no sistema e expansão de passageiros da **CPTM** e também considerando a futura implementação do TIC (Trem Intercidades).
- 7.5 A **MRS** e a **CPTM** necessitam estabelecer, ainda, as condições para utilização, manutenção e conservação de outras áreas, conforme objeto deste CONVÊNIO e não afetas diretamente às regiões de implantação das SEGREGAÇÕES, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL e que serão tratadas e acordadas pelas PARTÍCIPES de forma simultânea com as condições para as áreas afetas ao TIC EIXO NORTE, ao TIC EIXO SUL, às SEGREGAÇÕES e às ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO.
- 7.6 Para a viabilização dos projetos, conforme explicitado no item 7.4, haverá a necessidade de utilização pelas PARTÍCIPES de áreas que estejam sob responsabilidade da outra PARTÍCIPE ou que sejam transferidas para sucessoras destas, devendo ser observado o seguinte:
- i. O plano de utilização de áreas visando a implantação dos projetos das SEGREGAÇÕES, terminais intermodais de carga da **MRS**, melhorias e expansão do sistema de passageiros da **CPTM** e implantação do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL terá como base os APÊNDICES 8, 9 e 15 – DOS MOSAICOS DE ÁREAS e o APÊNDICE 13 – DA PERMUTA DE ÁREAS NA REGIÃO DA LAPA OBJETIVANDO A IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL INTERMODAL DA LAPA que são partes integrantes do Anexo I. Estes documentos irão indicar graficamente em plantas a necessidade de áreas em metros quadrados para a viabilizar a implantação dos projetos relacionados à SEGREGAÇÕES NOROESTE, à SEGREGAÇÃO SUDESTE, às ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, ao TIC EIXO NORTE e ao TIC EIXO SUL. Os MOSAICOS DE ÁREAS e o APÊNDICE 13 – DA PERMUTA DE ÁREAS NA REGIÃO DA LAPA OBJETIVANDO A IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL INTERMODAL DA LAPA e o PLANO DE TRABALHO 03 irão definir a necessidade de utilização de áreas entre as PARTÍCIPES, relacionando:
 - a) áreas entre Jundiaí e Rio Grande da Serra;
 - b) armazéns e/ou galpões em Jundiaí, São Caetano, Lapa e Água Branca;



- c) áreas entre Brás e Estudantes;
 - d) áreas com utilização de terceiros: TPUs na Mooca (terminal para operação de descarga de areia), Prefeito Saladino (terminal para operação de descarga de areia), Água Branca (terminal para operação de descarga de areia) e Engenheiro São Paulo (terminal de operações de container e cimento).
 - ii. Determinados bens imóveis arrendados à **MRS**, por convenção prévia entre as PARTÍCIPIES, passarão à posse da nova concessionária do TIC EIXO NORTE, que será sucessora da **CPTM**. Da mesma forma, determinados bens imóveis de responsabilidade da **CPTM** que farão parte da concessão do TIC EIXO NORTE encontram-se sob posse da **MRS**. Acerca dos bens nessa condição que estejam regidos por este CONVÊNIO prevalecerão os termos deste CONVÊNIO sobre qualquer disposição presente na documentação do Edital do TIC EIXO NORTE. A respeito da posse de BENS não regidos por este CONVÊNIO ou formalizados via termo próprio, será celebrado oportunamente instrumento de cessão não onerosa ou onerosa, respeitando as disposições constantes nos contratos de concessão e de arrendamento celebrados entre a **MRS** e a UNIÃO, bem como nas disposições já previstas neste CONVÊNIO.
 - iii. Deverá haver uma vistoria compartilhada entre **CPTM**, a concessionária do TIC EIXO NORTE, seu poder concedente e a **MRS** para verificação e assunção de responsabilidades pelos bens indicados neste CONVÊNIO e sua transferência de posse por meio de documentos específicos. Esta mesma condição deverá ser aplicada a outros trechos da **CPTM** que venham a ser licitados.
- 7.7 Atendidas as condições definidas nos itens 7.1, 7.2 e 7.3 acima, as PARTÍCIPIES acordam que, para a implantação dos projetos previstos no item 7.4, a cessão para utilização de áreas que não possuem benfeitorias será em caráter NÃO ONEROSO. Por outro lado, a utilização de BENS IMÓVEIS ou áreas que possuam algum tipo de benfeitoria será em caráter ONEROSO, salvo benfeitorias de natureza operacional, tais como: pátios de rede aérea, subestação e cabines seccionadoras, cubículos de sinalização etc. até que haja a transferência definitiva de titularidade entre as PARTÍCIPIES nos termos do item 2.19.
- 7.8 As condições de manutenção e conservação das áreas e BENS IMÓVEIS deverão seguir as mesmas disposições previstas na CLÁUSULA SEXTA - DO USO DE BENS MÓVEIS E IMÓVEIS.
- 7.9 As PARTÍCIPIES comprometem-se em trabalhar de forma colaborativa para o tratamento de possíveis desapropriações e reintegrações de posse, cuja necessidade eventualmente seja identificada e que venha a ser necessária à implantação dos projetos previstos no item 7.4.



- 7.10 As PARTÍCIPIES atuarão de forma conjunta e coordenada junto à União e ao Estado de São Paulo, visando a transferência de titularidade definitiva das áreas necessárias à implantação dos projetos previstos no item 7.4, de acordo com os MOSAICOS DE ÁREAS e do reconhecimento definitivo de uso e ocupação das áreas, observadas as seguintes diretrizes de utilização da faixa ferroviária, as quais devem ser cumpridas pelas PARTÍCIPIES a partir da assinatura deste instrumento:
- 7.10.1 Entre Barra Funda e Jundiaí, no sentido correspondente, será destinado ao uso da **CPTM** e do TIC EIXO NORTE o uso da faixa compreendida entre o limite ferroviário à esquerda e a(s) via(s) de carga(s) da **MRS**, localizadas à direita, com exceção da região da Lapa, onde será instalado um terminal intermodal da **MRS**, sempre observado o disposto nos Apêndices 1, 3, 4, 6, 8, 13 e 15.
- 7.10.2 Entre Barra Funda e Jundiaí, no sentido correspondente, será destinado à **MRS** o uso da faixa compreendida entre o limite ferroviário à direita e a(s) via(s) utilizadas pela **CPTM** e pelo TIC EIXO NORTE, localizadas à esquerda, com exceção da região da Lapa, onde será instalado um terminal intermodal da **MRS**, sempre observado o disposto nos Apêndices 1, 3, 4, 6, 8, 13 e 15.
- 7.10.3 Entre Brás e Rio Grande da Serra, no sentido correspondente, será destinado à **CPTM** o uso da faixa compreendida entre o limite ferroviário à direita e a(s) via(s) de carga(s) da **MRS**, localizadas à esquerda, com exceção da região da Mooca e de Capuava, onde serão instalados terminais intermodais da **MRS**, motivo pelo qual a **MRS** utilizará também áreas à direita da Faixa de Domínio Ferroviária, sempre observado o disposto nos Apêndices 2, 3, 5, 6, 9 e 15.
- 7.10.3.1 Com relação à área de Capuava, no prazo de até 210 (duzentos e dez) dias a contar da assinatura deste CONVÊNIO, a **MRS** e a **CPTM** irão, em conjunto, realizar estudo no sentido de compatibilizar seus projetos para a área da **MRS** localizada do lado direito no sentido Brás – Rio Grande da Serra, aproximadamente do KM 21+150 ao KM 21+800 na quilometragem da **CPTM** e do KM 56+450 ao KM 57+100 na quilometragem da Malha Sudeste, de forma que a **CPTM** ou a futura concessionária do TIC EIXO NORTE possa implantar uma máquina de solda no local e a **MRS** possa implantar uma área de apoio logístico para os terminais de clientes existentes e/ou que prevê para a região de Capuava, em consonância com o previsto nos Apêndices 2 e 5 e no mosaico de áreas constante do Apêndice 9, Apêndices estes integrantes do Anexo I deste CONVÊNIO.
- 7.10.4 Entre Brás e Rio Grande da Serra, no sentido correspondente, será destinado à **MRS** o uso da faixa compreendida entre o limite ferroviário à esquerda e a(s) via(s) da **CPTM**, localizadas à direita, com exceção da região da Mooca e de Capuava, onde serão instalados os terminais intermodais da **MRS**, motivo pelo qual a **MRS** utilizará também áreas à direita da Faixa de Domínio Ferroviária, observado o disposto no subitem 7.10.3.1, supra.



- 7.10.5 Visando garantir a utilização da faixa ferroviária conforme citado nos itens 7.10.1, 7.10.2, 7.10.3 e 7.10.4, as PARTÍCIPES se comprometem a não realizar qualquer interferência que prejudique a implantação dos projetos constantes do ANEXO I - DAS OBRAS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE, SEGREGAÇÃO SUDESTE E DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO EM CONSONÂNCIA COM O PROJETO DO TIC EIXO NORTE E DO ESTUDO DO TIC EIXO SUL.
- 7.10.6 A **MRS** deverá, garantida as condições nos itens 7.1 e 7.2, observados os prazos a serem definidos pelo Grupo de Trabalho citado no subitem 7.10.8, formalizar junto aos órgãos federais competentes “Declaração de Áreas Não Operacionais” das suas áreas a serem utilizadas pela **CPTM**, delimitando sua utilização da faixa ferroviária, sempre em observância aos projetos constantes no Anexo I, aos mosaicos de áreas constantes dos Apêndices 8, 9 e 15 e no APÊNDICE 13 - DA PERMUTA DE ÁREAS NA REGIÃO DA LAPA OBJETIVANDO A IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL INTERMODAL DA LAPA e no PLANO DE TRABALHO 03, incluindo, entre outros, os BENS IMÓVEIS do Pátio Lapa, Eng. São Paulo e São Caetano.
- 7.10.7 A **CPTM**, por sua vez, deverá, observados os prazos a serem definidos pelo Grupo de Trabalho citado no subitem 7.10.8, formalizar declaração de transferência das suas áreas a serem utilizadas pela **MRS**, delimitando sua utilização da faixa ferroviária, incluindo os BENS IMÓVEIS do Pátio Lapa, sempre em observância aos projetos constantes no ANEXO I, aos mosaicos de áreas constantes dos Apêndices 8, 9 e 15 e no APÊNDICE 13 - DA PERMUTA DE ÁREAS NA REGIÃO DA LAPA OBJETIVANDO A IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL INTERMODAL DA LAPA, ao PLANO DE TRABALHO 03 e ao item 7.11, infra.
- 7.10.8 As PARTÍCIPES comprometem-se a iniciar o desenvolvimento, após o ato de assinatura deste CONVÊNIO, de instrumentos específicos com a finalidade de formalizar, inicialmente, a transferência da posse, e, posteriormente, a transferência definitiva das áreas, visando a antecipação de medidas necessárias no cenário pós prorrogação do contrato de concessão da **MRS**. Para este fim, as PARTÍCIPES se obrigam a, em até 30 (trinta) dias da data de assinatura deste CONVÊNIO, formar um grupo de trabalho com a finalidade de, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da formação do citado grupo de trabalho, elaborar todos os instrumentos necessários e validá-los com os órgãos competentes da União e do Estado de São Paulo. Os trâmites e prazos para a efetivação da posse de áreas serão tratados nos termos deste CONVÊNIO e dos seus Anexos e Apêndices, de modo a não impactar nas operações dos trens de carga e de passageiros, bem como no início e na evolução das obras previstas para as SEGREGAÇÕES, para as ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO e para o TIC EIXO NORTE.



- 7.10.8.1 O encerramento da cessão em caráter ONEROSO de área que esteja no projeto de transferência só será validado após a conclusão da transferência definitiva da posse de todas as áreas relacionadas nos projetos constantes no Anexo I.
- 7.11 Casos excepcionais às regras estabelecidas nos itens acima deverão ser tratados e acordados entre as PARTÍCIPIES, previamente ao envio da “Declaração de Áreas Não Operacionais” de que trata o item 7.10.6.
- 7.12 Havendo adequações de traçados que porventura venham a alterar as condições previamente estabelecidas nos MOSAICOS DE ÁREAS, estas alterações deverão ser discutidas e acordadas entre as PARTÍCIPIES e ajustadas em instrumentos específicos e nos PLANOS DE TRABALHO.
- 7.13 Solicitações supervenientes de regularização e transferência de áreas, desde que devidamente justificadas e anuídas pela outra PARTÍCIPE, deverão ser tratadas junto aos órgãos federais e estaduais competentes.
- 7.14 Nas tratativas a serem realizadas no âmbito do grupo de trabalho citado no subitem 7.10.8, supra, deverão ser aprofundadas e definidas as condições para a transferência ou não de áreas que se enquadrem nos itens abaixo e que não impactem a implantação das SEGREGAÇÕES, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL:
- a) Áreas com: (i) imóveis construídos, (ii) invasões, (iii) passivos ambientais, (iv) termos e acordos já firmados com terceiros;
 - b) Áreas de acessos às estações ou ocupadas por municípios (viários, praças, estacionamentos etc.); e
 - c) Outras áreas em condições excepcionais.

8. CLÁUSULA OITAVA – CONDIÇÕES OPERACIONAIS

8.1 DAS DIRETRIZES GERAIS

- 8.1.1 Nas LINHAS FÉRREAS contidas nos trechos indicados nos itens 2.1 e 2.2 do presente CONVÊNIO, a circulação dos trens e a operação de estações e pátios deverão respeitar o PLANO DE TRABALHO 01 - REGRAS DE COMPARTILHAMENTO E CIRCULAÇÃO DE TRENS, PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS E NORMAS TÉCNICAS QUE ABRANGEM AS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO E CIRCULAÇÃO. Situações que requeiram regulamentação específica deverão ser discutidas e acordadas entre as PARTÍCIPIES e, caso seja necessário, formalizadas em PLANOS DE TRABALHO próprios.
- 8.1.2 Em face de restrições estruturais (túneis, rampas, viadutos e pontes) nos trechos indicados no item 2.1, especificamente entre as Estações Tatuapé e Calmon Viana da Linha 11 – Coral, não será permitido o tráfego de trens de carga.





- 36

Assinado com senha por RODRIGO SARTORATTO DE ALENCAR - Testemunha / CPG - 27/01/2023 às 18:54:05, PEDRO TEGON MORO - DIRETOR PRESIDENTE / PR - 27/01/2023 às 18:55:35, LUIZ EDUARDO ARGENTON - DIRETOR / DO - 27/01/2023 às 18:55:55, LUIZ GUSTAVO DE ASSIS BAMBINI - Diretor / 01417222000177 - 27/01/2023 às 18:56:43, CLAUDENILDO DOS SANTOS CHAVES - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:13:44, GILSA EVA DE SOUZA COSTA - DIRETOR / DF - 27/01/2023 às 19:20:33, JOSÉ ROBERTO LOURENÇO - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:21:34 e GUILHERME SEGALLA DE MELLO - Presidente / 01417222000177 - 27/01/2023 às 21:07:11.

Documento Nº: 63610153-853 - consulta à autenticidade em
<https://www.documentos.spsempapel.sp.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=63610153-853>



CPTMDC|202303874A

- 8.1.9 Os projetos de alterações/modernizações nos sistemas de controle de tráfego (sinalização e telecomunicações) que por ventura venham a ser implementados pela **MRS** deverão ser informados à **CPTM** com 730 (setecentos e trinta) dias de antecedência, com o objetivo de proporcionar tempo hábil de adequação e adaptações necessárias nos equipamentos de bordo de seu material rodante, garantindo assim a continuidade do transporte de passageiros no trecho compartilhado e a interoperabilidade de seus trens nas vias da **MRS**.
- 8.1.10 O transporte de CARGAS ESPECIAIS e CARGAS PERIGOSAS, quando realizado nas LINHAS FÉRREAS sob a gestão operacional da **CPTM**, deverá ser objeto de programação prévia entre as PARTÍCIPES, com apresentação de plano de contingência para situações emergenciais, a ser submetido à aprovação da **CPTM**, observadas as condições estabelecidas no PLANO DE TRABALHO 01 e em PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS.
- 8.1.11 A **MRS**, quando da realização do transporte de cargas nas LINHAS FÉRREAS sob a gestão operacional da **CPTM**, se obriga a cumprir as disposições contidas no Decreto nº 98.973, de 21/02/1990, que aprovou o Regulamento de Transporte Ferroviário de produtos perigosos, bem como a Resolução nº 2.748 de 12/06/2008 da ANTT.
- 8.1.12 A **MRS** reconhece a sua responsabilidade total e irrestrita pelo transporte de CARGAS PERIGOSAS ou de CARGAS CONTAMINANTES e por quaisquer impactos, danos ou prejuízos a que comprovadamente der causa ao meio ambiente, passageiros, cargas, composições, instalações ou equipamentos atingidos.
- 8.1.13 Os danos ao meio ambiente, passageiros, cargas, composições, instalações ou equipamentos de sistemas operados por uma PARTÍCIPE, que sejam comprovadamente causados por responsabilidade da outra, serão integralmente ressarcidos pela PARTÍCIPE que lhes tenha dado causa.
- 8.1.14 Nenhuma das PARTÍCIPES poderá, sem prévia autorização da contraparte, utilizar ou reter BENS MÓVEIS e utilizar ou não desocupar BENS IMÓVEIS da outra PARTÍCIPE além dos prazos estabelecidos em PLANO DE TRABALHO específico.
- 8.1.15 A autorização de circulação dos trens de ambas as PARTÍCIPES nas LINHAS FÉRREAS sob a gestão operacional da contraparte será anuída pelos CENTROS DE CONTROLE OPERACIONAL, conforme condições preestabelecidas nos PLANOS DE TRABALHO 01 e 02.
- 8.1.16 As interrupções de tráfego necessárias à conservação, manutenção ou realização de obras para melhoria do sistema, que impactem na circulação ou paralisação de trens em qualquer das LINHAS, serão previamente acordadas entre os GESTORES e deverão ser objeto de prévia programação, respeitando as condições estabelecidas nos PLANOS DE TRABALHO 01 e 02.



- 8.1.17 O atendimento à OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS RELEVANTES que impactem na circulação ou paralisação de sistemas ou da circulação de trens em qualquer uma das LINHAS FÉRREAS deverá ser realizado pela PARTÍCIPE responsável pela gestão operacional do trecho e poderá ser requisitado apoio da outra PARTÍCIPE visando o restabelecimento das condições normais de tráfego no menor tempo possível.
- 8.1.18 As OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS RELEVANTES deverão ter sua causa apurada por meio de COMISSÃO DE SINDICÂNCIA CONJUNTA, cuja coordenação será realizada por representante da PARTÍCIPE responsável pela gestão operacional do local onde houve o registro da ocorrência.
- 8.1.19 O tratamento de eventuais custos envolvidos em ocorrências, avaliados após apuração da COMISSÃO DE SINDICÂNCIA CONJUNTA, deverão ser tratados por meio de ENCONTRO DE CONTAS, nos termos do relatório final da sindicância.
- 8.1.20 Deverá a **MRS** montar e manter equipe em postos de inspeção de trens de carga, em locais próximos aos pontos de entrada de trens de carga para as linhas da **CPTM**, que permita verificar condições gerais do MATERIAL RODANTE.
- 8.1.21 As PARTÍCIPEs poderão, a qualquer tempo, mediante programação prévia com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, realizar auditoria técnica nos BENS MÓVEIS que circulam nas suas vias.
- 8.1.22 Todo transporte realizado pela **MRS** nas LINHAS FÉRREAS sob a gestão operacional da **CPTM**, independentemente da forma de acomodação da carga ou da natureza do serviço, além dos impactos resultantes da prévia programação, não deverá ocasionar qualquer prejuízo adicional às instalações ou aos passageiros, sob pena de aplicação das PENALIDADES previstas neste CONVÊNIO.
- 8.1.23 O transporte de cargas nas vias compartilhadas não poderá ocorrer no período de HORÁRIO DE PICO, observado os limites estabelecidos no PLANO DE TRABALHO 01.
- 8.1.24 As condições operacionais previstas neste CONVÊNIO e no PLANO DE TRABALHO 01 já definidas nestes documentos para o período anterior à conclusão das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO serão aplicadas também no caso do TIC EIXO NORTE e/ou do TIC EIXO SUL serem implantados, de forma parcial ou total, antes da conclusão das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, devendo as PARTÍCIPEs, obrigatoriamente, respeitar as faixas horárias e quantidades destas estabelecidas nos itens 8 e 9 do Plano de Trabalho 01, considerando o prazo máximo de 10 anos para conclusão das obras da SEGREGAÇÃO NOROESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, contado a partir do início destas obras, conforme consta no cronograma do Apêndice 7 do ANEXO I deste CONVÊNIO.



8.2 DAS DIRETRIZES OPERACIONAIS PÓS-SEGREGAÇÃO

- 8.2.1 As PARTÍCIPIES ajustam que, após a conclusão da SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES de que trata a CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA, o compartilhamento operacional nas linhas 7 e 10 se restringirá ao Trecho Central Compartilhado, localizado entre as regiões das estações Água Branca e Brás e deverá observar as demais diretrizes previstas neste capítulo e no PLANO DE TRABALHO 01.
- 8.2.2 Até que haja a SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES, conforme descrito na CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA do CONVÊNIO e no ANEXO I do CONVÊNIO, as PARTÍCIPIES deverão, obrigatoriamente, respeitar as faixas horárias e quantidades destas, estabelecidas nos itens 8 e 9 do Plano de Trabalho 01, observado o disposto no item 8.1.24.
- 8.2.3 Caso a **CPTM** conclua a modernização dos sistemas de sinalização em suas LINHAS possibilitando a redução do *headway* e a **MRS** ainda não tenha concluído a SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES e a ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, as PARTÍCIPIES deverão discutir conjuntamente as melhorias possíveis para compatibilizar o material rodante da **MRS** em velocidade e performance ao novo sistema de sinalização nos trechos em que permanecer o compartilhamento, sendo certo que deverão ser disponibilizadas pela **CPTM** à **MRS** a quantidade de faixas diárias e obedecidos os intervalos horários de circulação previstos no Plano de Trabalho 01 para o cenário pré-SEGREGAÇÃO e ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, observado o item 8.1.24, supra.
- 8.2.4 As PARTÍCIPIES ajustam, ainda, as condições mínimas de execução das operações, manutenção e conservação das LINHAS FÉRREAS no cenário pós SEGREGAÇÃO, sendo certo que:
- No trecho compreendido entre Jundiaí e Água Branca, a operação e a manutenção da linha segregada de carga serão de responsabilidade da **MRS** e nas linhas para o transporte metropolitano de passageiros serão de responsabilidade da **CPTM**, não cabendo mais a cobrança de tarifa de direito de passagem para o referido trecho.
 - No trecho compreendido entre Rio Grande da Serra e Brás, a operação e a manutenção da linha segregada de carga serão de responsabilidade da **MRS** e nas linhas para o transporte metropolitano de passageiros serão de responsabilidade da **CPTM**, não cabendo mais a cobrança de tarifa de direito de passagem para o referido trecho.
 - Após a realização das obras das SEGREGAÇÕES continuará a existir o compartilhamento entre trens de passageiros e carga nos seguintes locais:
 - No Trecho Central compreendido entre Água Branca e Brás;
 - No trecho da zona leste, compreendido entre Estudantes e Suzano (Travessão do Mizuno).



- c) Acesso aos terminais particulares: Várzea Paulista (Elekeiroz), Comendador Ermelino Matarazzo (Soeicom), Manoel Feio (Usiminas - TESP), Mogi das Cruzes (CSN – Inal).
 - d) Operação para o “giro” de locomotivas (inversão de posição de cabine) entre Manoel Feio e Suzano (Travessão do Mizuno).
- 8.2.5 Nos trechos referenciados no item acima e suas alíneas, a responsabilidade pelo controle operacional e manutenção das linhas será da **CPTM**, exceto aquelas pertencentes aos ramais particulares de clientes.
- 8.2.6 Nos trechos referenciados no item 8.2.3 e suas alíneas continuará sendo cobrado a tarifa de direito de passagem para os trens de carga, conforme regra estabelecida na CLÁUSULA 13 - TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM.
- 8.2.7 As PARTÍCIPES comprometem-se a realizar estudos para definir condições capazes de viabilizar, dentro do que é possível técnica e operacionalmente, o atendimento aos terminais localizados do lado oposto ao eixo de implantação da via segregada do trem de carga, definindo novas condições operacionais que deverão ser respeitadas para cada situação. Estes estudos deverão ser concluídos em até 180 (cento e oitenta) dias após a assinatura do CONVÊNIO.
- 8.2.8 Nas linhas 11 e 12, no cenário pós SEGREGAÇÃO, permanecerá ocorrendo operação compartilhada entre a estação de Eng. Manoel Feio e Estudantes, incluindo atendimento ao terminal da Inal em Mogi das Cruzes, bem como operação de travessia para atendimento ao terminal da Usiminas (TESP) e ao terminal da Soeicom, em Ermelino Matarazzo. Para a realização desses atendimentos, permanecerão as mesmas condições previstas atualmente no PLANO DE TRABALHO 01.
- 8.2.9 A circulação dos trens de carga operados pela **MRS** no trecho central sob responsabilidade operacional da **CPTM** somente poderá ocorrer no período compreendido de 9h às 15h e de 21h às 24h com trens limitados em 800 (oitocentos) metros de comprimento em dias úteis e de 0h às 4h com trens de até 1.500 (mil e quinhentos) metros. A **CPTM** deverá disponibilizar para a passagem dos trens de carga da **MRS** faixas horárias conforme tabela abaixo:



Intervalo Horário		Faixas	Limite de Comprimento (m)
9h	10h	3	800
10h	11h	3	
11h	12h	3	
12h	13h	3	
13h	14h	3	
14h	15h	3	
21h	22h	1	
22h	23h	2	
23h	24h	2	
0h	1h	12*	1.500
1h	2h		
2h	3h		
3h	4h		

*Entre 0h e 4h fica garantida a disponibilização de 10 (dez) faixas, com 2 (duas) adicionais à critério único e exclusivo da **CPTM**, de acordo com programação prévia e conveniência operacional existente.

8.2.10 Aos sábados deverá ser considerado a disponibilidade de faixas conforme tabela a seguir:

Intervalo Horário		Faixas	Limite de Comprimento (m)
0h	4h	12*	1.500
9h	19h	10	800
19h	24h	13	1.500

*Entre 0h e 4 h fica garantida a disponibilização de 10 (dez) faixas, com 2 (duas) adicionais à critério único e exclusivo da **CPTM**, de acordo com programação prévia e conveniência operacional existente.



8.2.11 Aos domingos e feriados deverá ser considerado a disponibilidade de faixas conforme tabela a seguir:

Intervalo Horário		Faixas	Limite de Comprimento (m)
0h	4h	10	1.500
4h	19h	30*	800
19h	24h	15**	1.500
*Entre 4h e 19h, limite de duas (2) faixas por hora.			
**Entre 19h e 24h, limite de três (3) faixas por hora.			

8.2.12 As PARTÍCIPES deverão acordar, previamente, as faixas horárias destinadas a circulação do trem de carga, mediante programação prévia e inclusão em gráfico horário.

8.2.13 Não haverá reposição, nem tampouco acúmulo, de faixas horárias destinadas a passagem do trem de carga que não sejam utilizadas dentro dos níveis de tolerância acordado entre as PARTÍCIPES.

8.2.14 A circulação dos trens de carga não poderá acarretar perturbação operacional superior à média de 1 (um) minuto por viagem aos trens de passageiros da **CPTM** ao longo do dia, considerando apenas os períodos de compartilhamento (das 9h às 15h e das 21h às 24h em dias úteis, das 9h às 24h aos sábados e das 4h às 24h aos domingos e feriados, conforme mencionado nos itens 8.2.9, 8.2.10 e 8.2.11).

8.2.15 A **CPTM** poderá limitar a circulação de trens de carga da **MRS** em até 25% (vinte e cinco por cento), com ajuste das faixas horárias, caso não sejam respeitados os critérios estabelecidos no item 8.2.14, mediante apresentação do histórico de ocorrências, abrangendo um prazo mínimo de 7 (sete) dias consecutivos que comprove o descumprimento reiterado pela **MRS**, até a apresentação por esta do Plano de Contingência previsto no item 8.2.16. A limitação incidirá sobre a média das faixas efetivamente utilizadas nos últimos 7 (sete) dias típicos (dia útil, sábado ou domingos e feriados) independentemente do número de faixas conveniadas e aplicadas no período das 9h às 15h e das 21h às 24h em dias úteis, das 9h às 24h aos sábados e das 4h às 24h aos domingos e feriados, de acordo com o período da notificação da perturbação operacional.

8.2.16 Para a situação descrita no item 8.2.15, a **MRS** deverá apresentar Plano de Contingência que demonstre o reestabelecimento das condições operacionais do trem de carga, momento no qual deverá cessar a aplicação da penalidade.



- 8.2.17 Em situações para as quais seja registrada pela **CPTM** a perturbação do sistema que implique na necessidade de supressão de 02 (duas) ou mais faixas de trens de passageiros em função do baixo desempenho na circulação dos trens de carga, a **MRS** deverá ser notificada de imediato e poderá ser penalizada na supressão de até 01 (uma) faixa por hora no intervalo/horário em que fora observada a ocorrência ou no próximo (no mesmo período compreendido entre abertura e fechamento das faixas para circulação do trem de carga ou no período subsequente do dia da ocorrência registrada), a critério da **CPTM**, descontadas sobre a média das faixas efetivamente utilizadas nos últimos 7 (sete) dias típicos (dia útil, sábado ou domingos e feriados) independentemente do número de faixas conveniadas e limitada a supressão de no máximo 25% (vinte e cinco por cento) das faixas. Caso a **CPTM** deixe de notificar a **MRS** nos termos deste item, a penalização ora prevista não poderá ser aplicada posteriormente.
- 8.2.18 A **MRS** poderá circular com locomotivas e vagões de 32,5 tb/eixo (trinta e duas e meia toneladas brutas por eixo) após a conclusão das obras de capacitação da via permanente e das Obras de Arte Especiais (OAE) previstas nos Apêndices 3 e 14 do Anexo I do Convênio **MRS / CPTM**.
- 8.2.19 A **MRS** será responsável por toda e qualquer readequação na infraestrutura operacional que se faça necessária para viabilizar a circulação dos trens de carga com desempenho condizente com as condições estabelecidas neste CONVÊNIO.
- 8.2.19.1 Todos os investimentos necessários à recapacitação do sistema viário, especialmente aqueles destinados a manter a estabilidade de via em região de plataformas, deverão ser integralmente suportados pela **MRS**, abrangendo e não se limitando a: infraestrutura e superestrutura de via, trilhos, dormentes, aparelhos de mudança de via, adequações de sinalização e controle de tráfego, revitalização de obras de arte especiais, alteração de pórticos de rede aérea, entre outros.

9. CLÁUSULA NONA– DOS SERVIÇOS E RESPONSABILIDADES

- 9.1 As solicitações feitas por uma das PARTÍCIPIES de empréstimos de ativos e/ou fornecimento de materiais, que não estejam previstos em PLANOS DE TRABALHO específicos, mas estritamente necessários à execução do objeto do presente CONVÊNIO deverão ser devidamente justificadas pela solicitante, valoradas e previamente aprovadas pelos GESTORES designados pelas PARTÍCIPIES.
- 9.1.1 Caso a solicitação seja aceita, as condições para a prestação de serviços e/ou fornecimento de materiais serão formalizadas entre os GESTORES, devendo constar as quantidades, os custos de mão de obra, insumos, transportes, outras despesas e prazo de execução, sendo certo que os valores resultantes serão acertados por ENCONTRO DE CONTAS.



- 9.2 No caso de prestação de serviços, a PARTÍCIPE executante será legal e financeiramente responsável por todas as obrigações e compromissos contraídos para sua execução, bem como pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, securitários, comerciais e outros, para ressarcimento mediante posterior apresentação em ENCONTRO DE CONTAS.
- 9.3 A PARTÍCIPE executante do serviço deverá refazê-lo, sem ônus para a outra PARTÍCIPE, caso sejam constatadas e devidamente comprovadas, deficiências de qualidade, falhas, erros ou vícios decorrentes de sua responsabilidade.

10. CLÁUSULA DÉCIMA – DO APOIO RECÍPROCO EM OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS RELEVANTES

- 10.1 As PARTÍCIPEs prestarão apoio recíproco, desde que operacionalmente possível, em OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS RELEVANTES.
- 10.2 Caberá à PARTÍCIPE que estiver envolvida em uma OCORRÊNCIA OPERACIONAL RELEVANTE informar e solicitar a atuação da outra em comunicação via correio eletrônico entre os CCO's e GESTORES, com descrição detalhada da ocorrência e a estratégia de solução proposta.
- 10.3 O apoio na OCORRÊNCIA OPERACIONAL RELEVANTE será desmobilizado pela PARTÍCIPE que o solicitou, em comunicação via correio eletrônico entre os CCO's e GESTORES, imediatamente após sua solução.
- 10.4 Os custos operacionais decorrentes da OCORRÊNCIA OPERACIONAL RELEVANTE onerarão a PARTÍCIPE responsável pela ocorrência, mediante apuração e comprovação da responsabilidade e os valores resultantes deverão ser devidamente justificados para aprovação e inclusão no ENCONTRO DE CONTAS.
- 10.5 Em caso de necessidade momentânea, a **CPTM** e a **MRS** cederão, quando possível, auxílio mútuo de tração, cujos valores resultantes deverão ser devidamente justificados para aprovação e inclusão no ENCONTRO DE CONTAS.

11. CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA SEGURANÇA DO TRABALHO

- 11.1 Em todas as atividades decorrentes do presente CONVÊNIO deverão ser cumpridas pelas PARTÍCIPEs as cláusulas de segurança do trabalho previstas em NORMAS TÉCNICAS e PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS estabelecidos em PLANO de TRABALHO específico, bem como observada a legislação pertinente.
- 11.2 Caso alguma das PARTÍCIPEs estabeleça ou altere algum PROCEDIMENTO OPERACIONAL ou NORMA TÉCNICA relacionada à segurança do trabalho e pertinente ao objeto deste CONVÊNIO, a PARTÍCIPE que o realizou deverá levar a conhecimento da outra, para eventuais adequações aos PLANOS DE TRABALHO específicos.



12. CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DA FISCALIZAÇÃO

- 12.1 Para a circulação do MATERIAL RODANTE nas LINHAS FÉRREAS objeto deste CONVÊNIO, as PARTÍCIPIES poderão, a qualquer tempo e mediante prévio aviso, realizar inspeção técnica e aferição das informações contidas na FICHA DE PROGRAMAÇÃO E CONTROLE DE TREM DE CARGA ou no SISTEMA DE CONTROLE DE TREM DE CARGA – CRG, em local determinado por seu empregado ou PREPOSTO, estando a liberação de tráfego sujeita a tal aprovação.
- 12.2 As NORMAS TÉCNICAS e PROCEDIMENTOS aplicáveis nas vistorias e as providências a serem tomadas em razão destas vistorias serão estabelecidos em PLANO DE TRABALHO específico.
- 12.3 A **MRS** obriga-se a encaminhar de imediato à **CPTM** uma cópia eletrônica do DOCUMENTO FISCAL ou manter uma cópia impressa a bordo do veículo, caso esta venha a ser solicitada.
- 12.4 A realização ou não de vistorias por uma das PARTÍCIPIES não exime de responsabilidade a outra pela condição de manutenção do MATERIAL RODANTE, pela veracidade das informações operacionais disponibilizadas e pelo acondicionamento e segurança dos passageiros ou cargas transportadas.

13. CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM

- 13.1 A TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM acordada entre as PARTÍCIPIES e aplicável a partir da data de assinatura deste CONVÊNIO é de R\$ 49,03 (quarenta e nove reais e três centavos) por mil TKB, a ser computada sempre que uma PARTÍCIPE trafegar pelas LINHAS FÉRREAS sob a gestão operacional da outra, já incluídos tributos e contribuições.
- 13.2 Para a medição das distâncias de percurso nas malhas ferroviárias sob a gestão da **CPTM** ou da **MRS**, será tomado como ponto inicial de referência o MARCO ZERO, o qual é referenciado na passarela central da estação da Luz, conforme padrão utilizado pela **CPTM**.
- 13.3 As TKB realizadas pelos trens operados pela **MRS** serão calculadas utilizando-se os dados constantes da FICHA DE PROGRAMAÇÃO E CONTROLE DE TRENS DE CARGA e SISTEMA DE CONTROLE DE TREM DE CARGA (CRG) registrados no CCO-CPTM, conforme PROCEDIMENTO OPERACIONAL contido em PLANO DE TRABALHO específico.
- 13.4 O não pagamento ou pagamento a menor do montante estabelecido implicará a incidência de multa e juros moratórios, conforme considerações da CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA e seus subitens.



14. CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DO ENCONTRO DE CONTAS

- 14.1 Os valores referentes à TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM, às despesas relativas a serviços prestados, valores relativos à CESSÃO ONEROSA de BENS MÓVEIS ou IMÓVEIS, fornecimentos realizados ou qualquer outro previsto nos PLANOS DE TRABALHO vigentes, bem como eventuais ressarcimentos devidos por uma PARTÍCIPE à outra, deverão ser apurados mensalmente por cada PARTÍCIPE, até o 10º (décimo) dia consecutivo do mês subsequente, cuja planilha deverá ser apresentada por uma PARTÍCIPE à outra com a correspondente apuração, demonstração e comprovação dos respectivos valores.
- 14.2 Cada PARTÍCIPE terá 5 (cinco) dias úteis para aprovação da apuração apresentada pela outra PARTÍCIPE, sob pena de descumprimento do ajustado.
- 14.3 Em caso de discordância quanto à apuração apresentada por uma PARTÍCIPE, a outra terá 5 (cinco) dias úteis para apresentar suas reivindicações.
- 14.3.1 Cada PARTÍCIPE terá 5 (cinco) dias úteis para análise das razões apresentadas pela outra, sob pena de descumprimento do ajustado.
- 14.4 As controvérsias que não puderem ser solucionadas em comum acordo entre as PARTÍCIPIES, decorrentes da interpretação, cumprimento ou execução do presente CONVÊNIO, ou com este relacionadas, serão solucionadas mediante a adoção dos mecanismos de solução de controvérsias previstos neste CONVÊNIO na CLÁUSULA DÉCIMA NONA - SOLUÇÕES DE CONTROVÉRSIAS.
- 14.5 Após a aprovação da (s) apuração (ões), cada PARTÍCIPE emitirá Nota de Débito ou o documento fiscal competente com vencimento para o último dia útil do mês subsequente à realização da apuração dos valores decorrentes do previsto no item 14.1, devendo esse documento de cobrança ser recebido pela PARTÍCIPE devedora no prazo de até 5 (cinco) dias úteis antes do seu vencimento, ocasião em que se procederá ao ENCONTRO DE CONTAS.
- 14.6 Nas Notas de Débitos ou nos documentos fiscais competentes da **MRS** poderão constar os seguintes cadastros no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ/MF:
- 14.6.1 Sede Rio de Janeiro – CNPJ Nº 01.417.222/0001-77
- 14.6.2 Filial São Paulo – CNPJ Nº 01.417.222/0002-58
- 14.6.3 Filial Juiz de Fora – CNPJ Nº 01.417.222/0003-39
- 14.7 A Nota de Débito ou documento fiscal competente apresentado fora do prazo será lançado em ENCONTRO DE CONTAS do mês posterior. Caso o atraso na apresentação da Nota de Débito ou documento fiscal competente seja de exclusiva responsabilidade da PARTÍCIPE devedora, esta deverá arcar com os valores contidos na Nota de Débito ou no documento fiscal competente em atraso e a incidência de acréscimo sobre o valor total Nota de Débito ou no documento fiscal competente, conforme condições previstas no item 14.9.



- 14.8 Após a apresentação e aprovação das Notas de Débitos ou documentos fiscais competentes, deverá ser realizado o ENCONTRO DE CONTAS, ocasião em que a PARTÍCIPE devedora deverá liquidar a diferença de valor, até o último dia útil do mês, sob pena de aplicação das penalidades previstas neste CONVÊNIO, por meio de crédito em conta corrente da PARTÍCIPE credora, que emitirá recibo.
- 14.9 A não liquidação da diferença de valor na respectiva data de vencimento acarretará incidência de multa de 2% (dois por cento), acrescida de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, calculados *pro rata tempore* entre a data de vencimento e a data da efetiva liquidação.

15. CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DO REAJUSTAMENTO DE VALORES

- 15.1 O valor da TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM e qualquer outro valor devido de parte a parte estabelecido neste CONVÊNIO e em seus PLANOS DE TRABALHO serão reajustados anualmente, tomando-se por base a variação do IPC-FIPE Geral (Índice de Preços ao Consumidor, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo), nos termos da seguinte fórmula:

$$VA = VA_0 * (IPC / IPC_0)$$

Sendo:

VA - Valor reajustado;

VA₀ - Valor vigente na data de assinatura do CONVÊNIO ou o valor do último reajuste anual, prevalecendo o que ocorrer por último.

IPC - Número-Índice do **IPC-FIPE** (Geral) – Índice de Preços ao Consumidor do mês anterior ao da aplicação do reajuste;

IPC₀ - Número-Índice do **IPC-FIPE** (Geral) – Índice de Preços ao Consumidor do mês anterior ao da data de assinatura do CONVÊNIO ou ao do último reajuste anual, prevalecendo o que ocorrer por último.

- 15.2 Na hipótese de até a data da emissão de documento de cobrança dos valores devidos, de parte a parte, não ter sido divulgado o número índice do IPC-FIPE que permita o cálculo de reajustamento pela fórmula do item 15.1, este será calculado de forma provisória considerando o último número índice do IPC-FIPE divulgado.
- 15.3 Quando da publicação do índice definitivo, as PARTÍCIPIES deverão fazer os ajustes necessários para o cálculo do reajuste anual. A diferença dos valores cobrados de parte a parte deverá acertadas no próximo ENCONTRO DE CONTAS mensal



16. CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – DA SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES E DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO

16.1 DAS CONDIÇÕES GERAIS

16.1.1 A SEGREGAÇÃO das vias férreas e, por consequência, das operações, abrangerá a Linha 7 – Rubi, entre as regiões das estações Água Branca e Jundiaí e a Linha 10 – Turquesa da **CPTM**, entre as regiões das estações Brás e Rio Grande da Serra, sendo que no TRECHO CENTRAL, entre as regiões das estações Água Branca e Brás, permanecerá o compartilhamento.

16.1.2 As diretrizes relativas aos projetos das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, bem como os compromissos das PARTÍCIPIES quanto aos projetos do TIC EIXO NORTE, envolvendo a Linha 7 e do estudo do TIC EIXO SUL, envolvendo a Linha 10, prevendo os espaços para as VIAS FÉRREAS do SERVIÇO EXPRESSO e demais necessidades para implantação do TIC EIXO NORTE dentro da Faixa de Domínio Ferroviária, remanejamento, realocação das VIAS FÉRREAS e seus elementos funcionais constam no ANEXO I – DAS OBRAS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE, SEGREGAÇÃO SUDESTE E DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO EM CONSONÂNCIA COM O PROJETO DO TIC EIXO NORTE E DO ESTUDO DO TIC EIXO SUL e dos seus respectivos Apêndices.

16.1.3 As PARTÍCIPIES se comprometem a cooperarem mutuamente para o desenvolvimento e/ou detalhamento dos projetos, de acordo com as melhores práticas, observadas as condições previstas no item 2.21, buscando utilizar o máximo da Faixa de Domínio Ferroviária atual, que está sob responsabilidade da **MRS** e da **CPTM**, minimizar custos e reduzir prazos de implantação, definindo as responsabilidades de cada uma.

16.1.3.1 As PARTÍCIPIES se comprometem a, no prazo de até 30 (trinta) dias consecutivos contado da data de assinatura deste CONVÊNIO, formar um grupo de trabalho, com a participação das suas equipes técnicas, para o desenvolvimento e/ou detalhamento dos projetos citado no item 16.1.3, supra. Este desenvolvimento e/ou detalhamento deverá ser executado no prazo de 12 (doze) meses, contado a partir da assinatura deste CONVÊNIO, sempre observadas as condições constantes do Anexo I e seus Apêndices.

16.1.4 A SEGREGAÇÃO das VIAS FÉRREAS e, consequentemente, das operações no eixo noroeste, deverá considerar o projeto de implantação das VIAS FÉRREAS do SERVIÇO EXPRESSO e demais adequações para o TIC EIXO NORTE entre São Paulo e Campinas, com operação em via exclusiva entre as regiões das estações da Água Branca e Campinas.



- 16.1.5 A SEGREGAÇÃO das VIAS FÉRREAS e, conseqüentemente, das operações no eixo sul deverá considerar o estudo de implantação das VIAS FÉRREAS do Trem Intercidades São Paulo – Santos, com reserva de espaço para implantação de via exclusiva entre as regiões das estações Brás e Rio Grande da Serra.
- 16.1.6 Não obstante os serviços dos Trens Intercidades São Paulo – Campinas (TIC EIXO NORTE) e Brás – Rio Grande da Serra ainda dependerem de processos licitatórios para definição das suas futuras concessionárias, em que as obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO a serem realizadas pela **MRS** precedem as obras do TIC EIXO NORTE e do TIC EIXO SUL, as PARTÍCIPES registram tais responsabilidades no CONVÊNIO e nos respectivos PLANOS DE TRABALHO, Anexos e seus Apêndices, para que a **CPTM** e/ou Estado de São Paulo as incluam nos editais dos processos licitatórios para a concessão destes serviços de passageiros, de forma que as futuras concessionárias destes serviços se comprometam com estas responsabilidades e condições operacionais que são essenciais para a realização das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, bem como de futuras adequações da **CPTM**.
- 16.1.7 A elaboração dos projetos das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO deverá considerar a manutenção das condições operacionais da **CPTM**, não sendo admissíveis impactos que causem prejuízos no padrão de atendimento atual, como redução da velocidade comercial dos trens metropolitanos de passageiros, degradação na qualidade dos serviços prestados ou em qualquer outro atributo que impacte negativamente o transporte de passageiros.
- 16.1.8 Os investimentos decorrentes das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, incluindo projetos, obras, regularização ambiental e demais itens correlatos, constam do Anexo I e dos seus respectivos Apêndices, com a definição das responsabilidades de cada PARTÍCIPE, em relação a cada atividade dos projetos e das obras.
- 16.1.9 Para os trechos onde há indicação de interferência dos projetos das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO com a malha ferroviária da **CPTM**, e que, em função disso, necessitem de readequação ou construção de via permanente, sinalização, rede aérea e acessibilidade às estações da **CPTM**, os requisitos técnicos mínimos para as intervenções são os constantes do Anexo I e do seu Apêndice 10 - DOS CRITÉRIOS DE PROJETOS PARA OBRAS EM ATIVOS DA **CPTM** A SEREM EXECUTADAS PELA **MRS**, sempre observadas as obrigações da **MRS** e da **CPTM** constantes nos itens 16.2 e 16.3 e suas alíneas.



- 16.1.10 Para a implantação da SEGREGAÇÃO SUDESTE, os projetos de remanejamento das interferências existentes no traçado desta Segregação com as faixas de dutos da Transpetro, da Braskem e da Comgas deverão ser analisados em conjunto pelas PARTÍCIPES com relação às soluções adotadas de alocação dos dutos e metodologia executiva, quando este remanejamento for realizado para a própria FAIXA DE DOMÍNIO FERROVIÁRIA.
- 16.1.11 A partir da conclusão, pela **MRS**, das atividades e/ou das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO que resultarem em ativos que ficarão sob a responsabilidade da **CPTM** e/ou da futura CONCESSIONÁRIA DO TIC EIXO NORTE ou das concessionárias de outros trechos da **CPTM** que venham a ser concedidos pelo Estado de São Paulo, restará à **MRS** as obrigações referentes às garantias técnicas, em consonância com a legislação aplicável e seus prazos, não sendo estes ativos, sua guarda e manutenção de responsabilidade da **MRS**.
- 16.1.12 A partir da conclusão, pela **CPTM** e/ou pelas suas sucessoras, das atividades e/ou das obras do TIC EIXO NORTE, TIC EIXO SUL e/ou outras adequações nas atuais linhas da **CPTM** que fazem parte do objeto do CONVÊNIO que resultarem em ativos que ficarão sob a responsabilidade da **MRS**, esta última passará a ser responsável por estes ativos e pelas suas manutenções, restando à **CPTM** e/ou às suas sucessoras as obrigações referentes às garantias técnicas, em consonância com a legislação aplicável e seus prazos, não sendo estes ativos, sua guarda e manutenção de responsabilidade da **MRS**.
- 16.1.13 Em consonância com o previsto nos itens 16.1.11 e 16.1.12, as PARTÍCIPES se comprometem a, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias consecutivos contados da assinatura deste CONVÊNIO, estabelecerem os procedimentos para entrega e recebimento das atividades e obras que uma realizar e que resultarem em ativos que ficarão sob a responsabilidade da outra.
- 16.1.14 As PARTÍCIPES pactuam que em um prazo de até 180 (cento e oitenta) dias consecutivos contados da assinatura deste CONVÊNIO, irão elaborar, em conjunto, Plano de Trabalho referente à obtenção das licenças, alvarás e autorizações de interesse comum. Para isso, se comprometem a formar, em um prazo de até 30 (trinta) dias consecutivos contados da assinatura deste CONVÊNIO, um grupo de trabalho para elaboração deste plano.



- 16.1.15 Todos os materiais oriundos de substituições de ativos da **CPTM** realizadas pela **MRS** em função das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO tais como materiais de via permanente, de rede aérea, de sinalização etc., serão propriedade da **MRS**, que poderá dispor deles conforme a sua conveniência. Os materiais implantados pela **MRS** nesta condição passarão a incorporar os ativos da **CPTM**. Da mesma forma, os materiais oriundos de substituições de ativos da **MRS** realizadas pela **CPTM** em função das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO tais como materiais de via permanente, de rede aérea, de sinalização etc., serão propriedade da **CPTM**, que poderá dispor deles conforme a sua conveniência. Os materiais implantados pela **CPTM** passarão a incorporar os ativos da **MRS**.
- 16.1.16 Para melhor detalhamento do previsto no item 16.1.15, supra, sobre a propriedade de materiais substituídos pela **MRS** ou pela **CPTM**, será elaborado, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contado da assinatura deste CONVÊNIO, Plano de Trabalho específico.
- 16.1.17 Caso a **CPTM** ou a **MRS** necessitem realizar obras no trecho onde serão implantadas as SEGREGAÇÕES e as ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, deverão considerar as diretrizes estabelecidas pelas PARTÍCIPES no Anexo I e nos seus respectivos Apêndices e acordar previamente os projetos que causem impactos naquelas diretrizes. Caso uma PARTÍCIPE descumpra o aqui previsto, será responsável por arcar com todos os custos extras que vier a causar à outra PARTÍCIPE.
- 16.1.18 Implementadas as SEGREGAÇÕES, os compromissos comerciais previstos no CONVÊNIO mantêm-se válidos apenas para os trechos não segregados, nos termos nele definidos. Por via de consequência, no trecho segregado, uma PARTÍCIPE não mais pagará a tarifa de direito de passagem (TDP) à outra. Para os trechos compartilhados, permanecerá vigente a tarifa de TDP definida neste CONVÊNIO, na sua CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA, item 13.1.
- 16.1.19 As PARTÍCIPES farão, em conjunto, o detalhamento e, caso necessário, a revisão, do cronograma constante do Apêndice 7 do Anexo I, para atividades de licenciamento, projetos e execução das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, observando os Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12 e 14, respeitando os prazos, os marcos iniciais e finais para cada obra (INTERVENÇÕES) que gerem abertura de frente de obras para o TIC Eixo Norte. Este cronograma deverá ser detalhado e pactuado pelas PARTÍCIPES no prazo de até 210 (duzentos e dez) dias contado da data de assinatura deste instrumento, sempre preservando as demais responsabilidades já estabelecidas no CONVÊNIO. Com este intuito, as PARTÍCIPES deverão, no prazo de 30 (trinta) dias, contado da assinatura do CONVÊNIO, formar um grupo de trabalho para detalhamento e/ou revisão do cronograma constante do Apêndice 7.



16.2 DAS OBRIGAÇÕES DA **MRS**

- 16.2.1 Detalhamento dos projetos das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, que deverão ser apoiados, analisados e aprovados pela **CPTM**, incluindo via permanente, estações, edificações, SISTEMAS FERROVIÁRIOS e demais itens necessários, em consonância com os projetos já constantes dos Apêndices do Anexo I.
- 16.2.2 Garantir a recomposição dos impactos na infraestrutura da **CPTM** decorrentes das obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, conforme previsto nos Apêndices integrantes do Anexo I, ou daqueles decorrentes de danos ao patrimônio da **CPTM** causados por estas obras, estes últimos desde que devidamente comprovados.
- 16.2.3 Sempre que os projetos das SEGREGAÇÕES e/ou das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO considerarem a ocupação do espaço de uma via existente da **CPTM**, a nova via deverá ser construída como contrapartida para a **CPTM**, considerando toda a infraestrutura inerente à sua operação (Via Permanente e Sistemas Ferroviários) observado os critérios técnicos da **CPTM** contidas no Apêndice 10, integrante do Anexo I deste CONVÊNIO.
- 16.2.4 Todo e qualquer impacto nas estações da **CPTM** decorrentes do projeto das SEGREGAÇÕES deverão ser solucionados pela **MRS**, considerando os normativos aplicáveis vigentes e as diretrizes de projeto da **CPTM**, em consonância com os projetos já constantes dos Apêndices do Anexo I.
- 16.2.5 Desapropriações, reintegrações de posse de áreas atualmente sob sua responsabilidade e desfetações necessárias à implantação dos projetos, regularização ambiental e demais licenças e aprovações inerentes às obras para implementação das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, incluindo as relativas aos órgãos de patrimônio histórico, artístico e cultural nas esferas federal, estadual e municipal, conforme legislação, sempre observado o disposto nos Apêndices 1, 2 e 3.
- 16.2.6 A **MRS** executará as obras da SEGREGAÇÃO NOROESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO entre Barra Funda e Jundiaí com base nos 2 (dois) escopos, prazos e premissas definidos no subitem 6.2.8 do Anexo I e Apêndice 7.



16.2.7 As responsabilidades citadas do subitem 16.2.1 ao subitem 16.2.6 e seus subitens estão mais bem detalhadas no Anexo I.

16.2.8 Regularização ambiental e demais licenças e aprovações inerentes às SEGREGAÇÕES e às ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO e/ou de readequações da **MRS**, incluindo as autorizações dos órgãos de patrimônio histórico, artístico e cultural nas esferas federal, estadual e municipal, conforme legislação, sempre observado o disposto nos subitens 16.3.12, 16.3.12.1 e 16.3.12.2, bem como o disposto no Termo de Compromisso firmado entre a **MRS** e o Estado de São Paulo em 27 de janeiro de 2023, com a interveniência/anuência da **CPTM**, citado no Considerando VIII;

16.3 DAS OBRIGAÇÕES DA **CPTM**

16.3.1 Prestar o apoio técnico para encaminhamento das diretrizes, análise e aprovação dos projetos básico e executivo relativos às SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE e às ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO a serem desenvolvidos pela **MRS**, quando solicitado por esta.

16.3.2 Fornecer as especificações técnicas e estabelecer as condições necessárias à elaboração dos projetos de implantação das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO.

16.3.3 Analisar tempestivamente e, se de acordo, aprovar todos os projetos relativos à implantação das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE e às ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO.

16.3.4 Realizar a supervisão e o acompanhamento de todas as atividades relativas às SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO que possam ter impacto no sistema de circulação e operação dos trens de passageiros, acompanhando e cumprindo passo a passo os prazos do cronograma físico de atividades informado pela **MRS**, observando o Apêndice 7.

16.3.5 Realizar a fiscalização presencial de todas as obras que venham a constituir patrimônio da **CPTM**, conforme regras que serão estabelecidas entre as PARTÍCIPES.

16.3.6 Possibilitar à **MRS** a execução das atividades de acordo com os prazos constantes dos cronogramas decorrentes dos projetos executivos pactuados entre as PARTÍCIPES, observado o Apêndice 7.

16.3.7 Solucionar os seguintes eventos críticos para não comprometer os prazos fixados no cronograma de obras da **MRS**.

16.3.7.1 Viabilizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** na realocação de vias da **CPTM**, mediante apoio ao projeto executivo e para o estabelecimento dos INTERVALOS necessários para as intervenções;



- 16.3.7.2 Autorizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** no remanejamento dos bangalôs de sinalização da **CPTM** que interferem ou venham a interferir nas obras das SEGREGAÇÕES e nas ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO;
- 16.3.7.3 Autorizar e acompanhar a execução de atividades da **MRS** no remanejamento de todas as interferências - entre elas fibra ótica, cabos de sinalização, linhas de sinais, rede aérea, torres e tubos de drenagem etc. - que, de alguma forma, interferem ou venham a interferir nas obras das SEGREGAÇÕES e nas ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO;
- 16.3.7.4 Autorizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** na adequação de estações e na acessibilidade de passageiros da **CPTM**, mediante análise do projeto executivo e para o estabelecimento acessos e/ou INTERVALOS necessários para as intervenções.
- 16.3.8 Prestar apoio técnico, administrativo e institucional à **MRS** no cumprimento do disposto no item 16.2, em sua área de abrangência.
- 16.3.9 Garantir a recomposição dos impactos na infraestrutura de circulação dos trens da **MRS**, bem como nos projetos das SEGREGAÇÕES da **MRS** e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO ou de danos ao patrimônio da **MRS** decorrentes da implantação do TIC e/ou de quaisquer outras adequações de responsabilidade da **CPTM**, estes últimos desde que devidamente comprovados;
- 16.3.10 Desapropriações, reintegrações de posse e desafetações de áreas atualmente sob sua responsabilidade necessárias à implantação dos projetos, conforme explicitado nos Apêndices 1, 2 e 3 do Anexo I.
- 16.3.11 Regularização ambiental do empreendimento e demais licenças e aprovações inerentes ao projeto TIC e/ou de readequações da **CPTM**, incluindo as autorizações dos órgãos de patrimônio histórico, artístico e cultural nas esferas federal, estadual e municipal, conforme legislação, sempre observado o disposto nos subitens 16.3.12, 16.3.12.1 e 16.3.12.2, bem como o disposto no Termo de Compromisso firmado entre a **MRS** e o Estado de São Paulo em 27 de janeiro de 2023, com a interveniência/anuência da **CPTM**, citado no Considerando VIII;
- 16.3.12 A **CPTM** deverá conceder o apoio técnico e institucional necessário à **MRS** na obtenção das licenças e autorizações de responsabilidade da **MRS** necessárias à implantação das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE, das obras das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO e nas intervenções, se necessárias, de acordo com a legislação vigente, visando propiciar espaço para a implantação do projeto do TIC, quando estas tiverem interferência com áreas sob posse e/ou propriedade da **CPTM** ou outras áreas públicas ou em áreas de terceiros, sejam estes entes públicos ou privados.



- 16.3.12.1. No caso da SEGREGAÇÃO NOROESTE, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO entre Barra Funda e Água Branca e do TIC EIXO NORTE o estudo ambiental para a obtenção da LP – Licença Prévia será realizado por uma única empresa de consultoria ambiental que será contratada pela **MRS**, observando o Termo de Compromisso formalizado entre a **MRS** e o Estado de São Paulo em 27 de janeiro de 2023. As consultas prévias ao processo de licenciamento e protocolo do estudo ambiental para obtenção da LP para a SEGREGAÇÃO NOROESTE, das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO entre Barra Funda e Água Branca e para o TIC EIXO NORTE, bem como todo o acompanhamento do processo até a efetiva obtenção desta licença ficarão sob a responsabilidade da **CPTM** e/ou do Estado de São Paulo. Esta LP deverá ser solicitada em nome do Estado de São Paulo. Demais licenças e autorização necessárias à obtenção da LP também deverão ser obtidas pela **CPTM** e/ou pelo Estado de São Paulo. Para as licenças de instalação e operação e suas respectivas autorizações, tanto a **CPTM** quanto a **MRS** deverão obter as suas individualmente, sempre observado o disposto no item 16.3.12, supra.
- 16.3.12.2. Considerando que o processo de licenciamento das obras da **MRS** é realizado junto ao IBAMA, para que o licenciamento das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO possa ser conduzido pela CETESB, deverá ser obtido, previamente, parecer favorável daquele órgão federal e delegação do processo.
- 16.3.13 Autorizar a realização das atividades atribuídas à **MRS**, conforme previsto em projeto e disponibilizar os INTERVALOS operacionais necessários para viabilizar a execução das obras, bem como acompanhar as atividades da **MRS**, inclusive no remanejamento de todas as interferências existentes ou previstas.
- 16.3.14 Obter todas as certidões, alvarás e convênios com órgãos públicos necessários ao empreendimento do TIC e/ou de adequações do sistema de transporte de passageiros da **CPTM** e dar apoio à **MRS** na obtenção dos documentos acima citados junto aos órgãos competentes;
- 16.3.15 Para a realização das atividades e obras de responsabilidade da **MRS** relativas às SEGREGAÇÕES e às ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, a **CPTM** e/ou as suas sucessoras no controle operacional das atuais Linha 7 e Linha 10 da **CPTM** deverão conceder à **MRS** os seguintes INTERVALOS na circulação de trens (Intervalos), abaixo tipificados:



- a) Intervalo Tipo 1: Intervalos longo, com interrupção de todas as vias férreas em um segmento da Linha selecionada:
- i. A **CPTM** deverá interromper totalmente a circulação de trens em todas as vias no segmento da Linha Férrea selecionada e os passageiros complementam os seus percursos por meio dos ônibus da operação PAESE;
Os intervalos longos previstos na alínea “a” deste subitem serão concedidos somente: (i) nos finais de semana, das 22h dos sábados até as 3h30 das segundas-feiras; e (ii) Nos feriados, a partir da 0h30 e até as 3h30 do próximo dia útil. (iii) Caso, comprovadamente, não exista outra alternativa para a execução de obras em determinado local, também deverá ser concedido este tipo de intervalo entre as 0h30 do sábado e as 3h30 da segunda-feira, de forma excepcional e mediante programação com a antecipação necessária entre as PARTÍCIPES;
 - ii. Para atender as obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, serão concedidos pela **CPTM**, a critério da **MRS**, mas respeitada a priorização entre a **MRS** e concessionária do TIC EIXO NORTE prevista no Apêndice 7 do Anexo I do Convênio **MRS / CPTM**, até 2 intervalos longos do Tipo 1 na Linha 7, sendo 1 para o trecho entre Brás e Piqueri e outro entre Piqueri e Jundiaí, e 1 intervalo longo do Tipo 1 na Linha 10, no trecho entre Brás e Rio Grande da Serra. Estes intervalos, havendo solicitação da **MRS**, deverão ser concedidos de forma simultânea nestas duas Linhas;
 - ii.1. Para o período posterior à conclusão das obras do TIC Eixo Norte e a sua entrada em operação, a **MRS** terá direito a 1 intervalo no trecho Brás / Jundiaí, para conclusão das suas atividades das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO e da SEGREGAÇÃO NOROESTE, observado o subitem 16.3.15.2, permanecendo também o Intervalo no trecho Brás / Rio Grande da Serra.
 - iii. A critério da **MRS**, poderá ser acionada a operação PAESE em todos os finais de semana, nos dias e horários acima estabelecidos, no período da execução das atividades e obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, exceto quando houver programação de eventos especiais, tais como, exames vestibulares e concursos relevantes, Marcha para Jesus etc., observado o item 16.3.15.2.



- b) Intervalo Tipo 2: Intervalos longos em segmentos de uma única via de uma Linha:
- i. A **CPTM** deverá interromper a circulação de trens em apenas uma das vias de um segmento da Linha selecionada, mantendo as operações nas demais vias daquele segmento, motivo pelo qual não será acionada a operação PAESE;
 - ii. Os intervalos longos do Tipo 2 previstos na alínea “b” deste subitem serão concedidos somente: (i) nos finais de semana, das 21h dos sábados até às 3h30 das segundas-feiras; (ii) Nos feriados, a partir da 0h30 e até as 3h30 do próximo dia útil; e (iii) os segmentos escolhidos devem implicar em intervalos máximos entre trens de até 30 minutos (por sentido), sem o acionamento do PAESE; (iv) Caso comprovadamente não exista outra alternativa para a execução de obras em determinado local, também deverá ser concedido este tipo de intervalo entre as 0h30 do sábado e as 3h30 da segunda-feira, de forma excepcional e mediante programação com a antecipação necessária entre as PARTÍCIPEs.
 - iii. Para atender as obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, serão concedidos, a critério da **MRS**, mas respeitada a priorização entre a **MRS** e a concessionária do TIC EIXO NORTE prevista no Apêndice 7 do Anexo I do CONVÊNIO **MRS / CPTM**, até 2 intervalos do Tipo 2, sendo 1 para o trecho entre Brás e Jundiaí e o outro no trecho entre Brás e Rio Grande da Serra. Estes intervalos, havendo solicitação da **MRS**, deverão ser concedidos de forma simultânea nestas duas Linhas.
- c) Intervalo Tipo 3: Intervalos curtos durante as madrugadas, nos dias úteis das semanas:
- i. A **CPTM** deverá interromper totalmente a circulação de trens em todas as vias do segmento da Linha selecionada, mas não será acionada a operação PAESE, observando a programação de manutenção da **CPTM**.



- ii. Os intervalos curtos do Tipo 3 previstos na alínea “c” deste subitem serão realizados durante os dias úteis (de segunda a sexta-feira), da 0h30 e até as 3h30 do mesmo dia.
 - iii. Para atender as obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, serão concedidos pela **CPTM**, obedecendo as premissas dispostas neste Apêndice, e programados com a **CPTM**, até 2 intervalos curtos do Tipo 3 na Linha 7, sendo 1 para o trecho entre Brás e Piqueri e o outro no trecho entre Piqueri e Jundiaí, e 1 intervalo curto do Tipo 3 na Linha 10, no trecho entre Brás e Rio Grande da Serra. Estes intervalos, havendo solicitação da **MRS**, serão concedidos de forma simultânea nestas duas Linhas.
- d) Intervalo Tipo 4: Intervalos curtos durante os dias úteis, entre os horários de pico:
- i. Estes Intervalos serão concedidos pela **CPTM** sem interrupção de vias, mas com aplicação de cautelas e restrições de velocidade;
 - ii. Os Intervalos do Tipo 4 previsto neste subitem serão concedidos pela **CPTM** nos dias úteis, de segunda-feira a sexta-feira, entre os horários de pico; e
 - iii. Estes intervalos, havendo solicitação da **MRS**, serão concedidos de forma simultânea nas Linhas 7 e 10.
- 16.3.15.1 Caso sejam necessários intervalos em outras linhas da **CPTM**, deverão ser obedecidas as mesmas condições constantes deste subitem e seus subitens.
- 16.3.15.2 Caso, comprovadamente, a **MRS** necessite de INTERVALOS em vias do SERVIÇO EXPRESSO do TIC EIXO NORTE, entre a Barra Funda (KM 2+235) e Jundiaí, e/ou do TIC EIXO SUL, após a conclusão da implantação das vias-férreas destes serviços de trens de passageiros e a sua entrada em operação, para a realização das suas obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, estes intervalos deverão ser concedidos pela futura concessionária do TIC EIXO NORTE e/ou do TIC EIXO SUL, mediante programação prévia pactuada entre a **MRS** e estas concessionárias, baseados nas mesmas condições previstas no subitem 16.3.15.1 e seus subitens ou outras alternativas, desde que estas alternativas sejam pactuadas entre a **MRS** e a futura concessionária do TIC EIXO NORTE, de forma que a **MRS** possa cumprir os prazos constantes deste Apêndice 7 e os seus compromissos constantes da prorrogação do seu contrato de concessão.
- 16.3.16 As responsabilidades citadas no subitem 16.3 estão melhor detalhadas no Anexo I.



16.3.17 Incluir, por si e/ou por meio do Estado de São Paulo, na forma prevista no Termo de Compromisso firmado entre a **MRS** e o Estado de São Paulo, com a interveniência/anuência da **CPTM**, citado no Considerando VIII, este CONVÊNIO, bem como os PLANOS DE TRABALHO, Anexos e seus Apêndices nos futuros processos licitatórios para a concessão dos serviços de passageiros e das linhas da **CPTM**, de forma que os futuros concessionários destes serviços se comprometam com as responsabilidades previstas nos referidos documentos, que são essenciais para a viabilidade de implantação dos projetos dos trens intercidades e das SEGREGAÇÕES NOROESTE e SUDESTE e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, bem como de futuras adequações da **CPTM**.

16.4 DAS OBRIGAÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DO TIC EIXO NORTE

16.4.1 Embora a **CPTM** não seja responsável pelas atividades e obras de implantação do TIC EIXO NORTE, existem atividades de responsabilidade da **CPTM** dispostas nos Apêndices 1, 2 e 3, que precedem as obras das SEGREGAÇÕES e das ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, que deverão ser executadas pela **CPTM** para que não haja comprometimento das obras de responsabilidade da **MRS**.

17. CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA – DOS GESTORES DO CONVÊNIO

17.1 As Partícipes indicam os seguintes colaboradores para atuar como GESTORES do presente CONVÊNIO a partir do ato de assinatura:

17.1.1 Pela **CPTM**:

Nome: Marco Antônio Di Fraia

Cargo: Gerente de Engenharia de Operação

E-mail: marco.fraia@cptm.sp.gov.br

Endereço: Praça Agente Cícero, s/n, Brás, São Paulo, SP, CEP: 03002-010.

17.1.2 Pela **MRS**

Nome: Claudenildo dos Santos Chaves

Cargo: Consultor de Relações Institucionais SP

E-mail: claudenildo.chaves@mrs.com.br

Endereço: Rua Bela Cintra, 986, conjunto 11, Consolação, São Paulo, SP, CEP: 01415-906.

17.2 Os GESTORES do presente CONVÊNIO poderão nomear PREPOSTOS para acompanhar, analisar e atestar a execução, bem como para reportar a conformidade e condições dos serviços operacionais através das rotinas de fiscalização.



17.3 DAS ATRIBUIÇÕES DOS GESTORES

- 17.3.1 Manter-se atualizado sobre todas as alterações deste CONVÊNIO e seus respectivos PLANOS DE TRABALHO;
- 17.3.2 Zelar pelo cumprimento dos prazos e qualidade no fornecimento de bens e serviços previstos nos PLANOS DE TRABALHO;
- 17.3.3 Comunicar ao superior imediato e à outra PARTÍCIPE todas distorções e OCORRÊNCIAS RELEVANTES, bem como descumprimentos que venham a dar causa a PENALIDADES previstas neste CONVÊNIO;
- 17.3.4 Conferir os valores discriminados mensalmente e proceder ao ENCONTRO DE CONTAS;
- 17.3.5 Apurar e documentar os valores a serem cobrados da outra PARTÍCIPE oriundos do direito de passagem ou de atividades previstas em PLANOS DE TRABALHO específicos;
- 17.3.6 Analisar e aprovar a solicitação para criação ou revisão de PLANOS DE TRABALHO, bem como envidar esforços para sua consecução;
- 17.3.7 No caso de alteração dos GESTORES por qualquer uma das PARTÍCIPES, deverá ser realizado a formalização em ofício à outra PARTÍCIPE, comunicando a alteração promovida.

18. CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – DAS PENALIDADES

- 18.1.1 Para garantir o fiel cumprimento do presente CONVÊNIO, as PARTÍCIPES estabelecem as penalidades a serem aplicadas por descumprimento de responsabilidades atribuídas a cada uma, bem como procedimentos para sua apuração e cobrança.
- 18.1.2 O descumprimento, por qualquer PARTÍCIPE, de qualquer cláusula deste CONVÊNIO e seus respectivos PLANOS DE TRABALHO e desde que não haja outra cláusula de penalidade específica, implicará a aplicação da penalidade de multa no valor de 500 (quinhentas) UFESPs, atualizada anualmente conforme divulgação pela Secretaria da Fazenda do Governo do Estado de São Paulo, sendo devido ainda os custos adicionais comprovados para minimizar os efeitos da infração, cabendo ao GESTOR da PARTÍCIPE reclamante comunicar formalmente sua contraparte, em até 15 (quinze) dias corridos da data do inadimplemento.
- 18.1.3 O acerto financeiro decorrente das penalidades aplicadas será realizado no ENCONTRO DE CONTAS do mês subsequente à apuração e aprovação da respectiva ocorrência, desde que os valores sejam incontroversos e tenham sido anuídos pelas PARTÍCIPES.



19. CLÁUSULA DÉCIMA NONA – SOLUÇÕES DE CONTROVÉRSIAS

19.1 MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM

- 19.1.1 Nos termos da Lei Federal nº 9.307/96, as controvérsias que não puderem ser solucionadas de comum acordo entre as PARTÍCIPES, decorrentes da interpretação, cumprimento ou execução do presente CONVÊNIO, ou com este relacionadas, serão submetidas a processo de Mediação.
- 19.1.2 Caso assim acordem as PARTÍCIPES, por escrito, a controvérsia poderá ser levada diretamente à Arbitragem.
- 19.1.3 As PARTÍCIPES reconhecem que essas são as únicas soluções que poderão ser adotadas para a solução de controvérsias decorrentes da execução do presente instrumento.
- 19.1.4 Em ambos os casos, o processo será administrado pela 'CAMARB', de acordo com seus respectivos Regulamentos.
- 19.1.5 Na hipótese em que for instaurado processo de Mediação, as PARTÍCIPES deverão, de comum acordo, eleger o Mediador, o qual poderá ou não integrar a Lista de Mediadores da Câmara escolhida, conforme subcláusula acima, desde que possua notório conhecimento na área da controvérsia, especialmente no setor ferroviário.
- 19.1.6 Concluído o processo de Mediação, sem sucesso, ou tendo as PARTÍCIPES conjuntamente optado por dela não fazer uso, será instaurado processo de Arbitragem mediante o encaminhamento formal de Notificação pela PARTÍCIPE reclamante, na qual deverá estar indicado, de forma resumida o objeto do conflito, os fundamentos dos pedidos, bem como os valores decorrentes para efeito de recolhimento da taxa de administração. A Notificação deverá estar acompanhada de cópia do presente CONVÊNIO, eventuais Aditamentos à época existentes, além de eventual(is) Plano(s) de Trabalho que esteja(m) relacionado(s) ao objeto de conflito.
- 19.1.7 O procedimento será conduzido por 3 (três) árbitros, assistindo a cada uma das PARTÍCIPES, no prazo de 10 (dez) dias contados da data de confirmação de recebimento da Notificação de Arbitragem, a indicação de um Co-árbitro.
- 19.1.7.1 Após a manifestação de disponibilidade, não impedimento, independência e imparcialidade dos Co-árbitros indicados e, não havendo impugnação, estes serão intimados para submeterem à apreciação das PARTÍCIPES uma lista unificada de 07 (sete) nomes por eles identificados, como passíveis de serem indicados para presidirem a Arbitragem, integrantes ou não da Lista de Árbitros da Câmara Arbitral escolhida.



- 19.1.7.2 Cada PARTÍCIPE poderá vetar, sem qualquer justificativa, 03 (três) dos nomes constantes da lista. Os nomes vetados por cada PARTÍCIPE deverão ser encaminhados via e-mail, somente aos Co-arbitros e à Secretaria da Câmara Arbitral, no prazo de 07 (sete) dias contados do recebimento da lista.
- 19.1.7.3 Os Co-árbitros escolherão o Árbitro-Presidente dentre os nomes não vetados pelas PARTÍCIPIES e deverão consultar o nome escolhido acerca de sua disponibilidade, não impedimento, imparcialidade e independência para atuar como Árbitro-Presidente na demanda.
- 19.1.8 O Tribunal Arbitral realizará sua análise e julgamento à luz da legislação brasileira, no idioma português, e não poderá recorrer à equidade para resolução da controvérsia a ele submetida.
- 19.1.9 A arbitragem terá como sede a cidade de São Paulo, local onde deverá ser proferida a Sentença Arbitral.
- 19.1.10 As PARTÍCIPIES concordam em tratar o procedimento de Mediação e/ou Arbitral, informações e documentos correlatos como confidenciais. Entretanto, devido à natureza de empresa pública da **CPTM**, uma vez encerrado o processo Arbitral, deverá ser conferida publicidade à Sentença Arbitral proferida, assim como ao Termo de Arbitragem, às Petições das PARTÍCIPIES e aos eventuais Laudos Periciais emitidos.
- 19.1.11 As PARTÍCIPIES acordam que a presente cláusula compromissória alcança conflitos resultantes da execução do presente instrumento por qualquer de seus Cadastros Nacionais de Pessoa Jurídica – CNPJ/ME, o que inclui as suas sedes e filiais citadas no item 14.6.
- 19.1.12 A decisão final da mediação e/ou a sentença arbitral deverá incluir dispositivo sobre alocação de custos, embora fique desde já estabelecido pelas PARTÍCIPIES que não haverá condenação em honorários advocatícios contratuais, conforme vedação estabelecida pelo Decreto Estadual nº 64.356/2019, artigo 4º, § 1º, alínea '7' e, tampouco, em honorários advocatícios de sucumbência.
- 19.1.13 As PARTÍCIPIES acordam que cada qual deverá arcar com seus próprios custos durante a condução da Mediação e/ou Arbitragem e, neste último caso, deverá a Sentença Arbitral incluir dispositivo sobre a alocação dos custos sucumbenciais, sem prejuízo, porém, do quanto estabelecido na subcláusula anterior.
- 19.1.14 A sentença arbitral será final e obrigatória.
- 19.1.15 Fica eleito o Foro da Comarca da Cidade de São Paulo, com exclusão de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para o julgamento de medidas de urgência, inclusive de natureza cautelar e/ou de tutela antecipada, anteriores à instauração do Tribunal Arbitral (Lei Federal 9.307/1996, art. 22, §4º); à eventual ação de nulidade da sentença arbitral e, ainda, para o julgamento de questões decorrentes do presente instrumento e que não versem sobre direitos patrimoniais disponíveis.



20. CLÁUSULA VIGÉSIMA – CONFIDENCIALIDADE

- 20.1 As PARTÍCIPES obrigam-se a manter o mais absoluto sigilo com relação aos termos do presente CONVÊNIO, incluindo, mas não se limitando a, quaisquer dados, informações, materiais, produtos, sistemas, técnicas, estratégias, normas, métodos de operação, pormenores, inovações, e especificações técnicas a que venham a ter acesso, conhecimento ou que venham a lhes ser confiados em razão da celebração e execução deste Instrumento, comprometendo-se, outrossim, a não revelar, reproduzir, utilizar ou dar conhecimento, em hipótese alguma, a terceiros, bem como a não permitir que nenhum de seus diretores, empregados e/ou prepostos, conselheiros, advogados, associados, enfim, toda e qualquer pessoa física ou jurídica que seja ligada direta ou indiretamente a qualquer uma das PARTÍCIPES, façam uso indevido dessas informações confidenciais.
- 20.2 As PARTÍCIPES se obrigam a não copiar, fornecer, emprestar, ceder ou permitir acesso de terceiros a qualquer título e sob nenhuma forma ou hipótese, às informações que tiverem seu uso cedido em caráter de confidencialidade.
- 20.3 As PARTÍCIPES se obrigam a zelar pela segurança dos bens e equipamentos onde as informações cedidas serão guardadas ou armazenadas, protegendo-as contra qualquer tipo de acesso não autorizado.
- 20.4 As "informações confidenciais" tais como empregadas no item 20.1 têm como significado todas as informações transmitidas por meios escritos, eletrônicos, verbais sobre dados de natureza técnica, operacional ou de engenharia, incluindo informações sobre pesquisa, desenvolvimento técnico, relatórios, know-how, anotações, planilhas, especificações de equipamentos, listagem de computador, pen drives, CD-ROM, bem como suas respectivas cópias, reproduções, reimpressões e traduções;
- 20.5 Obrigam-se, ainda, as PARTÍCIPES, a obter o prévio e expresso consentimento, por escrito, para eventual publicação de quaisquer relatórios, ilustrações, entrevistas ou detalhes relacionados ao objeto deste CONVÊNIO, bem como para utilização de informações a ele relacionadas, devendo ainda notificar prontamente por escrito, na hipótese de ter havido uma divulgação não autorizada dos dados Confidenciais.



- 20.6 Somente mediante autorização prévia, específica e por escrito de uma das PARTÍCIPIES poderá a outra revelar informação confidencial, devendo qualquer informação assim qualificada ser fornecida, desde que necessária à execução do presente CONVÊNIO e mediante protocolo, exceto as de divulgação motivada por dispositivos legais.
- 20.7 A PARTÍCIPE receptora terá direito a revelar a Informação Confidencial, recebida nos termos do presente CONVÊNIO, sem o prévio consentimento escrito da PARTÍCIPE divulgadora, para as pessoas que tenham efetiva necessidade de conhecer tais informações para fins de análise, avaliação e execução das atividades, desde que cada uma delas esteja vinculada às condições de confidencialidade deste CONVÊNIO. Caso solicitado, cada PARTÍCIPE terá a obrigação de informar à outra, por escrito, os seus PREPOSTOS que terão acesso à Informação Confidencial.
- 20.8 É vedado à PARTÍCIPE receptora da Informação Confidencial revelar informação que tenha sido desenvolvida a partir de uma Informação Confidencial e, também, desenvolver produtos, métodos ou serviços nas Informações Confidenciais ou nas demais informações e conhecimentos obtidos no desenvolvimento do propósito deste CONVÊNIO.
- 20.9 Excetuam-se das disposições desta cláusula as informações que:
- 20.9.1 Comprovadamente estiverem, ou que vierem a cair, independentemente de ação ou omissão de qualquer das PARTÍCIPIES deste CONVÊNIO, em domínio público, ou ainda que estiverem contidas em patentes publicadas em qualquer país;
- 20.9.2 Já fossem detidas/conhecidas por qualquer das PARTÍCIPIES na época de sua revelação pelo Outro, hipótese em que a PARTÍCIPE receptora da informação confidencial deverá notificar a PARTÍCIPE divulgadora, informando e comprovando o seu conhecimento anterior à divulgação pela outra PARTÍCIPE;
- 20.9.3 Se tornarem disponíveis ao público sem a interveniência das PARTÍCIPIES;
- 20.9.4 Comprovadamente tenham sido recebidas de terceiros por uma das PARTÍCIPIES, com liberdade para delas dispor;
- 20.9.5 A revelação seja obrigatória por força de lei vigente ou por força de ordem judicial ou autoridade competente, e desde que a PARTÍCIPE receptora notifique por escrito a PARTÍCIPE divulgadora anteriormente à revelação e a revelação seja no limite da determinação.
- 20.10 Toda e qualquer Informação Confidencial revelada conforme este CONVÊNIO permanecerá de propriedade exclusiva da PARTÍCIPE que a tiver revelado.
- 20.11 As PARTÍCIPIES comprometem-se a divulgar a todo o seu pessoal envolvido nas atividades de que trata o presente CONVÊNIO, qualquer que seja o vínculo existente, as condições de confidencialidade ora estabelecidas, obrigando-os à observância dos termos desta cláusula.



21. CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA – DOS DADOS PESSOAIS

- 21.1 As PARTÍCIPIES, por si e por seus funcionários, obrigam-se, sempre que aplicável, a atuar neste CONVÊNIO em conformidade com a Legislação vigente sobre proteção de dados relativos a uma pessoa natural (“Titular”) identificada ou identificável (“Dados Pessoais”) e com as determinações de órgãos reguladores/fiscalizadores sobre a matéria, em especial a Lei Federal nº 13.709/2018 (“Lei Geral de Proteção de Dados”), além das demais normas e políticas de proteção de dados de cada país onde houver qualquer tipo de tratamento dos Dados Pessoais relativos às PARTÍCIPIES e à execução deste CONVÊNIO.
- 21.2 As PARTÍCIPIES comprometem-se em cooperar mutuamente no cumprimento das obrigações referentes à garantia dos direitos dos titulares previstos na Lei Federal nº 13.709/2018 e nas Leis e Regulamentos de Proteção de Dados em vigor e também no atendimento de requisições e determinações do Poder Judiciário, Ministério Público e Órgãos de controle, fornecendo, no que couber, informações relevantes disponíveis e qualquer outra assistência para documentar e eliminar a causa e os riscos impostos por quaisquer violações de segurança verificadas na execução deste CONVÊNIO.
- 21.3 As PARTÍCIPIES, por si e/ou terceiros agindo em seu nome, deverão tratar os Dados Pessoais de forma confidencial e com o mesmo nível de segurança que tratam seus dados e informações de caráter confidencial, ainda que este instrumento venha a ser resolvido e independentemente dos motivos que deram causa ao seu término ou resolução.
- 21.4 As PARTÍCIPIES obrigam-se a tratar os Dados Pessoais a que tiverem acesso em decorrência do CONVÊNIO somente na medida necessária para cumprir as obrigações previstas em leis, regulamentos e neste instrumento e seus respectivos anexos, apêndices e PLANOS DE TRABALHO, sendo expressamente proibida a utilização, distribuição ou compartilhamento desses Dados Pessoais fora dessas finalidades, de acordo com a legislação aplicável.
- 21.5 Obrigam-se as PARTÍCIPIES ainda a:
- a) adotar as medidas de segurança, técnicas e organizacionais apropriadas para proteger os Dados Pessoais, de forma que sejam tratados conforme as melhores práticas de mercado e legislação aplicável;
 - b) indenizar a outra PARTÍCIPE e eventuais terceiros, quando atribuída a culpa por ilícito cometido e desde que transitado em julgado, por força de infração às obrigações previstas nesta cláusula;
 - c) notificar prontamente a outra PARTÍCIPE por escrito sempre que souber ou suspeitar que ocorreu um incidente de segurança, ou uma violação à lei geral de proteção de dados pessoais no cumprimento das obrigações assumidas por força deste CONVÊNIO;



- d) manter em absoluto sigilo todos os dados de caráter pessoal e informações que lhe tenham sido confiados, obrigação esta que subsistirá ao término do presente CONVÊNIO.
- 21.6 Cada PARTÍCIPE deverá monitorar, por meios adequados, sua própria conformidade, a de seus empregados e contratados com as respectivas obrigações de proteção de Dados Pessoais que porventura sejam tratados no âmbito deste CONVÊNIO.
- 21.7 As PARTÍCIPEs se comprometem, desde já, a cumprir eventuais alterações de qualquer legislação que interfiram no tratamento dos Dados Pessoais aplicável a este CONVÊNIO.
- 21.8 Se houver alguma nova disposição legal que afete o cumprimento das cláusulas relativas à proteção de Dados Pessoais previstas neste CONVÊNIO, a PARTÍCIPE afetada pela nova disposição legal deverá notificar formalmente este fato à outra PARTÍCIPE, que terá o direito de resolver o presente CONVÊNIO sem qualquer penalidade, apurando-se os valores devidos até a data da rescisão.

22. CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA – LEIS ANTICORRUPÇÃO

- 22.1 As PARTÍCIPEs declaram neste ato que estão cientes, conhecem e entendem todos os termos das regras anticorrupção no Brasil, em especial a Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013 e o Decreto nº 8.420, de 18 de março de 2015, bem como o disposto na Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 e no Decreto estadual 62.349 de 26 de dezembro de 2016, comprometendo-se a se absterem de qualquer atividade que constitua uma violação das disposições das regras anticorrupção e das demais disposições referentes à matéria. As PARTÍCIPEs, por si e por seus administradores, diretores, empregados e agentes, bem como por seus sócios, obrigam-se a conduzir suas práticas comerciais, durante a execução do presente CONVÊNIO, de forma ética e em conformidade com os preceitos legais aplicáveis.
- 22.2 Pagamento Proibido: Na execução deste CONVÊNIO, as PARTÍCIPEs e quaisquer de seus diretores, empregados, agentes, sócios ou terceira pessoa agindo em seu nome, não devem dar, oferecer, prometer pagar, tampouco receber, direta ou indiretamente, vantagem de qualquer espécie, com a finalidade de influenciar ato ou decisão que possa beneficiar indevidamente uma das PARTÍCIPEs ou direcionar negócios que violem as regras anticorrupção.
- 22.3 A **CPTM** declara ter ciência do Código de Conduta Ética, do Código de Conduta Ética para Terceiros e das Políticas Gerais de Conduta e Relacionamento com Órgãos Públicos e as demais regras anticorrupção da **MRS**, inclusive no que se refere às penalidades previstas, disponíveis no endereço eletrônico <https://www.mrs.com.br/sustentabilidade/programa-de-integridade-e-etica-da-mrs/>, se comprometendo a respeitá-las no que couber.



- 22.4 A **MRS** declara ter ciência do Código de Conduta e Integridade de Fornecedores, Prestadores de Serviços e Parceiros da **CPTM**, inclusive no que se refere às penalidades previstas, disponível no site da Companhia no endereço eletrônico <http://cptm.sp.gov.br/licitacoes/Pages/Codigo-de-Conduta-e-Integridade-de-Fornecedores-e-Parceiros-Comerciais.aspx>, comprometendo-se a respeitá-lo, cumpri-lo e fazê-lo cumprir, no que couber.
- 22.5 As PARTÍCIPES declaram ter ciência de que os requisitos de conduta e integridade, relacionadas nos itens 22.3 e 22.4, aplicáveis às relações e atividades previstas neste instrumento são parte integrante do presente, como cláusulas exigíveis pelas PARTÍCIPES.
- 22.6 Para os fins da presente cláusula, as PARTÍCIPES declaram neste ato que (a) não violaram, violam ou tenham a intenção de violar as regras anticorrupção; (b) têm o compromisso de não violar as regras estabelecidas nos Códigos de Conduta, relacionados nos itens 22.3 e 22.4, os quais integram o presente ajuste para todos os efeitos; e que (c) têm ciência que qualquer atividade que viole as regras anticorrupção é proibida e declaram conhecer as consequências possíveis de tal violação.
- 22.7 Qualquer descumprimento das regras anticorrupção por qualquer das PARTÍCIPES, em qualquer um dos seus aspectos, poderá ensejar a resolução motivada e imediata do CONVÊNIO, por meio de mera notificação extrajudicial enviada à PARTÍCIPE que as descumpriu, sem prejuízo de eventual indenização por perdas e danos incorridos à PARTÍCIPE prejudicada pelos prejuízos diretos ou indiretos causados a ela.
- 22.8 As PARTÍCIPES se obrigam a dar ciência à (s) eventual (is) subcontratada (s) sobre os códigos relacionados nos itens 22.3 e 22.4, fazendo com que esta (s) assumam (m) o compromisso de respeitá-los e cumpri-los. O descumprimento das referidas regras pela (s) subcontratada (s) poderá ensejar a resolução motivada e imediata do CONVÊNIO, por meio de mera notificação extrajudicial enviada pela PARTÍCIPE prejudicada, ficando a PARTÍCIPE que deu causa, obrigada a indenizá-la por todos os danos incorridos em razão do descumprimento da (s) subcontratada (s).



- 22.9 As PARTÍCIPES declaram que não há, e tomarão todas as providências para evitar, durante a vigência do presente CONVÊNIO, qualquer conflito de interesses que possa comprometer a capacidade destas de executar o objeto dessa avença ou que possa criar a aparência de impropriedade com relação à sua execução.

23. CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA – MEIO AMBIENTE

- 23.1 As PARTÍCIPES se obrigam, por si, seus prepostos ou contratados, a atender, observar, respeitar, cumprir e fazer cumprir toda a legislação relativa à proteção e preservação do meio ambiente em vigor, assim como todas as normas e exigências dos órgãos públicos relativamente à proteção ambiental, sendo a única e exclusiva responsável pelo não cumprimento das aludidas leis, normas e exigências, responsabilizando-se por todo e qualquer dano ao meio ambiente a que comprovadamente der causa e/ou multas, penalidades, autos de infrações, notificações, impostas ou aplicadas em razão da não observância da legislação aplicável, inexistindo qualquer vínculo de solidariedade entre elas.
- 23.2 Fica expressamente assegurado à PARTÍCIPE prejudicada o direito de ser ressarcida por todos os custos que, eventualmente, venham-lhe a ser impostos por culpa da contraparte, pela inobservância das normas e das exigências referidas na cláusula acima, inclusive multas, quaisquer outras sanções e despesas necessárias à defesa.
- 23.3 Cada PARTÍCIPE deverá dar destinação adequada a todo e qualquer resíduo, material, efluentes ou solo recolhido, relativos à execução do objeto deste CONVÊNIO, nos termos da legislação aplicável em vigor.
- 23.4 As PARTÍCIPES obrigam-se a observar que, além das condicionantes expressas nos itens 23.1, 23.2 e 23.3, na eventualidade de realização de qualquer atividade em áreas sob responsabilidade da outra PARTÍCIPE, deverão ser observados os procedimentos específicos e normas internas que tratam de questões ambientais, sob pena de suspensão das atividades e penalidades conforme CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA.
- 23.5 A **MRS** e a **CPTM** deverão elaborar em até 180 (cento e oitenta) dias após a assinatura do presente CONVÊNIO um PLANO DE TRABALHO contendo normas e procedimentos específicos referente a questões ambientais que deverão ser adotados entre as PARTÍCIPES referente aos cuidados que deverão ser adotados para a realização de atividades em área sob responsabilidade da outra, nos termos do item 23.4.
- 23.6 Na ocorrência de dano ambiental, a PARTÍCIPE responsável pelo evento assumirá todas as consequências do passivo ambiental definido em notificação, multa e/ou processo, administrativo ou judicial, emitido pelos órgãos ambientais competentes, de acordo com a legislação vigente. A assunção de responsabilidade ocorrerá mesmo que tais notificações, multas e/ou processos tenham sido emitidas ou propostos em nome da contraparte.



- 23.7 As PARTÍCIPES comprometem-se em notificar de imediato, via GESTORES, caso seja recebida notificação relativa às ocorrências ambientais oriunda de autoridades públicas a respeito do objeto deste CONVÊNIO e/ou seja registrado qualquer ocorrência com impacto ambiental em área sob responsabilidade da outra PARTÍCIPE, bem como indicar as comunicações aos órgãos ambientais competentes e ações de remediação previstas conforme legislação.

24. CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

- 24.1 Toda e qualquer modificação, alteração ou aditamento ao presente CONVÊNIO e aos respectivos PLANOS DE TRABALHO, ANEXOS e seus Apêndices atrelados a esse instrumento, somente será válida se feita por instrumento escrito e assinado por ambas as PARTÍCIPES.
- 24.2 Exceto quando expressamente convencionado em sentido contrário, o não exercício ou o atraso no exercício, por qualquer das PARTÍCIPES, de qualquer direito, recurso ou prerrogativa dessa PARTÍCIPE, segundo este CONVÊNIO, não implicará renúncia ou novação; o exercício isolado ou parcial de qualquer direito, recurso ou prerrogativa, segundo este CONVÊNIO, não impedirá qualquer outro exercício posterior daqueles títulos ou o exercício de qualquer outro direito, recurso ou prerrogativa.
- 24.3 Qualquer disposição deste CONVÊNIO que seja considerada proibida, inválida ou inexecutável em nenhuma hipótese invalidará ou afetará o CONVÊNIO como um todo ou as demais disposições; caso qualquer cláusula do presente CONVÊNIO seja considerada proibida, inválida ou inexecutável, as PARTÍCIPES se comprometem a negociar em boa-fé a substituição de referida cláusula por uma equivalente que seja válida e eficaz.
- 24.4 O presente CONVÊNIO não estabelece nem se destina a estabelecer, qualquer representação, distribuição, sociedade, associação ou relacionamentos semelhantes entre as PARTÍCIPES; nenhuma das PARTÍCIPES terá poderes para representar ou obrigar a outra ou para incorrer em qualquer obrigação em nome da outra PARTÍCIPE.



- 24.5 Em qualquer hipótese de responsabilização das PARTÍCIPIES por danos e/ou prejuízos, caso seja configurada culpa concorrente, subsiste a obrigação de cada uma das PARTÍCIPIES de indenizar a outra na medida de sua responsabilidade.
- 24.6 O presente CONVÊNIO obriga e beneficia as PARTÍCIPIES, bem como suas sucessoras a qualquer título.
- 24.7 É ônus de cada uma das PARTÍCIPIES adotar todas as medidas necessárias para a proteção dos profissionais e/ou terceiros que estiverem envolvidos com o objeto deste CONVÊNIO, inclusive seus próprios empregados, funcionários, prepostos e/ou contratados, bem como empregados, funcionários, prepostos e/ou contratados das PARTÍCIPIES e/ou terceiros presentes no local e os empregados, funcionários, prepostos e/ou contratados de empresas subcontratadas das PARTÍCIPIES ou da PERMISSONÁRIA que estiverem no ambiente regulado pelo presente CONVÊNIO ou com ela envolvidos.
- 24.8 Este CONVÊNIO não estabelecerá qualquer relação ou vínculo empregatício dos empregados de uma PARTÍCIPE em relação à outra.
- 24.9 As PARTÍCIPIES se obrigam, mutuamente, a fazer cumprir todas as exigências legais de saúde e higiene do trabalho e obrigações decorrentes de decisões judiciais transitadas em julgado no cumprimento deste instrumento.
- 24.10 Cada PARTÍCIPE será a única e exclusiva responsável pelas reclamações trabalhistas movidas por seus empregados ou de suas subcontratadas em razão da execução das atividades previstas neste CONVÊNIO, para reconhecimento de vínculo empregatício ou quaisquer outros direitos trabalhistas, arcando com todas as despesas e ônus daí decorrentes.
- 24.10.1 Na hipótese de reclamação trabalhista promovida por empregados de uma PARTÍCIPE e/ou empregados de suas subcontratadas, prestadores de serviços e /ou terceiros face da outra decorrente do CONVÊNIO, a PARTÍCIPE prejudicada denunciará à lide a outra, a qual imediatamente aceitará o encargo e dispensará a PARTÍCIPE prejudicada de qualquer responsabilidade, assumindo os encargos daí decorrentes.
- 24.11 A **MRS** se compromete a dar ciência ao seu Poder Concedente do serviço do transporte ferroviário de carga sobre as regras de convivência já estabelecidas no presente instrumento.
- 24.12 A **CPTM** se compromete a envidar todos os esforços para realizar as tratativas necessárias junto ao Poder Concedente detentor do serviço público de transporte ferroviário de passageiro para que seja parte integrante de eventual concessão de suas linhas as regras de convivência já estabelecidas ou a serem estabelecidas no presente instrumento.

E por estarem justas e acordadas, firmam as PARTÍCIPIES o presente CONVÊNIO em duas vias de igual teor e forma, perante as quatro testemunhas abaixo nomeadas:





[Página de assinatura do Convênio 056322408100 para uso compartilhado de linhas, de áreas, de instalações, equipamentos e de serviços, e para execução de atividades do projeto das segregações e das adequações do trecho central compartilhado que entre si celebram a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e a MRS Logística S.A. – MRS firmado em 27 de janeiro de 2023]

São Paulo, 27 de janeiro de 2023.

CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

PEDRO TEGON MORO

Diretor Presidente

LUIZ EDUARDO ARGENTON

Diretor de Operação e Manutenção

GILSA EVA DE SOUZA COSTA

Diretora Administrativa e Financeira

MRS Logística S.A.

GUILHERME SEGALLA DE MELLO

Diretor Presidente

LUIZ GUSTAVO DE ASSIS BAMBINI

Diretor de Relações Institucionais

Testemunhas:

Nome: José Roberto Lourenço

RG: 66476422 – SSP/SP

CPF: 029.283.118-82

Nome: Claudenildo dos Santos Chaves

RG: 63332245-3 – SSP/SP

CPF: 448.339.385-53

Nome: Rodrigo Sartoratto de Alencar

RG: 28349024-X – SSP-SP

CPF: 259.801.848-64

Nome:

RG:

CPF:

71



Assinado com senha por RODRIGO SARTORATTO DE ALENCAR - Testemunha / CPG - 27/01/2023 às 18:54:05, PEDRO TEGON MORO - DIRETOR PRESIDENTE / PR - 27/01/2023 às 18:55:35, LUIZ EDUARDO ARGENTON - DIRETOR / DO - 27/01/2023 às 18:55:55, LUIZ GUSTAVO DE ASSIS BAMBINI - Diretor / 01417222000177 - 27/01/2023 às 18:56:43, CLAUDENILDO DOS SANTOS CHAVES - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:13:44, GILSA EVA DE SOUZA COSTA - DIRETOR / DF - 27/01/2023 às 19:20:33, JOSÉ ROBERTO LOURENÇO - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:21:34 e GUILHERME SEGALLA DE MELLO - Presidente / 01417222000177 - 27/01/2023 às 21:07:11. Documento Nº: 63610153-853 - consulta à autenticidade em <https://www.documentos.spsempapel.sp.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=63610153-853>



CPTMDC1202303874A

PLANO DE TRABALHO Nº 001

REGRAS DE COMPARTILHAMENTO E CIRCULAÇÃO DE TRENS, PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS E NORMAS TÉCNICAS QUE ABRANGEM AS ATIVIDADES DE OPERAÇÃO E CIRCULAÇÃO

1. OBJETIVO

O objetivo deste PLANO DE TRABALHO é disciplinar o uso compartilhado das LINHAS e estabelecer condições mandatórias para a utilização da infraestrutura operacional, contemplando o MATERIAL RODANTE, FAIXAS HORÁRIAS, INTERVALOS, SOLICITAÇÃO DE ACESSO, nos termos das definições estipuladas no convênio firmado entre **CPTM** e a **MRS** em 27 de janeiro de 2023 ("CONVÊNIO"), além de outras obrigações das PARTÍCIPES. O presente documento tem por intenção, ainda, relacionar todos os Procedimentos Operacionais e Normas Técnicas que regulamentam as condições técnicas de operação, circulação, compartilhamento nas estações e trens na malha da **CPTM** e **MRS**, de forma a manter a operação em condições de segurança.

2. JUSTIFICATIVA

Em consonância com a Cláusula Segunda do CONVÊNIO e para que as PARTÍCIPES compartilhem a operação ferroviária nos trechos estabelecidos nos itens 2.1 e 2.2 do CONVÊNIO, institui-se o presente PLANO DE TRABALHO que detalhará as regras, os limites, as diretrizes a serem seguidas, de forma que as atividades de circulação, operação e as condições de compartilhamento de estações e trens sejam realizadas de acordo com o subscrito nos Procedimentos Operacionais e Normas Técnicas.

3. VIGÊNCIA

O presente PLANO DE TRABALHO é acessório ao CONVÊNIO e entrará em vigor a partir de sua assinatura e terá a mesma vigência do CONVÊNIO, por estar a ele vinculado.

4. NORMAS TÉCNICAS

Adotar-se-ão as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Na ausência de referência da Norma ABNT serão utilizadas as normas da *American Association Railway (AAR)*.



5. RESPONSABILIDADES E OBRIGAÇÕES

- 5.1. Para realizar a elaboração ou revisão de Normas, Procedimentos, Manuais, Regulamentos ou outro documento utilizado para regular as condições de compartilhamento de operação e circulação, a Partícipe responsável deverá enviar o referido documento para análise e validação da outra Partícipe com prazo de até cinco dias úteis, contados a partir da data de envio. Caso não haja manifestação dentro do prazo estabelecido o documento será considerado como aprovado.
- 5.2. A versão do documento aprovada deverá ser entregue a outra Partícipe em arquivo eletrônico no formato “.pdf”, via e-mail ou através de algum outro meio digital.

6. PERIODICIDADE DE REVISÃO DESTE PLANO DE TRABALHO

- 6.1 Este Plano de Trabalho será revisado anualmente, na data base do CONVÊNIO, para atualização da relação dos documentos e versões ou quando solicitado por uma das Partícipes, devendo ser celebrado termo aditivo ao CONVÊNIO para sua ratificação e entrada em vigor.
- 6.1.1 As atualizações de Procedimentos ou Normas descritas no Anexo I deste Plano de Trabalho ocorrerão conforme a necessidade de cada Partícipe, devendo ser formalizadas por escrito entre os gestores do CONVÊNIO.

7. CONSIDERAÇÕES GERAIS

- 7.1. A **MRS** poderá circular seu MATERIAL RODANTE nas LINHAS sob gestão operacional da **CPTM**, conforme estabelecido no item 2.1 do CONVÊNIO.
- 7.1.1 Durante o HORÁRIO DE VALE da **CPTM** a circulação dos trens de carga será compartilhada com a circulação dos trens de passageiros da **CPTM**.
- 7.1.2 Entre 0h e 4h, a circulação dos trens de carga será compartilhada com a circulação dos veículos de serviço, rotinas de manutenção e implantação da **CPTM**.
- 7.2. As PARTÍCIPIES deverão conceder acesso ao MATERIAL RODANTE da outra PARTÍCIPE, conforme condições definidas neste PLANO DE TRABALHO.
- 7.3. O acompanhamento da circulação dos trens de carga será diário, com a participação de representante da **MRS** que deverá estar alocado no **CCO** da **CPTM**, para o qual será disponibilizado posto de trabalho.



- 7.4. A circulação de locomotiva(s) escoteira(s) e trens de serviço será computada para apuração do TKb.
- 7.4.1. A circulação de locomotiva(s) escoteira(s) e trens de serviços da **MRS**, quando para atendimento de SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA, não será contabilizada como faixa de trens de carga, mas será computada para apuração do TKb, exceto quando a solicitação de atendimento for realizada pela **CPTM**.
- 7.5. Sempre que um mesmo trem de carga circular em mais de um trecho, o mesmo será computado como um trem em cada trecho, inclusive no Intercâmbio da Estação Brás, se for o caso.
- 7.6. As travessias de trens de carga, entre pátios da mesma estação serão permitidas para trens formados com o máximo de 20 (vinte) vagões, exceção para os trens com formação de até 26 (vinte e seis) vagões tipo GHS, atendida à disponibilidade operacional da **CPTM**. Essa condição será válida tanto para o PERÍODO DIURNO (entre 4h e 0h) bem como o NOTURNO (entre 0h e 4h), conforme item 9.
- 7.6.1. Nestes casos não serão computadas as faixas na quantidade permitida, conforme o item 9.3.
- 7.6.2. Para condições futuras de travessias, serão realizados testes para validação de novos modelos, conforme previsto no item 13.
- 7.6.3. Tais travessias, conforme estabelecidas no item 7.6 e a condição prevista no subitem 7.6.1 acima, não poderão causar, em nenhuma hipótese, interferência na circulação dos trens metropolitanos, ficando sujeita às penalidades previstas na Cláusula Décima Oitava do Convênio (em relação ao item 7.6) ou a não aprovação (em relação ao subitem 7.6.2).
- 7.7. No período noturno a restrição de comprimento do trem deverá obedecer a condição de homologação e PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS vigentes. Em caso de intervenção de manutenção e obras nas linhas da **CPTM** que impactem na circulação dos trens de carga, a **CPTM** deverá comunicar a **MRS** e apresentar programação, semanalmente e/ou quinzenalmente, que contemple a supressão de faixas de circulação em razão de tais intervenções.
- 7.7.1. A **MRS** enviará representante para acompanhamento das reuniões quinzenais para que, de forma colaborativa, contribua na programação dos intervalos para realização dos serviços de manutenção e melhorias do sistema.



- 7.7.2. As Partícipes envidarão esforços para garantir a circulação de pelo menos uma via singela para circulação de trem de carga durante os intervalos programados, caso seja possível.
- 7.8. Os intervalos concedidos pela **CPTM** que, por quaisquer razões, reduzirem o número de faixas acordadas deverão ser compensadas considerando o que foi suprimido.
- 7.9. Os intervalos concedidos pela **MRS** que, por quaisquer razões, reduzirem o número de faixas acordadas (Expresso Turístico ou equivalente), deverão ser compensados na mesma proporção.
- 7.10. Havendo situações de caso fortuito ou de força maior que interfiram na circulação dos trens metropolitanos ou nos trens de carga, não serão aplicadas as regras estabelecidas nos itens 7.8 e 7.9 acima, devendo haver negociação entre as PARTÍCIPES.
- 7.11. As PARTÍCIPES acordam que, em caráter contingencial na eventualidade de haver interdições que impossibilitem a utilização do “Travessão do Mizuno”, poderá ser utilizada a interface existente entre as malhas da **MRS** e **CPTM** no sinal 6D - UR34, na região de Suzano, visando não interromper o intercâmbio de trens entre as PARTÍCIPES. A utilização desse ramal deverá ser previamente combinada entre os GESTORES, para que sejam garantidas as condições de segurança, verificadas as condições de manutenção de via do ramal, bem como o destravamento do aparelho de mudança de via (AMV) 7, existente na malha da **MRS**. Excepcionalmente, quando necessário e possível, poderá ser utilizada a UR14 ou UR12 em Manoel Feio para entrada/saída do trem de carga proveniente ou destinado a estação Estudantes.
- 7.12. Excepcionalmente, fica autorizada a operação de inversão de cabine de locomotiva entre o Travessão Mizuno e a UR14 (ou UR12) em Engenheiro Manoel Feio.
- 7.13. A circulação de material rodante e a utilização de equipamentos de uma PARTÍCIPE, nas linhas sob gestão operacional da OUTRA, deverá ser precedida de homologação e de habilitação dos profissionais, conforme plano de trabalho específico, procedimentos operacionais e instruções de serviço.
- 7.14. Os projetos de alterações/modernizações nos sistemas de controle de tráfego (sinalização e telecomunicações) que porventura venham a ser implementados pela **CPTM** deverão ser informados à **MRS** com 730 (setecentos e trinta) dias de antecedência, com o objetivo de proporcionar tempo hábil de adequação e adaptações necessárias nos equipamentos de bordo de seu material rodante, garantindo assim a continuidade do transporte de carga no trecho compartilhado e a interoperabilidade de seus trens nas vias da **CPTM**.



7.15. Os projetos de alterações/modernizações nos sistemas de controle de tráfego (sinalização e telecomunicações) que porventura venham a ser implementados pela **MRS** deverão ser informados à **CPTM** com 730 (setecentos e trinta) dias de antecedência, com o objetivo de proporcionar tempo hábil de adequação e adaptações necessárias nos equipamentos de bordo de seu material rodante, garantindo assim a continuidade do transporte de passageiros no trecho compartilhado e a interoperabilidade de seus trens nas vias da **MRS**.

8. FAIXAS HORÁRIAS E INTERVALO MÍNIMO ENTRE TRENS DE PASSAGEIROS DA CPTM

8.1. A circulação dos trens de carga da **MRS** nas LINHAS sob gestão operacional da **CPTM** deverá, obrigatoriamente, respeitar as faixas horárias e quantidades estabelecidas nos itens 9 e 10 deste instrumento.

8.1.1. As condições atuais de operação dos trens metropolitanos nos trechos e horários compartilhados conforme estabelecido no CONVÊNIO, considerando as faixas horárias e respectivamente os intervalos (*headways*) entre trens metropolitanos, são:

a) Linha 7 – Rubi – Trecho entre as estações Brás e Francisco Morato

Intervalo entre trens em minutos			
Faixa Horária	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
4h às 9h	6	8	10
9h às 15h	8		
15h às 21h	6		
21h às 22h	10	10	
22h à 0h			

b) Linha 7 – Rubi – Trecho entre as estações Francisco Morato e Jundiaí

Intervalo entre trens em minutos			
Faixa Horária	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
4h às 9h	12	16	20
9h às 15h	16		
15h às 21h	12		
21h às 22h	20	20	
22h à 0h			



c) Linha 10 – Turquesa – Trecho entre as estações Brás e Mauá

Intervalo entre trens em minutos			
Faixa Horária	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
4h às 9h	6	8	10
9h às 15h	8		
15h às 21h	6		
21h às 22h	10	10	
22h à 0h			

d) Linha 10 – Turquesa – Trecho entre as estações Mauá e Rio Grande da Serra

Intervalo entre trens em minutos			
Faixa Horária	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
4h às 9h	12	8	10
9h às 10h	8		
10h às 16h	3 x 8' - 1 x 16'		
16h às 21h	12		
21h às 22h	10	10	
22h à 0h			

e) Linha 11 – Coral – Trecho entre as estações Estudantes e Calmon Viana

Intervalo entre trens em minutos			
Faixa Horária	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
4h às 18h	8	8	10
18h à 0h		10	

f) Linha 12 - Safira

Intervalo entre trens em minutos			
Faixa Horária	Dia Útil	Sábado	Domingo e Feriado
4h às 8h30	5,5	8	10
8h30 às 16h	8		
16h às 18h	5,5		
18h às 20h30			
20h30 às 22h	8	10	
22h à 0h	10		



8.1.2. Havendo por parte da **CPTM** qualquer alteração referente a horários e intervalos, a **CPTM** deverá proceder nova formalização visando a repactuação deste PLANO DE TRABALHO.

8.2. Até que haja a SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES, conforme descrito na Cláusula Décima Sexta do CONVÊNIO e no ANEXO I do CONVÊNIO, as PARTÍCIPIES deverão, obrigatoriamente, respeitar as faixas horárias e quantidades estabelecidas nos itens 9 e 10 deste Plano de Trabalho.

8.2.1. Caso a **CPTM** conclua a modernização dos sistemas de sinalização em suas LINHAS possibilitando a redução do *headway* e a **MRS** ainda não tenha concluído a SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES e a ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, as PARTÍCIPIES deverão discutir conjuntamente as melhorias possíveis para compatibilizar o material rodante da **MRS** em velocidade e performance ao novo sistema de sinalização nos trechos em que permanecer o compartilhamento, sendo certo que deverão ser disponibilizadas pela **CPTM** à **MRS** a quantidade de faixas diárias e obedecidos os intervalos horários de circulação previstos neste Plano de Trabalho para o cenário pré-SEGREGAÇÃO e ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO.

9. CONDIÇÕES DE COMPARTILHAMENTO – PRÉ SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES

9.1. HORÁRIOS DE CIRCULAÇÃO PARA O TREM DE CARGA

9.1.1. Até que haja a SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES, os trens de carga da **MRS** somente poderão circular nas LINHAS operacionais sob gestão da **CPTM** nos horários estabelecidos abaixo, salvo em SITUAÇÃO DE URGÊNCIA e exceções contidas neste PLANO DE TRABALHO.

9.1.2. Os horários descritos abaixo consideram as condições de sinalização atualmente implantadas nas LINHAS da **CPTM**;

9.1.3. Horários de circulação dos trens de carga nos seguintes trechos das LINHAS:

9.1.3.1 Linha 07 – Rubi: entre Brás e Jundiaí;

9.1.3.2 Linha 10 – Turquesa: entre Brás e Rio Grande da Serra;

9.1.3.3 Linha 11 – Coral: entre Estudantes e Suzano (Travessão Mizuno), considerando que não haverá circulação de trens de carga entre Suzano e Brás, conforme estabelecido no CONVÊNIO;



9.1.3.4 Linha 12 – Safira: entre Engenheiro Manoel Feio e Brás.

	Linhas 07 e 10 Trecho Jundiaí e Brás Trecho Rio Grande da Serra e Brás			Linhas 11 e 12 Trecho Estudantes e Suzano Trecho Eng. Manoel Feio e Brás		
	Dias Úteis	Sábados	Domingos e Feriados	Dias Úteis	Sábados	Domingos e Feriados
Horários	0h às 4h 9h às 15h 21h à 0h	0h às 4h 9h à 0h	O dia todo	0h às 4h 9h às 15h15 22h à 0h	0h às 4h 9h à 0h	O dia todo

9.1.4. A operação de trens de carga da **MRS** que implicar em passagem pela Estação Brás deverá obedecer aos horários determinados abaixo:

	Intercâmbio da Estação Brás		
	Dias Úteis	Sábados	Domingos e Feriados
Horários	23h30 às 4h 10h15 às 14h30	0h às 4h 9h à 0h	O dia todo

- 9.1.5. O intervalo poderá iniciar as 8h30 em Rio Grande da Serra e em Jundiaí;
- 9.1.6. Será permitida a partir das 23h30 a circulação de um trem com 70 vagões vazios de Jundiaí com destino a Eng. Manoel Feio, conforme homologação.
- 9.1.7. O CCO da CPTM deve autorizar a partir das 22h30 a circulação de trem de carga com 800m procedentes do pátio de Eng. Manoel Feio com destino ao Intercâmbio da Estação Brás.
- 9.1.8. A travessia do pátio de Eng. Manoel Feio para “TESP” (Usiminas) não pode ser realizada em dia útil no horário das 4h às 9h, das 15h30 às 22h e aos sábados no horário das 4h às 9h.

9.2. HORÁRIO LIMITE DE PARTIDA PARA O TREM DE CARGA

- 9.2.1. Os trens de carga que se destinam ao intercâmbio da Estação Brás devem partir em horário que garantam a sua passagem até às 3h30 no período noturno e até às 14h30 no período diurno.
- 9.2.2. Os trens poderão partir de Eng. Manoel Feio até às 13h35 no período diurno e até às 2h35 no período noturno.
- 9.2.3. Os trens de Lapa/Água Branca poderão partir até às 13h50 no período diurno e até às 03h no período noturno;



PERCURSO		HORÁRIO	
DE	PARA	DIURNO	NOTURNO
Travador Mizuno	Estação EST	15h15	3h20
Estação EST	Travador Mizuno	14h35	3h
Pátio de Eng. Manoel Feio	Estação Comendador Ermelino (ERM)	14h30	-
Pátio de Eng. Manoel Feio	Intercâmbio da Estação BAS ou pátio de Eng. São Paulo (ISP)	13h35	2h35
Intercâmbio da Estação BAS ou pátio de Eng. São Paulo (ISP)	Pátio de Eng. Manoel Feio	14h30	3h30
Estação RGS	Estação Prefeito Celso Daniel - Santo André (SAN)	15h	3h20
Estação RGS	Estações São Caetano (SCT) /Utinga (UTG)	14h50	3h10
Estação RGS	Estações Ipiranga (IPG) / Mooca (MOC)	14h40	3h
Estação RGS	Estações Água Branca (ABR) / Lapa (LPA)	14h15	2h35
Estação RGS	Estação JUN	14h	1h35
Estação SAN	Estação RGS	16h	3h45
Estação SAN	Estações IPG/MOC	15h30	3h30
Estação SAN	Estação JUN	14h35	2h15
Estações SCT/UTG	Estação RGS	15h45	3h30
Estações SCT/UTG	Estações IPG/MOC	15h45	3h40
Estações SCT/UTG	Estação JUN	14h50	2h25
Estações IPG/MOC	Estação RGS	15h30	3h15
Estações IPG/MOC	Estação SAN	15h30	3h30
Estações IPG/MOC	Estações SCT/UTG	15h45	3h40
Estações IPG/MOC	Estação JUN	15h	2h35
Intercâmbio da Estação BAS	Estações ABR/LPA	14h30	3h30
Estações ABR/LPA	Estação RGS	15h15	3h
Estações ABR/LPA	Intercâmbio da Estação BAS	13h50	3h
Estações ABR/LPA	Estação JUN	15h15	2h50
Estação JUN	Estação RGS	13h50	1h35
Estação JUN	Intercâmbio da Estação BAS	12h25	1h35
Estação JUN	Estações ABR/LPA	14h45	2h35



9.3. QUANTIDADE DE TRENS OPERADOS PELA MRS PERMITIDOS POR LINHA E TRECHO

9.3.1. Linhas 11-Coral / 12-Safira

Quantidade Máxima de Trens de Carga por Período – Dias Úteis		
Trecho	Horário	
	9h às 15h15	22h à 0h
Entre o Travador Mizuno e a Estação EST	03	02
Quantidade Máxima de Trens de Carga por Período - Sábados		
Trecho	Horário	
	9h às 0h	
Entre o Travador Mizuno e a Estação EST	08	

9.3.2. Linhas 07-Rubi / 10-Turquesa

Quantidade Máxima de Trens de Carga por Período – Dias Úteis		
Trecho	Horário	
	9h às 15h	21h à 0h
Entre as estações RGS e SAN	08	04
Entre as estações SAN e MOC	13	07
Entre as estações MOC e LPA	08	04
Entre as estações LPA e JUN	12(*) (**)	04

(*) A circulação fica condicionada no máximo a 06 (seis) trens de carga por sentido.

(**) 02 (duas) faixas inclusas para circulação de trem de carga entre as estações Várzea Paulista (VPL) e JUN.

Quantidade Máxima de Trens de Carga por Período – Sábados	
Trecho	Horário
	9h às 0h
Entre as estações RGS e SAN	16
Entre as estações SAN e MOC	16
Entre as estações MOC e LPA	16
Entre as estações LPA e JUN	16



9.3.3. Intercâmbio da Estação BRÁS

Quantidade Máxima de Trens de Carga por Período – Dias Úteis		
Trecho	Horário	
	10h15 às 14h30	23h30 à 0h
Entre o pátio de Eng. Manoel Feio e o Intercâmbio da Estação BRÁS ou entre a Estação LPA e o Intercâmbio da Estação BRÁS	03	01*

(*) Circulação permitida somente do pátio de Eng. Manoel Feio à Estação BRÁS.

Quantidade Máxima de Trens de Carga por Período - Sábados		
Trecho	Horário	
	9h às 0h	
Entre o pátio de Eng. Manoel Feio e o Intercâmbio da Estação Brás ou entre a Estação LPA e o Intercâmbio da Estação Brás	06	

9.3.4. No período da 0h às 4h e aos domingos e feriados a circulação de trem de carga é limitada à capacidade operacional da linha, condicionada a avaliação e combinação entre as áreas de programação da **CPTM** e da **MRS** quanto as possibilidades de faixa para circulação de trem de carga frente as programações de intervalos para obras de manutenção e melhorias do sistema, levando em consideração também a quantidade mínima que deve ser disponibilizada de acordo com a tabela abaixo e as considerações dos itens 9.3.5 e 9.3.6:

Dias úteis Linhas 7 e 10	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 4h
Mooca a Lapa	04
Lapa a Jundiaí	04
R.G. Serra a Sto. André	04
Santo André a Mooca	07
Dias úteis Linhas 11 e 12	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 4h
Travessão Mizuno a Estudantes	03
Travessão Mizuno a Com. Ermelino	01



Dias úteis intercâmbio Brás	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 4h
Eng. Manoel Feio ao Intercâmbio da Estação Brás	04

Domingos e Feriados Linhas 7 e 10	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 24h
Mooca a Lapa	16
Lapa a Jundiaí	16
R.G. Serra a Sto. André	16
Santo André a Mooca	16

Domingos e Feriados Linhas 11 e 12	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 24h
Travessão Mizuno a Estudantes	12
Eng. Manoel Feio a Com. Ermelino	01

Domingos e Feriados Intercâmbio Brás	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 24h
Eng. Manoel Feio ao Intercâmbio da Estação Brás	08



- 9.3.5. As exceções para as quantidades estipuladas nas tabelas do item 10.5.1 deverão ser acordadas previamente entre as Partícipes, de acordo com as necessidades de intervalos prevista para manutenção e obras de melhoria do sistema.
- 9.3.6. As quantidades estipuladas nas tabelas do item 9.3.4 servem como referência, não possuindo caráter cumulativo ou compensatório.
- 9.3.7. Entre o pátio de Eng. Manoel Feio e a Estação Comendador Ermelino é permitido:
- g) Duas faixas a mais (por semana), do que as mencionadas no item 9.3.3., observando os seguintes critérios:
- i. Uma faixa em dias úteis (entre segunda-feira e sexta-feira), no horário das 10h15 às 14h30 e,
- ii. Uma faixa nos sábados a partir das 9h ou aos domingos / feriados.
- h) A circulação de locomotiva “escoteira” a partir das 21h30 em dias úteis, em atendimento exclusivo ao desvio da Estação Comendador Ermelino.
- 9.3.8. Para trens mistos com vagões oriundos de Suzano com destino César de Souza e INAL (Mogi das Cruzes), que realizem manobra de fracionamento em César de Souza, será ofertada uma faixa adicional para o retorno de Estudantes para INAL (Mogi das Cruzes).
- 9.3.9. Trens com destino ao desvio do terminal da INAL (Mogi das Cruzes), localizada nas proximidades da estação de Mogi das Cruzes (MDC), com manobra de reversão na estação Eng. César de Souza (CSO) será computado como única faixa.
- 9.3.10. A **MRS** poderá circular trem de carga entre Suzano (travador Mizuno) - MIZ e Mogi das Cruzes (desvio da indústria INAL), formado com até 325m, exclusivamente no período noturno.



9.4. TABELA DE LOTAÇÃO / COMPRIMENTO MÁXIMO POR TRECHO –
LINHAS 11-CORAL / 12-SAFIRA

9.4.1. Circulação diurna em dias úteis e aos sábados até as 18h.

ESTAÇÃO DE ORIGEM	ESTAÇÃO DE DESTINO	TON. BRUTA (TB) COMPRIMENTO (m)	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS		
			FORMAÇÃO MISTA		FORMAÇÃO ÚNICA
			COMANDANTE	COMANDADA	
Intercâmbio da Estação BRÁS	Eng. Manoel Feio (EMF)	2.160 / 350 (*)	1 x U20C	1 x C30MX	2 x U20C
EMF	Intercâmbio da Estação BRÁS	2.280 / 350	1 x U20C ou 2 x U20C	2 x C30MX ou 1 x C30MX	3 x U20C
EMF	Intercâmbio da Estação BRÁS	2.700 / 350 (**)	1 x U20C	1 x C30MX	2 x U20C
EMF	Intercâmbio da Estação BRÁS	1.819 / 350	-	-	1 x U20C

ESTAÇÃO DE ORIGEM	ESTAÇÃO DE DESTINO	TON. BRUTA (TB) COMPRIMENTO (m)	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS	
			FORMAÇÃO I	FORMAÇÃO II
Eng. São Paulo (ISP)	EMF	1.900 / 600	1 x C30MX	1 x U20C
EMF	ISP	1.900 / 600	1 x C30MX	1 x U20C
ERM	EMF	1.020 / 600	1 x C30MX (1 p/ manobra)	2 x U20C (1 p/ manobra)
EMF	ERM	3.240 / 600	2 x C30MX (1 p/ manobra)	2 x U20C (1 p/ manobra)
SUZ (Travador Mizuno)	MDC	920 / 168	1 x C30MX	1 x U20C
MDC	SUZ (Travador Mizuno)	920 / 168	1 x C30MX	1 x U20C
SUZ (Travador Mizuno)	Eng. César de Souza	1.947 / 600	1 x C30MX	1 x U20C
Eng. César de Souza	SUZ (Travador Mizuno)	1.947 / 600	1 x C30MX	1 x U20C
		3.000 / 600	2 x C30MX	2 x U20C



9.4.2. Circulação em dias úteis em período noturno, sábados após as 18h e aos domingos e feriados o dia todo.

ORIGEM	DESTINO	TON. BRUTA (TB) COMPRIMENTO (m)	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS	
			FORMAÇÃO I	FORMAÇÃO II
EMF	ISP	5.360 / 800	3 x C30MX	3 x U20C
EMF	ISP	2.700 / 800 (**)	2 x C30MX	2 x U20C
EMF	ISP	1.819 / 800	1 x C30MX	1 x U20C
ORIGEM	DESTINO	TON. BRUTA (TB) COMPRIMENTO (m)	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS	
			FORMAÇÃO I	FORMAÇÃO II
SUZ (Travador Mizuno)	Eng. César de Souza	2.745 / 800	1 x C30MX	1 x U20C
Eng. César de Souza	SUZ (Travador Mizuno)	2.745 / 800	1 x C30MX	1 x U20C
		4.240 / 800	2 x C30MX	2 x U20C

Observações do Anexo I:

- No trecho entre o pátio de Eng. Manoel Feio ao Intercâmbio da Estação Brás e do Intercâmbio da Estação Brás ao pátio de Eng. Manoel Feio, circular com uma locomotiva U20C em regime de comandante com ATCU ativo.
- Nas linhas 11 e 12, a formação do trem pode variar em quantidade e no posicionamento de locomotivas C30 MX ou U20C, desde que respeitado o peso máximo e a quantidade mínima de locomotivas definidas na tabela acima.
- A tonelada Bruta / Comprimento / Formação de Locomotiva para circulação diurna em dias úteis e aos sábados até as 18h, como para circulação noturna, sábados após as 18h e aos domingos e feriados o dia todo, no Intercâmbio da Estação Brás, respeita os parâmetros do trecho entre os pátios de Eng. Manoel Feio e de Eng. São Paulo, onde as formações contemplam a variação de locomotivas comandadas C30 MX (165 t) e C36 / C30 / C26 (180 t).
- (*) No Intercâmbio da Estação Brás autorizado 600m na formação exclusiva com vagões vazios.
- (**) Formação de trem de carga para circulação somente até a Estação Lapa (LPA).



9.5. TABELA DE LOTAÇÃO MÁXIMA POR TRECHO PARA CIRCULAÇÃO EM DIAS ÚTEIS, SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS EM PERÍODO DIURNO / NOTURNO - PARA TRENS CARREGADOS E VAZIOS – LINHAS 07/10

ESTAÇÃO DE ORIGEM	ESTAÇÃO DE DESTINO	PERFIS DE TRACÇÃO	TON. BRUTA (TB) MÁXIMA REBOCADA E COMPRIMENTO DIURNO – LIMITE 630 M. NOTURNO – LIMITE 800 M.	TIPO DA MANGA DO VAGÃO	NÚMERO DE LOCOS.	
					U20C 120t	C30MX 165t e/ou C36 / C30 / C26 - 180t
Rio Grande da Serra (RGS)	Brás (BAS)	D	1.134	S, R, T, U	01	00
			2.564	S, R, T, U	01	01
			4.106	S, R, T, U	01	02
			5.648	S, R, T, U	01	03
			7.190	S, R, T, U	01	04
			2.269	S, R, T, U	02	00
			3.587	S, R, T, U	02	01
			5.129	S, R, T, U	02	02
			6.671	S, R, T, U	02	03
			3.403	S, R, T, U	03	00
			3.200	R		
Prefeito Celso Daniel - Santo André (SAN)	BAS	J	5.672	S, R, T, U	05	00
			2.725	S, R, T, U	01	00
			6.163	S, R, T, U	01	01
			9.000	S, R, T, U	01	02
			9.000	S, R, T, U	01	03
			9.000	S, R, T, U	01	04
			5.450	S, R, T, U	02	00
			8.629	S, R, T, U	02	01
			9.000	S, R, T, U	02	02
			9.000	S, R, T, U	02	03
			8.174	S, R, T, U	03	00
				R		
BAS	Ipiranga (IPG)	J	9.000	S, R, T, U	05	00
			2.725	S, R, T, U	01	00
			6.163	S, R, T, U	01	01
			9.000	S, R, T, U	01	02
			9.000	S, R, T, U	01	03
			9.000	S, R, T, U	01	04
			5.450	S, R, T, U	02	00
			8.629	S, R, T, U	02	01
			9.000	S, R, T, U	02	02
			9.000	S, R, T, U	02	03
			8.174	S, R, T, U	03	00
				R		
			9.000	S, R, T, U	05	00



ESTAÇÃO DE ORIGEM	ESTAÇÃO DE DESTINO	PERFIS DE TRAÇÃO	TON. BRUTA (TB) MÁXIMA REBOCADA E COMPRIMENTO DIURNO – LIMITE 630 M. NOTURNO – LIMITE 800 M.		TIPO DA MANGA DO VAGÃO	NÚMERO DE LOCOS.	
						U20C 120t	C30MX 165t e/ou C36 / C30 / C26 - 180t
BAS	SAN	I	2.228		S, R, T, U	01	00
			5.039		S, R, T, U	01	01
			8.064		S, R, T, U	01	02
			9.000		S, R, T, U	01	03
			9.000		S, R, T, U	01	04
			4.456		S, R, T, U	02	00
			7.055		S, R, T, U	02	01
			9.000		S, R, T, U	02	02
			9.000		S, R, T, U	02	03
			6.683		S, R, T, U	03	00
BAS	RGS	E			R		
			9.000		S, R, T, U	05	00
			1.312		S, R, T, U	01	00
			2.967		S, R, T, U	01	01
			4.750		S, R, T, U	01	02
			6.533		S, R, T, U	01	03
			8.316		S, R, T, U	01	04
			2.624		S, R, T, U	02	00
			4.151		S, R, T, U	02	01
			5.934		S, R, T, U	02	02
			7.717		S, R, T, U	02	03
			3.936		S, R, T, U	03	00
			3.200		R		
			6.560		S, R, T, U	05	00
			3.900	39 (GFS) + 0	S		

ESTAÇÃO DE ORIGEM	ESTAÇÃO DE DESTINO	PERFIS DE TRAÇÃO	TON. BRUTA (TB) MÁXIMA REBOCADA E LIMITE DE COMPRIMENTO DIURNO – 630 M. NOTURNO – 800 M.	QUANTIDADE MÁXIMA DE VAGÕES CARREGADOS + VAZIOS	TIPO DA MANGA DO VAGÃO	NÚMERO DE LOCOS.	
						U20C 120t	C30MX 165t e/ou C36 / C30 / C26 - 180t
BAS	LPA	G	1.699**	18 + 0	S, R, T, U	01	00
			2.400*	24 + 66	S, R, T, U	01	01
			3.100*	31 + 59	S, R, T, U	01	02
			3.700*	37 + 53	S, R, T, U	01	03
			4.300*	43 + 47	S, R, T, U	01	04
			3.000**	30 + 0	S, R, T, U	02	00
			2.900*	29 + 61	S, R, T, U	02	01
			3.500*	35 + 55	S, R, T, U	02	02
			4.000*	40 + 50	S, R, T, U	02	03
			3.500**	35 + 0	S, R, T, U	03	00
			3.000**	30 + 0	S, R, T, U	04	00
			3.600*	36 + 54	S, R, T, U	05	00



ESTAÇÃO DE ORIGEM	ESTAÇÃO DE DESTINO	PERFIS DE TRAÇÃO	TON. BRUTA (TB) MÁXIMA REBOCADA E LIMITE DE COMPRIMENTO DIURNO – 630 M. NOTURNO – 800 M.	QUANTIDADE MÁXIMA DE VAGÕES CARREGADOS + VAZIOS	TIPO DA MANGA DO VAGÃO	NÚMERO DE LOCOS.	
						U20C 120t	C30MX 165t e/ou C36 / C30 / C26 - 180t
LPA	BAS	D	1.134**	11 + 0	S, R, T, U	01	00
			2.500*	25 + 18	S, R, T, U	01	01
			2.700*	27 + 16	S, R, T, U	01	02
			3.000*	30 + 9	S, R, T, U	01	03
			3.000*	30 + 10	S, R, T, U	01	04
			2.269*	23 + 24	S, R, T, U	02	00
			2.600*	26 + 17	S, R, T, U	02	01
			2.900*	29 + 11	S, R, T, U	02	02
			3.100**	31 + 0	S, R, T, U	02	03
			2.500*	25 + 18	S, R, T, U	03	00
			2.900*	29 + 10	S, R, T, U	05	00
LPA	Jundiaí (JUN)	A	809**	8 + 0	S, R, T, U	01	00
			1.826**	19 + 0	S, R, T, U	01	01
			2.926**	30 + 0	S, R, T, U	01	02
			3.700*	37 + 53	S, R, T, U	01	03
			4.300*	43 + 47	S, R, T, U	01	04
			1.617**	22 + 0	S, R, T, U	02	00
			2.552	29 + 0	S, R, T, U	02	01
			3.500*	35 + 55	S, R, T, U	02	02
			4.000*	40 + 50	S, R, T, U	02	03
			2.426**	27 + 0	S, R, T, U	03	00
			3.000**	30 + 0	S, R, T, U	04	00
			3.600*	36 + 54	S, R, T, U	05	00
			3.900	39 (GFS) + 0	S		
JUN	LPA	AA	675**	7 + 0	S, R, T, U	01	00
			1.524**	16 + 0	S, R, T, U	01	01
			2.442**	25 + 0	S, R, T, U	01	02
			3.000*	30 + 9	S, R, T, U	01	03
			3.000*	30 + 10	S, R, T, U	01	04
			1.351**	23 + 0	S, R, T, U	02	00
			2.308**	26 + 0	S, R, T, U	02	01
			2.900*	29 + 11	S, R, T, U	02	02
			3.100**	31 + 0	S, R, T, U	02	03
			2.026**	25 + 0	S, R, T, U	03	00
			2.900*	29 + 10	S, R, T, U	05	00



Observações do Anexo II:

- a) Tipo da manga do vagão por capacidade máxima permitida:
- Manga S = 100 toneladas/vagão.
- Manga R = 80 toneladas/vagão.
- Manga T = 120 toneladas/vagão (nas linhas 07/10 está limitado a 100 toneladas).
- Manga U = 150 toneladas/vagão (nas linhas 07/10 está limitado a 100 toneladas).
- b) Perfis de Tração indicados por “Letra” referem-se ao trecho da Estação de origem e destino (nomenclatura utilizada pela operadora **MRS**).
- c) *Nas formações dos trens de carga mistos (carregados e vazios), além da tonelage máxima rebocada poderão ser acrescidos vagões vazios até o comprimento máximo permitido (630m diurno e 800m noturno) ou o número de vagões definidos como máximos.
- d) **Nas formações de trens de carga mistos onde constam vagões carregados + 0 (zero) vazios, poderão ser acrescidos vagões vazios, desde que seja retirado vagões carregados. Neste caso o limitante será a tonelage máxima rebocada e o comprimento máximo permitido (630m diurno e 800m noturno).
- e) É permitida a formação do trem com locomotivas GE-C36 / C30 / C26 com peso de até 180t (relação de locomotivas autorizadas no CRG), em regime de “COMANDADA” e/ou “REBOCADA”. As locomotivas do tipo GE-U23C / GE-U23CA, também de 180 t, somente poderão trafegar em regime de “REBOCADA”.

9.5.1. Alterações que sejam de interesse da **MRS** quanto ao estabelecido neste item ficará condicionado a apresentação de Relatório Técnico de empresa especializada, devidamente atestada com responsabilidade técnica, para abertura de processo de análise de homologação da **CPTM**, testes de circulação e performance, nos segmentos da área de Engenharia de Manutenção e de Operação, que se aprovado, incorrerá na revisão do presente deste PLANO DE TRABALHO.

9.5.2. Os Relatórios Técnicos para defesa de alteração em modelos operacionais e homologações poderão, eventualmente, serem produzidos pela equipe de engenharia da **MRS**, os quais também deverão ser analisados pela **CPTM** para análises, críticas e aprovações.

9.5.3. As Partícipes deverão discutir, de acordo com a criticidade e relevância de cada pleito sugerido, qual deve ser o encaminhamento para as defesas técnicas necessárias (se serão desenvolvidas por órgãos externos ou pela própria equipe técnica das partícipes).



10. INTERVALO ENTRE TRENS DE CARGA

- 10.1. No trecho compreendido entre a Estação Brás e a Estação Palmeiras-Barra Funda, os trens de carga da **MRS** oriundos da Linha 12-Safira que circularem em período diurno, com iguais sentidos de circulação, deverão ter um espaçamento mínimo de 60min (sessenta minutos) entre trens, desde que respeitadas as quantidades máximas de trens de carga por período, estabelecidas no item 9.3 e seus subitens.
- 10.2. No trecho compreendido entre a Estação Mooca e a Estação Palmeiras-Barra Funda, os trens de carga da **MRS** oriundos da Linha 10-Turquesa que circularem em período diurno, com iguais sentidos de circulação, deverão ter um espaçamento mínimo de 60min (sessenta minutos) entre trens, desde que respeitadas as quantidades máximas de trens de carga por período, estabelecidas no item 9.3 e seus subitens.
- 10.3. Os trens de carga da **MRS**, que não circularem pelo trecho compreendido entre a Estações Brás e a Estação Palmeiras-Barra Funda em período diurno, deverão ter um espaçamento mínimo de 45min (quarenta e cinco minutos) entre trens, por linha e no mesmo sentido, desde que respeitadas as quantidades máximas de trens de carga por período, estabelecidas no item 9.3 e seus subitens.
- 10.4. Sempre que um mesmo trem de carga circular em mais de um trecho, o referido trem será computado como uma passagem em cada trecho.
- 10.5. No período da 0h às 4h a circulação dos trens operados pela **MRS** nos dias úteis, nas linhas 7, 10, 11 e 12, fica limitada à capacidade operacional da linha, não podendo esta ser inferior a quantidade de faixas do período conforme tabelas abaixo, salvo em casos de manutenção programada e na realização de obras de melhorias, em consenso entre as PARTICIPES.
- 10.5.1. As tabelas abaixo orientam a quantidade mínima de trens de carga para circulação em cada intervalo.

Dias úteis Linhas 7 e 10	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 4h
Mooca a Lapa	04
Lapa a Jundiaí	04
R.G. Serra a Sto. André	04
Santo André a Mooca	07



Dias úteis Linhas 11 e 12	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 4h
Travessão Mizuno a Estudantes	03
Travessão Mizuno a Com. Ermelino	01

Dias úteis Intercambio Brás	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 4h
Eng. Manoel Feio ao Intercâmbio da Estação Brás	04

Domingos e Feriados Linhas 7 e 10	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 24h
Mooca a Lapa	16
Lapa a Jundiaí	16
R.G. Serra a Sto. André	16
Santo André a Mooca	16

Domingos e Feriados Linhas 11 e 12	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 24h
Travessão Mizuno a Estudantes	12
Eng. Manoel Feio a Com. Ermelino	01

Domingos e Feriados Intercâmbio Brás	Quantidade Mínima de Trens de Carga por Período
Trecho	0h às 24h
Eng. Manoel Feio ao Intercâmbio da Estação Brás	08

10.5.2. As exceções para as quantidades estipuladas nas tabelas do item 10.5.1 deverão ser acordadas previamente entre as partes, de acordo com as necessidades de intervalos prevista para manutenção e obras de melhoria do sistema.



- 10.5.3. As quantidades estipuladas nas tabelas do item 10.5.1 servem como referência, não possuindo caráter cumulativo ou compensatório.
- 10.6. Para a circulação dos trens de carga aos domingos e feriados, as Partícipes deverão respeitar a capacidade operacional das linhas condicionada a avaliação e combinação entre as áreas de programação da **CPTM** e da **MRS** quanto as possibilidades de faixa para circulação de trem de carga frente as programações de intervalos para obras de manutenção e melhorias do sistema.

11. MATERIAL RODANTE DOS TRENS DE CARGA

11.1. LOCOMOTIVAS E VAGÕES

- 11.1.1. As locomotivas autorizadas para composição de trens de carga em circulação nas Linhas da **CPTM** deverão ter seu peso máximo conforme tabela abaixo, respeitando os limites estabelecidos nos itens 9 e 14:

Linhas	Pré Segregação (Tonelada por eixo)	Pós Segregação (Tonelada por eixo)
7/10	30 t/eixo	32,5 t/eixo
11/12	30 t/eixo	30 t/eixo

- 11.1.1.1. Os trens de carga, de serviço e locomotiva(s) escoteira(s), que circulam nas Linhas da **CPTM** deverão ter suas locomotivas comandantes equipadas com interface eletropneumático (ATC) e operação conforme Procedimento Operacional vigente,
- 11.1.1.2. A CPTM assume que mesmo após a implantação do sistema de sinalização CBTC em suas linhas, permanecerá válida a circulação de locomotivas comandantes da MRS equipadas com sistema ATC.
- 11.1.2. Os vagões autorizados para composição de trens de carga em circulação nas Linhas da **CPTM** deverão ter seu peso máximo conforme tabela abaixo, respeitando os limites estabelecidos nos itens 9 e 14 e sujeito às homologações conforme item 7.13.:

Linhas	Pré Segregação (Tonelada por eixo)	Pós Segregação (Tonelada por eixo)
7/10	25 t/eixo	32,5 t/eixo
11/12	30 t/eixo	30 t/eixo

- 11.1.3. Para homologar a circulação de novos modelos de trens de carga, a **MRS** deverá obedecer ao disposto em PLANO DE TRABALHO específico a ser elaborado entre as Partícipes. Enquanto não houver o PLANO DE TRABALHO em questão, situações correlatas serão tratadas entre os GESTORES.



12. SOLICITAÇÃO E LIBERAÇÃO DE CIRCULAÇÃO AOS TRENS DE CARGA

- 12.1. A solicitação de circulação dos trens de carga será realizada por meio do Controle de Trens de Carga (CRG) e deverá observar todas as regras e condições estabelecidas neste PLANO DE TRABALHO.
- 12.1.1. Em caso de indisponibilidade do CRG, a solicitação de circulação poderá ser realizada através de correspondência eletrônica contendo a ficha de programação.
- 12.2. A liberação de circulação somente poderá ser concedida se estiver compatível com a solicitação de circulação, que será avaliada pelo CCO da **CPTM**.
- 12.3. A **CPTM** terá até 30 (trinta) minutos para liberação da circulação, contados a partir do recebimento do CRG.
- 12.4. No início do horário de abertura da faixa de circulação de trem de carga, o maquinista da **MRS** pode informar o “pronto” do trem ao CCO com quinze minutos de antecedência ao horário de abertura da faixa. A tolerância de 30 min para a liberação do trem de carga pelo controlador do CCO da **CPTM** terá sua contagem iniciada a partir desta solicitação.
- 12.4.1. Havendo a circulação de um trem de carga entre Eng. Manoel Feio e Suzano, os acessos de solicitação de circulação de trens de carga no referido trecho poderão ser efetuados no prazo de até 45 (quarenta e cinco) minutos. Não procedendo estas considerações, prevalece o acesso em até 30 (trinta) minutos.
- 12.4.2. Para evitar cruzamento ou acúmulo de trens de carga entre Brás e Barra Funda os acessos às circulações de trens de carga para o referido trecho poderão ser efetuados no prazo de até 45 (quarenta e cinco) minutos. Não procedendo estas considerações, prevalece o acesso em até 30 (trinta) minutos.
- 12.4.3. Havendo fiscalização, conforme Cláusula Décima Segunda do CONVÊNIO, a contagem do prazo estabelecido no item 12.3 será iniciada novamente. Não havendo irregularidades que sejam motivos de retenção, a **CPTM** promoverá a liberação de circulação do trem de carga.
- 12.4.4. Havendo cancelamento de rota estabelecida para a entrada em tráfego do trem de carga, por motivos de responsabilidade da **MRS**, será iniciado novo prazo máximo de 30 ou 45 minutos, conforme subitens 12.4.1 ou 12.4.2 a partir da solicitação.
- 12.5. No caso de restrição à circulação dos trens de carga, motivada por atraso no licenciamento ou por ocorrência que implique impossibilidade de prosseguir viagem nas linhas sob gestão operacional da **CPTM**, esta poderá compensar a quantidade de faixas acordadas para o (s) determinado (s) trecho (s), da seguinte forma:



- 12.5.1. Prioritariamente, no mesmo intervalo de compartilhamento ou, desde que haja disponibilidade operacional, no intervalo de compartilhamento seguinte, não computando este nas quantidades de faixas disponíveis.
- 12.5.2. Em intervalo de compartilhamento acordado entre **MRS** e **CPTM**, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, desde que haja disponibilidade operacional.
- 12.5.3. Caso a **CPTM** não consiga atender os subitens 12.4.1 e 12.4.2, deverá ser penalizada de acordo com a Cláusula Décima Oitava do CONVÊNIO.
- 12.6. Os demais regramentos que se fizerem necessários para a liberação de circulação poderão ser estabelecidos em Procedimento Operacional ou Instrução de Serviço devidamente acordados entre as Partícipes.

13. TESTES PARA VALIDAÇÃO DE MELHORIAS OPERACIONAIS DA OPERAÇÃO COMPARTILHADA

- 13.1. Com o objetivo de avaliar melhorias que possibilitem uma flexibilização da operação compartilhada, serão realizados testes para verificação e validação de novas regras e reavaliação de restrições vigentes. Caso os resultados obtidos demonstrem baixo impacto operacional, conforme critério a ser definido entre as PARTÍCIPES, o novo modelo poderá ser aprovado para a operação.
 - 13.1.1. Os resultados deverão ser registrados em relatório técnico específico, apontando os resultados e conclusões, visando apontar os motivos da aprovação ou recusa do pleito em discussão.
 - 13.1.2. As Partícipes comprometem-se em atuar de maneira colaborativa e de boa fé para a realização dos testes em questão.
- 13.2. As Partícipes enviarão esforços para a realização dos testes em até 120 (cento e vinte) dias após a assinatura do convênio. Os itens a serem avaliados são:
 - 13.2.1. Novas formações para as operações de travessia, atendendo a seguinte premissa: 25 (vinte e cinco) vagões entre pátios da mesma estação e a excepcionalidade de 50 (cinquenta) vagões tipo GHS (especificamente no período noturno).
 - 13.2.2. Operação de inversão de cabine de locomotiva “escoteira”, no “triângulo” de Rio Grande da Serra a partir de 7h30.
 - 13.2.3. Inclusão de 01 (uma) faixa de circulação entre Rio Grande da Serra e Santo André no período compreendido entre 21h e 0h.
 - 13.2.4. Alterar de 4.240 TB para 4.500 TB o limite entre Eng. César de Souza e Mizuno.
 - 13.2.5. Adotar o limite de sobrepeso para as linhas 11 e 12 de acordo com os mesmos critérios que já existe para as linhas 7 e 10.



14. CONDIÇÕES DE COMPARTILHAMENTO – PÓS SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES

- 14.1. Após concluída a SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES, nos eixos noroeste e sudeste (Linhas 7 – Rubi e 10 – Turquesa), conforme estabelecido na Cláusula Décima Sexta do CONVÊNIO, a circulação dos trens de carga da **MRS** deverá obedecer às diretrizes operacionais do item 8.2 do CONVÊNIO e seus subitens.
- 14.2. TABELA DE FAIXAS DE CIRCULAÇÃO PARA OS TRENS DE CARGA NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE AS ESTAÇÕES BARRA FUNDA X BRÁS (PÓS CONCLUSÃO DAS OBRAS DAS SEGREGAÇÕES NOROESTE E SUDESTE)
- 14.2.1. A circulação dos trens de carga operados pela MRS no TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO sob responsabilidade operacional da **CPTM** somente poderá ocorrer no período compreendido de 9h às 15h e de 21h à 0h com trens limitados em 800 (oitocentos) metros de comprimento em dias úteis e de 0h às 04h com trens de até 1.500 (mil e quinhentos) metros. A **CPTM** deverá disponibilizar para a passagem dos trens de carga da **MRS** faixas horárias conforme tabela abaixo:

Intervalo Horário		Faixas	Limite de Comprimento (m)
09h	10h	3	800
10h	11h	3	
11h	12h	3	
12h	13h	3	
13h	14h	3	
14h	15h	3	
21h	22h	1	
22h	23h	2	
23h	00h	2	
00h	01h	12*	1.500
01h	02h		
02h	03h		
03h	04h		

*Entre 0h e 04h fica garantida a disponibilização de 10 faixas, com 2 adicionais à critério único e exclusivo da **CPTM**, de acordo com programação prévia e conveniência operacional existente.



14.2.2. Aos sábados deverá ser considerado a disponibilidade de faixas conforme tabela a seguir:

Intervalo Horário		Faixas	Limite de Comprimento (m)
0h	04h	12*	1.500
09h	19h	10	800
19h	24h	13	1.500

* Entre 0h e 04h fica garantida a disponibilização de 10 (dez) faixas, com 2 (duas) adicionais à critério único e exclusivo da **CPTM**, de acordo com programação prévia e conveniência operacional existente.

14.2.3. Aos domingos e feriados deverá ser considerado a disponibilidade de faixas conforme tabela a seguir:

Intervalo Horário		Faixas	Limite de Comprimento (m)
0h	04h	10	1.500
04h	19h	30*	800
19h	0h	15**	1.500

* Entre 4h e 19h, limite de duas (2) faixas por hora.

** Entre 19h e 0h, limite de três (3) faixas por hora.

14.3. As PARTÍCIPES deverão acordar, previamente, as faixas horárias destinadas a circulação do trem de carga, mediante programação prévia e inclusão em gráfico horário.

As premissas abaixo foram utilizadas para o desenvolvimento das simulações realizadas pela **MRS** para a definição da capacidade no trecho compartilhado e apresentadas à **CPTM**, conforme Anexo VII deste Plano de Trabalho:

- Layouts de malha conforme dados da **CPTM** e Plano de Vias Barra Funda – Luz validado em 27/10/2020, conforme Anexo VIII deste Plano de Trabalho;
- Tempos de circulação de trens de carga **MRS**, metropolitanos **CPTM** e TIC conforme simulações de circulação realizadas no RTC – *Rail Traffic Controller*;



- c. VMA de 64 km/h e VL de 50 km/h para trens de carga;
 - d. VMA de 50 km/h para todos os trens passando em plataformas;
 - e. Trens de carga com até 800 m circulando durante o dia e com 1.500 m à noite (faixa da madrugada), com locomotivas e vagões com 32,5 t/eixo;
 - f. Trens Metropolitanos (**CPTM**) circulando com VMA de 90 km/h e com paradas de 60 segundos para embarque e desembarque de passageiros nas estações Luz e Barra Funda e 30 segundos no Brás;
 - g. Sinalização ATC para trens de carga da **MRS** e CBTC com Bloco Móvel para os trens **CPTM**;
 - h. TIC com *headway* de 30 minutos, passando pela plataforma 6 de BFU e 15 minutos para embarque, desembarque e reversão (5 min/etapa);
 - i. Paradas do TIC no pátio de reversão, a fim de evitar interrupção de linha singela para embarque e desembarque.
 - j. Nas “cabeceiras” das segregações próximas ao encontro com o trecho compartilhado **CPTM**, ou seja, a partir dos pátios de Água Branca e de Ipiranga foi considerado a implementação de sistema de sinalização integrado à **CPTM**, de tal forma que os trens da **MRS** possam ter sua aproximação das chaves de entrada no trecho compartilhado com indicação no painel do CCO da **CPTM**. Isso permite que os trens da **MRS** possam partir das “cabeceiras” já bem próximos das chaves de entrada, reduzindo o tempo de circulação até à entrada efetiva nas linhas compartilhadas, após o recebimento de licença pelo CCO da **CPTM**.
 - k. Headway de 6 minutos (horário de vale) para os trens metropolitanos da **CPTM**.
- 14.4. As quantidades de faixas definidas nas tabelas 14.2.1, 14.2.2 e 14.2.3 obedeceram às premissas de simulação e restrições presentes no Anexo VII. Havendo alterações de cenário e projeto, fica estabelecido que:
- 14.4.1. Em condições menos restritivas às presentes no Anexo VII não haverá redução na quantidade de faixas para circulação do trem de carga. Caso haja necessidade de aumento na necessidade de faixas, a **MRS** deverá solicitar formalmente sua intenção à **CPTM** e demonstrar tecnicamente a viabilidade, sem maiores impactos ao sistema de transporte de passageiros.
- 14.4.2. Em condições mais restritivas, deverão ser realizados novos estudos para que se defina em conjunto os novos limites possíveis para disponibilização de faixas horárias para circulação de trem de carga x demanda do sistema de transporte de passageiros.



15. ANEXOS

15.1. ANEXO I - NORMAS TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DA CPTM

Número da Norma Geral	Versão	Título
NG/004	04	Diretrizes Operacionais
NG/005	03	Diretrizes para o Serviço de Transporte Metropolitano.
NI.01/11	02	Cláusulas de Saúde e Segurança do Trabalho nas Contratações de Serviços de Obras
NS.DO/002	08	Execução de Obras e Serviços ao Longo da Via Férrea
NI.05/001	09	Conselho Permanente de Segurança Operacional - COPESE
NS.GRH/020	04	Programas de Treinamento e Desenvolvimento

15.2. ANEXO II - DICIONÁRIO DE DADOS DA CPTM

Número	Revisão	Título
AS 5272-1	J	Glossário de Termos Ferroviários

15.3. ANEXO III – MEMORIAL DE CÁLCULO DA TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM

Número	Revisão	Título
BF 2960-0	0	MEMORIAL DE CÁLCULO PARA O CUSTO DA TONELADA BRUTA POR QUILOMETRO (TKb) DA TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM (TDP) ENTRE CPTM E MRS

15.4. ANEXO IV - PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO DAS LINHAS 7/10

Número	Revisão	Título
AB 3113-1	I	Abaloamento de Viadutos Ferroviários e Passagens Inferiores por Veículos Rodoviários
AK 2976-6	H	Acesso ao Prédio do CCO
AN 9176-7	E	Acompanhamento de Interferências no Uso Compartilhado de Linhas
AB 3089-5	O	Aspectos de Sinais



AD 2149-6	M	Atuação na Ocorrência de Cautelas Emergenciais
AN 1057-0	F	Autorização do CCO
BA 3438-5	E	Avaria de Rádio de Trem Metropolitano, de Locomotiva e de Veículo Rodoferroviário, Leve ou Especial
BC 3308-6	D	Avaria em Equipamentos de Segurança de Trem Metropolitano, de Locomotiva e de Veículo Leve ou Especial
BA 8488-9	C	Avaria no Sistema de Sinalização de Bordo de Trem Metropolitano, de Locomotiva e de Veículo Leve ou Especial
AB 3092-5	M	Avaria no Sistema de Sinalização de Campo.
AJ 8065-1	J	Circulação com Cab-Signal.
AZ 5675-3	B	Circulação de Trem de Carga Transportando Enxofre
AB 3090-9	G	Circulação de Trens com Degradação no CCO
BA 5815-2	D	Circulação de Trem, de Locomotiva e de Veículo Leve ou Especial em Situação de Emergência Devido Vazamento na Rede de Dutos da Braskem entre as Estações Capuava e Rio Grande da Serra e Execução de Obras no Referido Trecho
AH 2503-1	U	Circulação de Trens de Carga
AK 5091-9	C	Circulação de Trens de Carga de Produtos Perigosos no Trecho de Rio Grande da Serra à Paranapiacaba Via Alça da Variante de Suzano.
BE 9610-9	A	Circulação de Trens de Carga entre Jundiaí (CPTM) e Jundiaí (RUMO) e entre Ribeirão Pires (CPTM) e Rio Grande da Serra (MRS).
AN 1128-3	E	Circulação de Trem Metropolitano entre Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra
AR 7748-6	B	Circulação de Trem em Situação de Emergência na Empresa Thyssenkrupp
BF 4799-4	A	Circulação de Veículos Leves
AO 1527-5	A	Circulação de Veículo Rodoferroviário
BF 7249-2	G	Circulação sem ATC/ATCU ou Cab-Signal
BB 0572-0	D	Comunicação com o Centro de Controle Operacional para o Deslocamento de Trem de Serviço e de Veículo Rodoferroviário, Leve ou Especial.



AF 6063-6	Q	Concessão de Intervalos e Acessos às Áreas Operacionais
AK 2006-8	D	Controle de Trens de Carga
AO 1284-5	F	Emplacamento de Vias e posicionamento do sinalizador luminoso
AO 3206-4	F	Estacionamento de Trem Metropolitano, de Carga, de Serviço, de Locomotiva e de Veículo Leve ou Especial
BC 7801-2	B	Habilitação de Maquinista e Auxiliar de Maquinista Treinados pela MRS e Maquinista Treinado pela CPTM
AN 9207-0	H	Inspeção de Trem de Carga
AK 3169-8	S	Manobras em Pátios não Sinalizados.
AB 3093-3	J	Manobras em Trecho Sinalizado
AL 1759-2	G	Marco Zero
AB 4812-5	A	Níveis de Velocidade
BH 9649-8	O	Operação Comercial
AK 2004-1	H	Operação de Travadores Elétricos
AD 5683-4	M	Padronização da Comunicação Por Meio do Sistema de Radiocomunicação
BF 4954-7	A	Passagem em Nível Inoperante
BI 2172-7	O	Recuo de Trem e de veículo leve ou especial
BC 3403-1	A	Treinamento para Habilitação de Inspetor de Operação de Trens da MRS e Supervisor Geral de Tração da CPTM.

15.5. ANEXO V - PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO DAS LINHAS 11/12

Número	Revisão	Título
AB 3245-6	S	Concessão de Intervalos e Acessos às Áreas Operacionais
AD 2149-6	M	Atuação na Ocorrência de Cautelas Emergenciais
AF 5995-6	S	Aspectos de Sinais
AF 5996-4	F	Circulação de Trens com Degradação no CCO.
AF 5998-0	K	Avaria no Sistema de Sinalização de Campo.
AF 5999-9	I	Manobras em Trecho Sinalizado



BF 4954-7	A	Passagem em Nível Inoperante
BF 4799-4	A	Circulação de Veículos Leves
AI 6454-6	H	Abalroamento de Viadutos Ferroviários e Passagens Inferiores por Veículos Rodoviários
BE 5120-2	B	Operação Comercial
AI 6472-4	Q	Padronização da Comunicação Por Meio do Sistema de Radiocomunicação
AK 2008-4	G	Controle de Trens de Carga
AK 2890-5	Y	Circulação de Trens de Carga
AK 2952-9	I	Operação de Travadores Elétricos
AK 2976-6	H	Acesso ao Prédio do CCO
BF 7421-5	A	Abertura de Falhas
AK 5101-0	F	Operação das Chaves Manuais HT-20 das Vias Principais sem Travador Elétrico
AL 1759-2	G	Marco Zero
AN 1059-7	H	Autorização do CCO
AN 9177-5	D	Acompanhamento de Interferência no Uso Compartilhado de Linhas
AN 9208-9	I	Inspeção de Trem de Carga
AO 1283-7	G	Emplacamento de Vias e Posicionamento do Sinalizador luminoso
BF 7249-2	A	Circulação de Veículo Rodoferroviário
AO 3207-2	H	Estacionamento de Trem Metropolitano, de Carga, de Serviço, de Locomotiva e Veículo Leve ou Especial.
BI 2172-7	O	Recuo de Trem e de Veículo Leve ou Especial
AT 5598-9	G	Circulação sem ATC/ATCU ou Cab-Signal
AU 0483-1	D	Circulação com Cab-Signal.
AZ 5409-2	F	Circulação de Trens de Carga entre as Estações Estudantes ou Mogi das Cruzes e o Travador Mizuno e entre as Estações Estudantes e Eng. César de Souza.
BA 3440-7	E	Avaria em Rádio de Trem Metropolitano, de Locomotiva e de Veículo Rodoferroviário, Leve ou Especial



BA 5646-0	A	Circulação de Trem de Carga de Produtos Perigosos entre o Pátio de Pinheirinho e o Viaduto de Transposição Ferroviária do Município de Suzano.
BA 8490-0	D	Avaria no Sistema de Sinalização de Bordo de Trem Metropolitano, de Locomotiva e de Veículo Leve ou Especial
BB 0570-3	D	Comunicação com o Centro de Controle Operacional para o Deslocamento de Trem de Serviço e de Veículo Rodoferroviário, Leve ou Especial.
BB 9720-9	H	Manobras em Pátios
BC 3308-6	D	Avaria em Equipamentos de Segurança de Trem Metropolitano, de Locomotiva e de Veículo Leve ou Especial.
BC 3404-0	A	Treinamento para Habilitação de Inspetor de Operação de Trens da MRS
BC 7802-0	B	Habilitação de Maquinistas e Auxiliares de Maquinistas Treinados pela MRS
BD 3767-1	I	Níveis de Velocidade

15.6. ANEXO VI - PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO DA MRS NO TRECHO ENTRE RIBEIRÃO PIRES E PARANAPIACABA

Número	Revisão	Título
ROF – Versão 6	06.00 / 2017	ROF – Regulamento de Operações Ferroviárias
MOF – Versão 1	01.00 / 2018	MOF – Manual de Operações Ferroviárias
POP-GNO-0013/01.00	01.00 / 2016	Controle de Circulação de Trens MRS x CPTM
EPS-GNO-0002/38.00	38.00 / 2022	Especificação Técnica – Velocidade Máxima Autorizada



15.7. ANEXO VII – SIMULAÇÕES REALIZADAS PELA MRS PARA A DEFINIÇÃO DA CAPACIDADE NO TRECHO COMPARTILHADO



RELATÓRIO DE DOCUMENTAÇÃO DE ESTUDO GERÊNCIA DE ESTRATÉGIA OPERACIONAL

Título: Avaliação CPTM Trecho Compartilhado pós Segregações Noroeste e Sudeste

Data: 28/01/21

Elaboradores: Thales Augusto dos Santos

1 ESCOPO DETALHADO

Os projetos das Segregações Noroeste e Sudeste permitirão uma operação de carga (MRS) independente da operação de passageiro (CPTM) em quase toda extensão entre as estações de Rio Grande da Serra (IRG) e Jundiaí (IJN) (linhas 10 e 7 da CPTM). No entanto, não foi possível construir uma linha segregada entre as estações de Barra Funda (OBR) e Mooca (IMO), resultando em 7,5 km de ferrovia que ainda terá operação compartilhada entre CPTM e MRS.

Desta forma, é necessário que as condições de compartilhamento entre ferrovias neste trecho sejam adequadas às premissas de demanda, produtividade operacional e nível de serviço das duas ferrovias.

O estudo deve ser tecnicamente detalhado, considerando diferentes soluções tecnológicas, para que possa embasar a MRS no pleito de condições ideais de compartilhamento deste trecho.

2 MÉTODO DE ANÁLISE

Foi adotada a estratégia de usar o simulador *Rail Traffic Controller* (RTC) que é capaz de calcular os tempos de viagem de trens com base nas características de locomotivas, peso das composições, perfil planialtimétrico, sinalização, prioridades de circulação, entre outros fatores. Além da simulação de marcha (viagem de 1 trem), o RTC é capaz de realizar simulações de malha, com múltiplos trens interagindo entre si e com infraestrutura ferroviária, um nível microscópico, detalhado de representação.

3 PREMISSAS

As premissas utilizadas ao longo das versões de estudo são:

- Layouts de malha conforme dados da CPTM e Plano de Vias Barra Funda – Luz validado em 27/10/20;
- Tempos de circulação de trens de carga MRS, metropolitanos CPTM e TIC conforme simulações de circulação realizadas no RTC – Rail Traffic Controller;
- VMA de 64 km/h e VL de 50 km/h para trens de carga;
- VMA de 50 km/h para todos os trens passando em plataformas;



- Trens de carga com até 800 m circulando durante o dia e com 1500 m à noite (faixa da madrugada), com locomotivas e vagões com 32,5 ton./eixo;
- Trens Metropolitanos (CPTM) circulando com VMA de 90 km/h e com paradas de 60 segundos para embarque e desembarque de passageiros nas estações Luz e Barra Funda e 30 segundos no Brás;
- Sinalização ATC para trens de carga e CBTC com Bloco Móvel para os trens CPTM;
- TIC com headway de 30 minutos, passando pela plataforma 6 de BFU e 15 minutos para embarque, desembarque e reversão (5 min/etapa);
- Nas "cabeceiras" das segregações próximas ao encontro com o trecho compartilhado CPTM, ou seja, a partir dos pátios de Água Branca e de Ipiranga deverá obrigatoriamente ser implementado sistema de sinalização integrado à CPTM, de tal forma que os trens da MRS possam ter sua aproximação das chaves de entrada no trecho compartilhado com indicação no painel do CCO da CPTM. Isso vai permitir que os trens da MRS possam partir das "cabeceiras" já bem próximos das chaves de entrada, reduzindo o tempo de circulação até à entrada efetiva nas linhas compartilhadas, após o recebimento de licença pelo CCO CPTM.

4 CALIBRAÇÃO

Uma vez que se trata de projeto futuro, não existem registros históricos que sirvam de referência para calibração dos resultados do RTC. Não obstante, os modelos operacionais de trens foram certificados na ferramenta TPC (*Train Performance Calculator*) do RTC para aferir que os requisitos operacionais e tempos de viagem estavam consistentes.

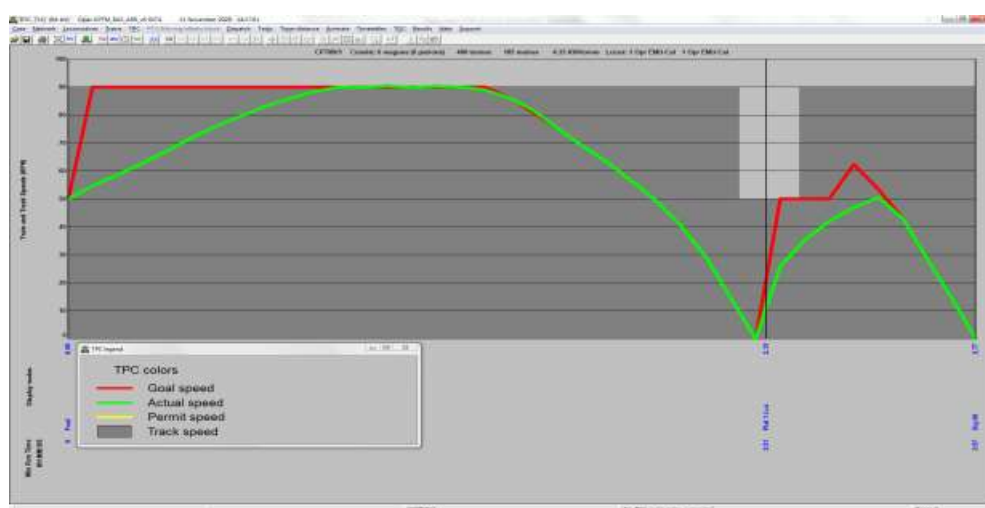


Figura 1 — Tempo de Viagem Trem CPTM



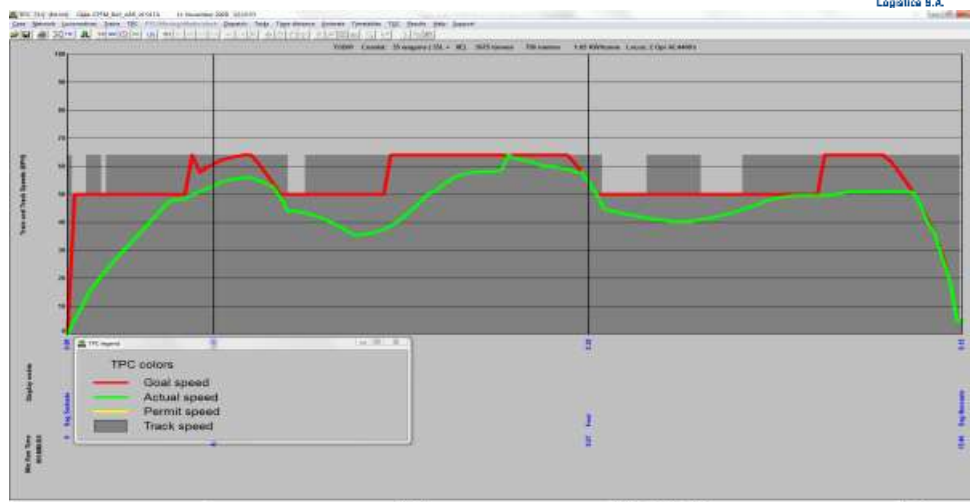


Figura 2 — Tempo de Viagem Trem Bauxita MRS

5 RESULTADOS

As análises de gráficos de trens do simulador Rail Traffic Controller-RTC sustentam que é possível circular trens de carga no período de “vale” da CPTM. Assim, temos:

- Como no estudo anterior de 31/8/20, em 2 horas de circulação, foi possível licenciar 6 trens de carga sem impactos expressivos aos trens metropolitanos. Dado o período de vale das 9h às 15h e de 21h à 0h, 27 faixas, ou seja, quase 14 pares de trens de carga entre 4h e 24h;
- Este resultado fica ainda mais sustentável em condições em que os trens de carga circulam somente pela plataforma 6 da Barra Funda.

Análises

Comparativo dos Cenários

Indicador	Trem	Cenário					
		1 (CPTM + TIC) Base	2 (MRS BAS->BFU Plataf. 5)	3 (MRS BAS->BFU Plataf. 6)	4 (MRS BAS->BFU Plataf. 6)	5 (Nova plataf. TIC)	6 (Cen 4+ Interrupção via 20 min)
Trens Licenciados (Qtde)	CPTM	80	79	78	80	80	80
	TIC	8	8	8	8	8	8
	MRS	-	6	6	6	6	5
Trens Atrasados (Qtde)	CPTM	0	17	17	8	8	19
	TIC	0	4	2	4	2	3
	MRS	-	-	-	-	-	-
Atraso Médio (minutos/trem)	CPTM	0	0,7	0,6	0,2	0,2	1,6
	TIC	0	2,9	1,5	3,6	0,8	2,7
	MRS	-	-	-	-	-	-
Velocidade Média (km/h)	CPTM	33,4	29,4	29,7	32,0	32,0	25,1
	TIC	16,1	12,2	13,8	11,6	37,0	12,4
	MRS	-	27,4	27,2	27,6	27,6	25,7

Tabela 1 — Resumo de Resultados



Em estudos assumindo a segregação completa do trecho (incluindo o centro), teríamos uma capacidade aproximada de 40 pares de trens de 800 metros/dia ou 20 pares de trens de 1500 metros/dia. Considerando o mesmo intervalo (4h às 24h) para circulação de trens de carga em linhas CPTM, seriam 33 pares de 800 metros/dia ou 17 pares de trens de 1500 metros/dia.

6 REQUISITOS OPERACIONAIS

- Circulação em Dias Úteis no período noturno de vale (0:00h e 4:00h), sem trens CPTM;
- Circulação aos Sábados entre (9:00h às 24:00h), com *headway* CPTM de 8 minutos;
- Circulação aos Domingos circulação livre para os trens de carga, desde que respeitados os intervalos de manutenção/obras programados da CPTM;
- VMA de 64 km/h e VL de 50 km/h para trens de carga;
- Trens de carga com até 800 m circulando durante o dia e com 1500 m à noite (faixa da madrugada), com locomotivas e vagões com 32,5 ton./eixo;
- Trens Metropolitanos (CPTM) circulando com VMA de 90 km/h e com paradas de 60 segundos para embarque e desembarque de passageiros nas estações Luz e Barra Funda e 30 segundos no Brás;
- Sinalização ATC para trens de carga e CBTC com Bloco Móvel para os trens CPTM;
- Planos de Via e Sinalização que sustentem as condições de tráfego de trens expostas neste estudo;
- Paradas do TIC no pátio de reversão, a fim de evitar interrupção de linha singela para embarque e desembarque.

7 SINERGIA COM OUTROS PROJETOS

- Segregações Noroeste e Sudeste;
- Hub de cargas em SP;
- Trem Intercidades;
- Trem Intermetropolitano.

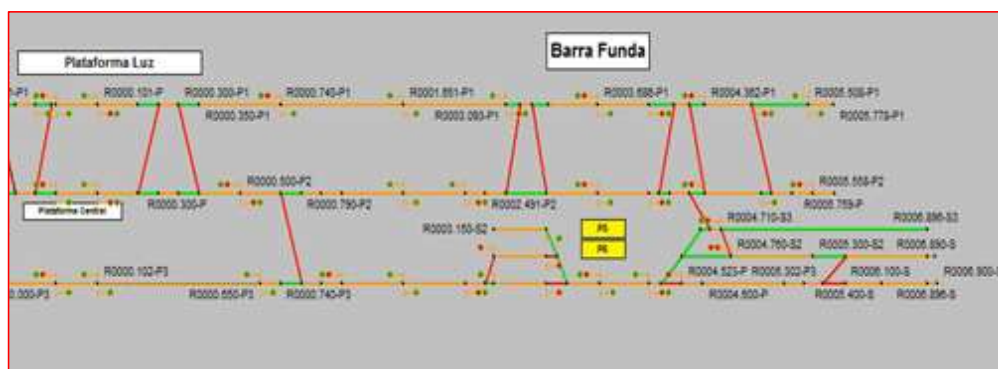
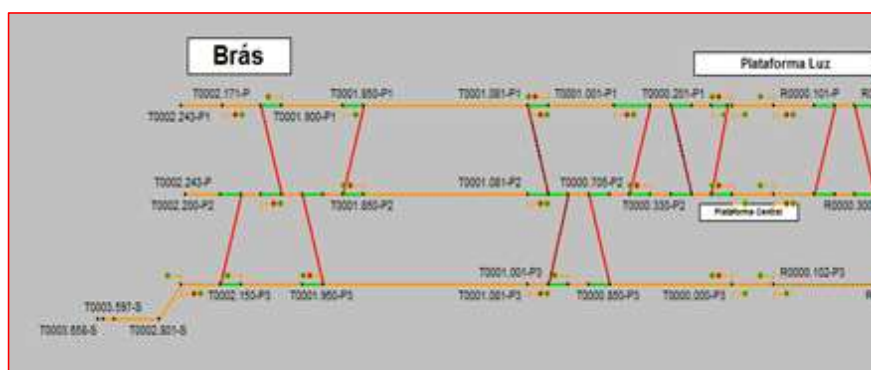
Condições de compartilhamento do trecho inadequadas para a MRS podem inviabilizar os projetos das Segregações Noroeste e Sudeste, protocolados junto à ANTT para renovação da concessão.



8 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

- O melhor desempenho dos novos trens MRS está apoiado no aumento das velocidades: VMA de 64 km/h e VL de 50 km/h, devido à alteração do parque de tração modernizado e em vagões mais modernos com capacidade volumétrica maior, o que torna imprescindível a recapacitação das vias no trecho compartilhado para receber até 32,5 ton./eixo, além do gabarito dinâmico das locomotivas e vagões da MRS;
- Outro fator importantíssimo, é que a MRS, com a implantação das Segregações Noroeste e Sudeste, deixará de provocar interferências em mais de 90 km entre R. Grande da Serra e Jundiaí e em 30 km entre Brás e Manoel Feio, num total de 120 km que atualmente operam em regime de compartilhamento com a CPTM e que serão reduzidos a apenas 7,5 km de extensão;
- Será extremamente importante para ambas as empresas beneficiadas por este projeto envidar esforços e recursos financeiros para realizar a extensão do sistema de sinalização CBTC até Barra Funda para que ambos os trens (metropolitanos e de carga) compartilhem o mesmo sistema CBTC, de forma que a MRS deverá adequar as suas modernas locomotivas ao novo sistema CBTC proposto pela CPTM;
- Será necessário capacitar e adequar as vias da CPTM no trecho segregado para 32,5 ton./eixo, além de trocar os AMV's que serão usados tanto para os trens de carga, quanto para os trens de passageiros para as transposições de vias necessárias a esta operação compartilhada, e assim garantir as velocidades tomadas como premissa;
- Avaliações periódicas e constantes da capacidade da malha podem ser validadas por um comitê técnico das 2 empresas para garantir o desempenho operacional.





PLANO DE TRABALHO Nº 02**OPERAÇÃO DO EXPRESSO TURÍSTICO DA CPTM EM PARANAPIACABA****1. OBJETO**

Permissão da **MRS** para acesso ao trem de passageiros com finalidade turística operado pela **CPTM**, denominado “Expresso Turístico”, na malha ferroviária e em área sob sua concessão operacional, localizada no pátio ferroviário de Paranapiacaba, inclusas as instalações da antiga Estação de Manutenção de Locomotivas da São Paulo Railway e sua respectiva rotunda.

Estabelecer as condições de manutenção do desvio ferroviário acessado pelo “Expresso Turístico”, em Paranapiacaba, a fim de evitar qualquer intercorrência que afete o tráfego do trem de carga operado pela **MRS**.

2. JUSTIFICATIVA

- 2.1. Considerando que as áreas de acesso para operação do “Expresso Turístico” encontram-se em processo de desafetação conduzido pela **MRS** junto ao DNIT e ANTT, as Partícipes acordam em determinar as condições de compartilhamento de linhas, instalações e equipamentos entre **CPTM** e **MRS** para a operação do “Expresso Turístico” em Paranapiacaba, até o fim de referido procedimento administrativo, após o qual as condições de cessão e uso de áreas deverão ser negociadas pela **CPTM** diretamente com o órgão responsável pelas referidas áreas.
- 2.2. As Partícipes visam, ainda, determinar as condições de manutenção e conservação a serem realizadas pela **CPTM** para o pleno funcionamento do Expresso Turístico, condições essas que vigorarão entre as Partes, inclusive, após o fim do procedimento administrativo citado acima.

3. CONDIÇÕES BÁSICAS

- 3.1. O quadro abaixo e o Anexo I, relacionam os bens que serão utilizados pela **CPTM** para a operação de embarque e desembarque de passageiros em Paranapiacaba:

ESTAÇÃO PARANAPIACABA

CONFORME ANEXO I			
BP MRS	BP CPTM	Área (m²)	Utilização
4203527/4003527	-	87	Estação Terminal do Expresso Turístico de Paranapiacaba
4001847/4290032	-	147	
4203526/4003526	-	865	
Gleba sem BP conf. croquis anexo	-	9.743*	

(*) Na área total da gleba de 9.743 m², contemplam todas as demais áreas citadas na planilha acima.



- 3.1.1. Não haverá cobrança pela **MRS** da utilização da área mencionada sem BP (9.743 m²), sendo, portanto, considerada CESSÃO NÃO ONEROSA da referida área.
- 3.1.2. A **CPTM** reconhece que as áreas descritas no item 3.1 serão desvinculadas das atividades da **MRS**, sendo certo que as providências junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para desvinculação da concessão e do arrendamento já estão em tramitação, de modo que, após a conclusão da desafetação, a **CPTM** deverá regularizar a cessão das referidas áreas junto ao órgão responsável pelas referidas áreas.
- 3.2. A **CPTM** fica autorizada a operar o Expresso Turístico, desde que esta operação seja aprovada pelos órgãos de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e, de acordo com as premissas citadas a seguir:
- 3.2.1. Operar dois trens, um no sentido de ida e outro no sentido de volta, aos sábados, domingos e feriados, adentrando em área sob concessão da **MRS** no período da manhã (entre 8h e 12h) e partindo no mesmo dia, no período da tarde (entre 12h e 17h).
- 3.2.1.1. Sem prejuízo ao item 3.2.1, para os casos em que houver feriado entre segunda e sexta-feira, a **CPTM** deverá solicitar a utilização de faixa horária, com quinze dias de antecedência, via GESTOR DO CONVÊNIO definido no convênio firmado entre **CPTM** e **MRS** em 27 de janeiro de 2023 ("CONVÊNIO"). A solicitação deverá ser respondida pela **MRS** em até 5 dias corridos após o recebimento, considerando-se silente anuente.
- 3.2.1.2. Viagens extraordinárias, não contempladas no item 3.2.1 e 3.2.1.1, poderão ser solicitadas pela **CPTM** com quinze dias de antecedência, via GESTOR DO CONVÊNIO. A solicitação deverá ser respondida pela **MRS** em até 5 dias corridos após o recebimento, considerando-se silente anuente.
- 3.2.2. Caso necessário e em função ao atendimento do período de safra, a **MRS** deverá informar a **CPTM** com antecedência mínima de 90 (noventa) dias consecutivos, sobre a impossibilidade da operação do trem turístico aos sábados, conforme item 3.2.1, informando as datas em que não haverá a operação.
- 3.2.3. A circulação do Expresso Turístico poderá ser realizada através das vias 1 ou 2, de acordo com a melhor conveniência da **MRS**, no trecho patrimonial por ela controlado.
- 3.2.4. As velocidades e tempos de percurso do Expresso Turístico deverão estar compatíveis com os perfis geométricos da via permanente, garantindo a integridade da segurança operacional.
- 3.2.5. A manutenção e operação do trem, composto de locomotiva (s), carro (s) de passageiros e vagão bicicletário, bem como o embarque e desembarque de passageiros, serão de responsabilidade da **CPTM**.
- 3.2.6. A manobra do trem será realizada por equipe e ativos da **CPTM**, em área sob concessão da **MRS**, conforme detalhamento previsto em Procedimento de Operação constante no Plano de Trabalho 01 ou Instrução de Serviço.



- 3.2.7. As responsabilidades relativas à operação do Expresso Turístico estão detalhadas por Procedimento de Operação constante no Plano de Trabalho 01 ou Instrução de Serviço.
- 3.2.8. A **CPTM** deverá atender às disposições das Resoluções da ANTT nº 359/2003 e nº 2305/2007, bem como qualquer outro normativo que afete a operação do Expresso Turístico, sob pena de suspensão da permissão de uso.
- 3.3. Qualquer obra ou serviço que for necessária para a adequação ou manutenção da via permanente acessada pela **CPTM** nas áreas descritas no item 3.1 para operar o Expresso Turístico correrá por conta única e exclusiva da **CPTM** e deverá ser previamente submetida à aprovação da **MRS**, que poderá exigir modificações ou adequações necessárias para o atendimento das normas de segurança e qualidade da **MRS**, dos órgãos de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico e da ANTT.
- 3.3.1 A **CPTM** reconhece que, mesmo após a finalização da desafetação de áreas, conforme previsto neste instrumento, a obrigação prevista no item 3.3 subsistirá, considerando que a manutenção do desvio ferroviário acessado pelo Expresso Turístico é fundamental para evitar qualquer interrupção da circulação do trem de carga operado pela **MRS**.
- 3.4. Toda e qualquer intervenção de obra na área citada no item 3.1, somente poderá ser iniciada após a aprovação da **MRS**, e também de órgãos de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico e da ANTT, que poderão fiscalizá-las, sem incorrer em quaisquer responsabilidades por sua execução.
- 3.5. Conforme Convênio firmado entre **MRS** e Prefeitura Municipal de Santo André no dia 01 de novembro de 2013 e seus anexos, toda e qualquer manutenção, benfeitoria, serviço ou obra na área citada no item 3.1, exceto as mencionadas no item 3.3, correrá por conta única e exclusiva da Prefeitura de Santo André e as tratativas serão entre **MRS** e esta Prefeitura, enquanto as áreas estiverem sob a responsabilidade da **MRS**.
- 3.5.1. A **MRS** deverá informar a **CPTM** sobre todas as tratativas de benfeitoria, serviço ou obra na área citada no item 3.1 que forem realizadas pela Prefeitura de Santo André.
- 3.6. As intervenções mencionadas nos itens 3.3, 3.4 e 3.5 deverão ser previamente acordadas entre as **PARTÍCIPES**, de forma a mitigar eventuais impactos operacionais e estabelecer regramentos específicos para o período de implantação.
- 3.7. Toda e qualquer benfeitoria, serviço ou obra realizada na área objeto deste instrumento será revertida em favor da **MRS**, não havendo qualquer indenização ou direito de retenção à **CPTM**, excetuando-se, tão somente, os bens móveis que puderem ser removidos sem prejuízo à área ocupada.
- 3.8. As **PARTÍCIPES** não poderão ceder ou transferir os direitos e obrigações ajustadas neste Instrumento, sem a prévia e expressa concordância por escrito da outra **PARTÍCIPE**.



- 3.9. Toda e qualquer alteração no presente instrumento fica sujeita a prévio acordo entre as **PARTÍCIPIES** e passará a ser parte integrante deste instrumento por meio de Termo de Aditamento.

4. PARÂMETROS PARA CÁLCULO DA TONELADA BRUTA POR QUILOMETRO

- 4.1. Para apuração das TKBs do Expresso Turístico nos trechos referidos no item 2.2 do CONVÊNIO serão considerados os seguintes parâmetros:
- a) Peso por carro vazio: 35,9t;
 - b) Peso por carro carregado, considerando 70 kg por passageiro e a lotação máxima do veículo: 42,2t;
 - c) Peso da locomotiva: 108,8t;
 - d) Quilometragem a considerar correspondendo à distância entre Ribeirão Pires (km33+413m) e Paranapiacaba (km48+000m) = 14,587km (quatorze quilômetros mais quinhentos e oitenta e sete metros);
 - e) Litorina:
 - Peso por carro vazio: 50,0t;
 - Peso do carro carregado, considerando 70 kg por passageiro e a lotação máxima: 54,2t.
- 4.2. A **CPTM** poderá alterar a extensão dos trens com finalidade turística, limitado a 4 carros de passageiros, além do vagão bicicletário, sendo que a formação poderá ser dinâmica e variar de acordo com sua conveniência e demanda, desde que previamente aprovado pela **MRS**.
- 4.2.1. Os veículos que vierem a compor o Expresso Turístico deverão ser homologados pela **MRS** incluído neste item o uso da automotriz, denominado Litorina, que aprovadas as condições específicas dos veículos que não estejam previstas neste Plano de Trabalho, deverão ser parte integrante deste instrumento.
- 4.3. O valor da TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM está definido conforme a Cláusula Décima Terceira do Convênio.

5. RESPONSABILIDADES

- 5.1. A **CPTM** fica obrigada a prover conservação e manutenção, no que tange à via permanente instalada, à área discriminada no item 3.1, observado o disposto no item 3.3.1.
- 5.2. A **CPTM** é a única e exclusiva responsável pela manutenção de todo material rodante utilizado para a formação do Expresso Turístico.
- 5.3. A **CPTM** se compromete a atuar junto aos órgãos competentes, especialmente o IPHAN, o CONDEPHAAT, o CONDEPHAASA e a Prefeitura de Santo André, para garantir as condições de operação do Expresso Turístico.
- 5.4. Serão ainda de responsabilidade única e exclusiva da **CPTM**, as seguintes obrigações:



- 5.4.1. Pagamento das multas que forem aplicadas pelos órgãos fiscais, em decorrência de infração a leis federais, estaduais ou municipais, regulamentos e portarias, desde que o fato gerador da multa tenha ocorrido na vigência e objeto deste Instrumento e tenham suas causas relacionadas à operação do Expresso Turístico, devidamente comprovadas através de PROCESSO ADMINISTRATIVO.
- 5.4.2. Cumprimento das normas legais em matéria de Segurança e Medicina do Trabalho, em especial a Lei nº 6.514/77 e as Normas Regulamentadoras aprovadas pela Portaria MTB nº 3.214/78, e posteriores alterações, principalmente no que tange ao uso de EPIs – Equipamentos de Proteção Individual, de que trata a NR-6, obrigando seus empregados à utilização destes aparatos.
- 5.4.3. A segurança operacional dos passageiros do Expresso Turístico bem como manter apólice de seguro de viagem, conforme Resolução ANTT nº 2305/2007.
- 5.4.4. Controle e segurança de seus equipamentos e pertences alocados no interior da área objeto deste Instrumento.
- 5.4.5. Obediência às normas relativas ao meio ambiente, bem como o pagamento de multas ou cumprimento de exigências administrativas, civis ou criminais por não observância das referidas normas, excluindo-se todas as questões relativas aos passivos ambientais eventualmente existentes anteriormente ao início deste serviço, observando a Cláusula Vigésima Terceira do Convênio.
- 5.4.6. Cumprimento, por si, seus prepostos ou contratados, na área objeto do presente Instrumento e, na operação e manutenção do Expresso Turístico, de todos os procedimentos de segurança, saúde ocupacional e meio ambiente, inclusive aqueles constantes nos procedimentos internos da **MRS**, relacionados ao Sistema de Gestão da Qualidade.
- 5.4.7. Disponibilização de todos os empregados que trabalharão na área objeto do presente Instrumento, bem como dos terceiros contratados, para treinamentos pertinentes e exigidos pela **MRS**, os quais serão por esta ministrado.
- 5.4.7.1. A operação do Expresso Turístico no trecho controlado pelo CCO da **MRS**, somente será permitida por empregados habilitados pela **MRS**, conforme Procedimentos de Operação da **CPTM** e Regulamento de Operações Ferroviárias (ROF) da **MRS**, constantes no Plano de Trabalho 01.
- 5.4.8. Responder por eventuais acidentes e incidentes que venham a ocorrer durante a operação do Expresso Turístico, inclusive quanto a indenizações e reparações de todo tipo, procedimentos judiciais e administrativos, com os respectivos custos correndo exclusivamente por conta da **CPTM**, desde que comprovada sua culpa através de PROCESSO ADMINISTRATIVO específico estabelecido entre as PARTÍCIPES.
- 5.4.9. A **CPTM** fica obrigada a dar efetiva conservação e manutenção à área-objeto relacionada no item 3.1, no que tange a via permanente ali instalada.
- 5.4.10. Todas as despesas de instalação/utilização de energia elétrica, água, telefone e segurança, relativos ao Expresso Turístico na área definida no item 3.1 serão de responsabilidade exclusiva da **CPTM**.



- 5.4.11. A **CPTM** será a responsável pela manutenção das licenças, alvarás (inclusive do Corpo de Bombeiros) e pelo pagamento de taxas e impostos e outros tributos e contribuições federais, estaduais e municipais que incidam ou venham a incidir sobre as áreas em objeto previstas neste instrumento durante seu uso e sobre as atividades ali exercidas no que diz respeito à operação do trem com finalidade turística.
- 5.5. Fica facultado à **MRS** a possibilidade de realizar inspeções no material rodante utilizado pela **CPTM** para a formação do Expresso Turístico. A realização das inspeções deverá ser previamente agendada, para definição de local e equipe de acompanhamento.
- 5.5.1. A realização da inspeção pela **MRS** não exime a **CPTM** de suas responsabilidades de manutenção do material rodante, conforme previsto no item 5.2.
- 5.5.2. A **MRS** poderá realizar auditoria operacional nos maquinistas que operam o Expresso Turístico de Paranapiacaba em sua malha, visando auxiliar a **CPTM** no cumprimento dos procedimentos e proporcionar maior segurança operacional no trecho compartilhado.
- 5.6. As partes não serão responsáveis por quaisquer atrasos ou descumprimento das obrigações assumidas neste instrumento, quando provocados por fatos ou eventos alheios às suas vontades, que por elas não possam ser evitados ou que para elas não tenham contribuído, seja por caso fortuito ou por motivos de força maior, conforme disposto no caput e parágrafo único do artigo 393 do Código Civil.

6. RESCISÃO E RESILIÇÃO

- 6.1. O presente PLANO DE TRABALHO poderá ser resolvido a qualquer tempo e por qualquer das **PARTÍCIPIES** e poderá perder seus efeitos na ocorrência de alguma das situações abaixo, desde que comprovada através de PROCESSO ADMINISTRATIVO:
- 6.1.1. Transferência ou cessão, pela **CPTM**, do acesso à área objeto deste Instrumento para terceiros, enquanto sob responsabilidade da **MRS**, sem a prévia e expressa anuência da **MRS** ou em caso de a **CPTM** dar àquela área destinação diversa da prevista.
- 6.1.2. Cancelamento, a qualquer época, da concessão outorgada à **MRS** ou da licença, concedida à **CPTM**, para operação do Expresso Turístico.
- 6.2. Caso a **CPTM** deixe de operar o Expresso Turístico, a **MRS** deverá ser informada com antecedência mínima de 60 dias.
- 6.3. Na hipótese deste instrumento vir a ter a intenção de ser resiliado por qualquer das **PARTÍCIPIES**, a qualquer tempo e sem ônus, obriga-se a **PARTÍCIPE** denunciante a informar com até 120 (cento e vinte) dias de antecedência, devendo a área objeto ser devolvida pela **CPTM**, livre e desimpedida de pessoas e bens, dentro do prazo estabelecido em consenso entre as partes.
- 6.3.1 As **PARTÍCIPIES** ajustam que o prazo previsto no item acima não se aplica na hipótese de desafetação das áreas, de modo que ao fim do procedimento junto ao



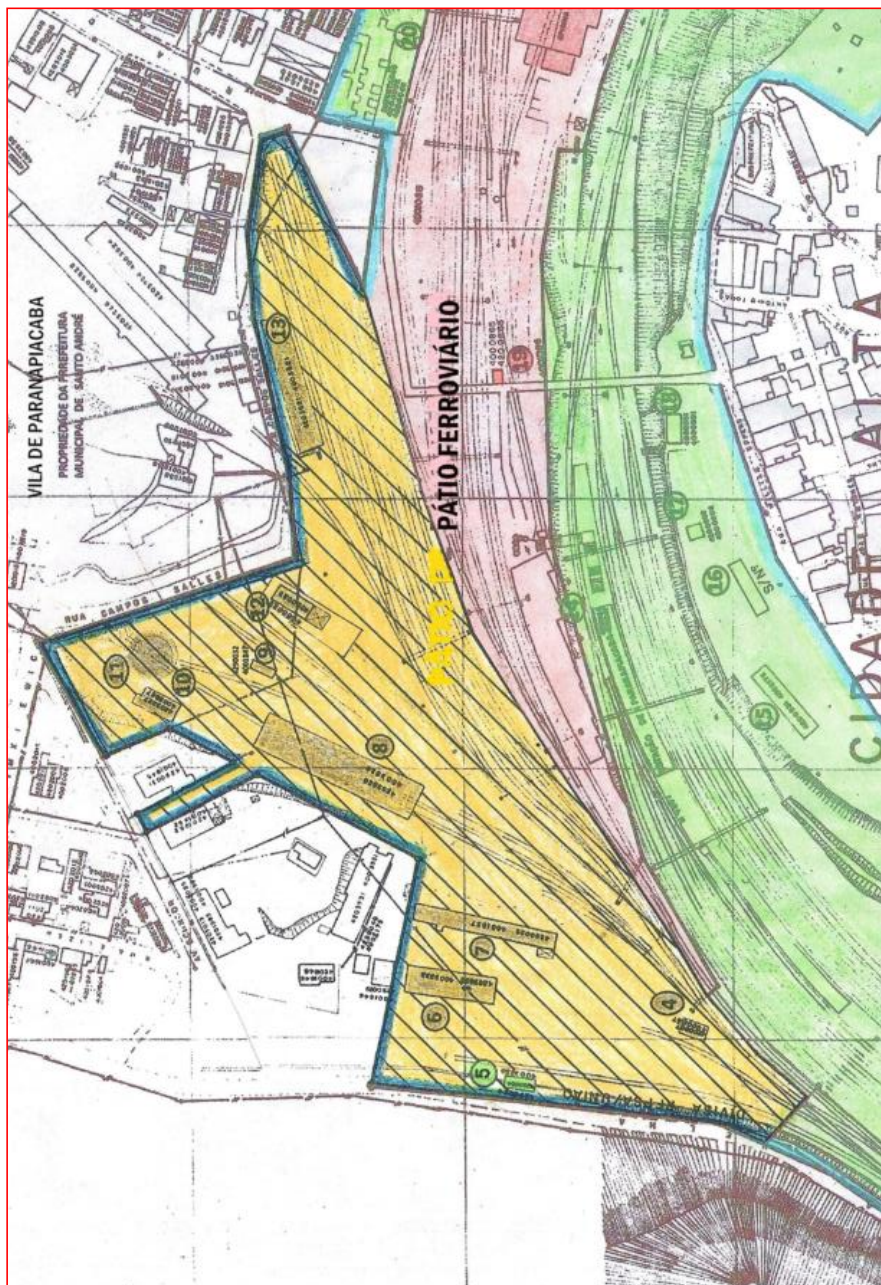


DNIT, a **MRS** deverá informar à **CPTM** para que esta regularize perante o órgão responsável o seu direito de uso e gozo de áreas citadas neste Plano de Trabalho.



ANEXO	PROCESSO Nº	RELAÇÃO DE INSCRIÇÕES EXISTENTES NO PAVILÃO DE FARMACIA-ACBBA	Matr. Inscriç.
1	4100001	1º. Farmacologia	3000
2	4100002	2º. Farmacologia	3000
3	4100003	3º. Farmacologia	3000
4	4100004	4º. Farmacologia	3000
5	4100005	5º. Farmacologia	3000
6	4100006	6º. Farmacologia	3000
7	4100007	7º. Farmacologia	3000
8	4100008	8º. Farmacologia	3000
9	4100009	9º. Farmacologia	3000
10	4100010	10º. Farmacologia	3000
11	4100011	11º. Farmacologia	3000
12	4100012	12º. Farmacologia	3000
13	4100013	13º. Farmacologia	3000
14	4100014	14º. Farmacologia	3000
15	4100015	15º. Farmacologia	3000
16	4100016	16º. Farmacologia	3000
17	4100017	17º. Farmacologia	3000
18	4100018	18º. Farmacologia	3000
19	4100019	19º. Farmacologia	3000
20	4100020	20º. Farmacologia	3000
21	4100021	21º. Farmacologia	3000
22	4100022	22º. Farmacologia	3000
23	4100023	23º. Farmacologia	3000
24	4100024	24º. Farmacologia	3000
25	4100025	25º. Farmacologia	3000
26	4100026	26º. Farmacologia	3000
27	4100027	27º. Farmacologia	3000
28	4100028	28º. Farmacologia	3000
29	4100029	29º. Farmacologia	3000
30	4100030	30º. Farmacologia	3000





RELAÇÃO DE IMÓVEIS EXISTENTES NO PÁTIO DE PARANAPIACABA				
NÚMERO	NBP	DESCRIÇÃO DO IMÓVEL	ÁREA (m²)	RESPONSÁVEL
1	4200802	CTC - Paranapiacaba	195,00	MRS Logística S/A
2	4290011	Garagem	80,00	MRS Logística S/A
3	4290023	Edifício Administrativo - Refeitório	296,00	MRS Logística S/A
4	4200867	Cabine de Sinais	59,00	DNIT / PMSA
5	4290024	Cabine de Energia Elétrica	20,00	MRS Logística S/A
6	4203533	Obras e Unidade Pontes	350,00	DNIT / PMSA
7	4290025	Instalação da V.P. - Pedreiros	343,00	DNIT / PMSA
8	4203526	Oficina de Vagões	865,00	DNIT / PMSA
9	4290032	Garagem	147,00	DNIT / PMSA
10	4203527	Edifício Administrativo	87,00	DNIT / PMSA
11	S/Nº	Virador de Locomotivas	-	DNIT / PMSA
12	4200025	Oficina Eletrotécnica	80,00	DNIT / PMSA
13	4203521	Manutenção Telefônica	366,00	DNIT / PMSA
14	4201056	Estação - Paranapiacaba / Torre do Relógio	6.200,00	MRS Logística S/A
15	4200531	Alojamento Maquinistas	130,00	MRS Logística S/A
16	S/Nº	Edifício Administrativo	84,00	MRS Logística S/A
17	4200502	Central Telefônica	64,00	MRS Logística S/A
18	4200801	Bangalô PAS	72,00	MRS Logística S/A
19	4200865	Cabine de Manobra	25,00	DNIT / ABPF
20	4200002	Subestação Energia Elétrica	270,00	MRS Logística S/A
21	4203929	Oficina Locobreques	1.324,00	DNIT / ABPF
22	4203928	Máquina Fixa - 4ª Patamar - Serra Velha	225,00	DNIT / ABPF
23	4200043	Galpão Máquina Fixa - 5ª Patamar - Funicular	297,00	DNIT / ABPF
24	4203518	Casa das Máquinas - Paranapiacaba	750,00	DNIT / ABPF
25	4200044	Casa das Caldeiras - 5ª Patamar - Funicular	160,00	DNIT / ABPF
26	4203516	Caldeiras - 5ª Patamar - Paranapiacaba	169,00	DNIT / ABPF
27	4203513	Depósito - 5ª Patamar - Paranapiacaba	38,00	DNIT / ABPF
28	4203515	Sanitário - 5ª Patamar - Paranapiacaba	24,00	DNIT / ABPF
29	4200866	Cabine Mecânica PT5	25,00	DNIT / ABPF
30	4203514	Garagem - 5ª Patamar - Paranapiacaba	125,00	DNIT / ABPF





PLANO DE TRABALHO Nº 03

UTILIZAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

1. OBJETO

- 1.1. Relacionar todos os bens imóveis de utilização permitida entre as PARTÍCIPES, contendo as seguintes informações: número de bem patrimonial (NBP), descrição do bem patrimonial, área a ser utilizada (em metros quadrados) e o valor mensal devido a título de contraprestação (em casos de Cessão Onerosa).
- 1.2. O presente documento não irá tratar de áreas em discussão para implementação dos projetos das SEGREGAÇÕES NOROESTE, SUDESTE e TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, terminais intermodais (Mooca e Lapa) e do TIC (Trem Intercidades), os quais estão sendo tratados nos Apêndices 8, 9 e 13 do Anexo I do convênio firmado entre **CPTM** e a **MRS** em 27 de janeiro de 2023 ("CONVÊNIO").

2. JUSTIFICATIVA

- 2.1. Este PLANO DE TRABALHO visa identificar e relacionar todos os BENS IMÓVEIS de uma PARTÍCIPE que estejam sob utilização da outra, seja ele em caráter de Cessão Onerosa ou Não Onerosa, por força do objeto do Convênio celebrado entre as Partes.
- 2.2. No caso dos bens em Cessão Onerosa, a contraprestação correspondente à sua utilização será prevista neste PLANO DE TRABALHO.
- 2.3. Para a utilização por terceiros de bens que fazem parte da concessão e arrendamento da MRS, faz-se necessário a formalização de documentos específicos, conforme regulação da ANTT e da União.

3. VIGÊNCIA

O presente PLANO DE TRABALHO entrará em vigor a partir da assinatura do CONVÊNIO e terá a mesma vigência do referido instrumento.

4. PAGAMENTO E REAJUSTE

- 4.1. Cabe à **CPTM** e à **MRS** a responsabilidade de realizar o pagamento referente à utilização dos BENS IMÓVEIS constantes na relação anexa sob regime de CESSÃO ONEROSA.





- 4.2. Os valores relacionados nesse PLANO DE TRABALHO serão atualizados conforme Cláusula Décima Quinta do CONVÊNIO.

5. ELABORAÇÃO DOS INSTRUMENTOS ESPECÍFICOS

- 5.1. A CPTM e a MRS formarão equipe conjunta para elaborar o instrumento específico para cada bem patrimonial constante na relação anexa deste PLANO DE TRABALHO, visando explicitar todas as condições técnicas/comerciais referente a utilização de cada bem em posse de uma das PARTÍCIPES.
- 5.2. Cada empresa, no prazo de até 15 (quinze) dias da assinatura deste instrumento, designará a equipe para a elaboração dos instrumentos específicos.
- 5.3. O instrumento específico deverá conter as condições e obrigações de cada PARTÍCIPE, incluindo-se, mas não se limitando, às atividades de manutenção e conservação do BEM IMÓVEL, nos termos do CONVÊNIO.
- 5.4. O prazo para concluir a elaboração dos Instrumentos Específicos será de 180 (cento e oitenta) dias após a designação da equipe, conforme item 5.2. Caso o referido prazo não seja observado, a PARTÍCIPE responsável pela área poderá, a seu exclusivo critério e mediante o envio de notificação prévia, requerer a desocupação da área em até 60 (sessenta) dias consecutivos contados da data de recebimento da notificação.
- 5.4.1 Caso o prazo para desocupação da área, conforme previsto no item acima, não seja cumprido, a PARTÍCIPE que estiver na posse da área de forma indevida, ficará sujeita à aplicação mensal da penalidade prevista na Cláusula 18 do CONVÊNIO até a data de desocupação.

6. ALTERAÇÃO DO PLANO DE TRABALHO

- 6.1. As PARTÍCIPES poderão, a qualquer momento, incluir ou excluir BENS IMÓVEIS mediante acordo prévio entre si, formalizado através de revisão deste PLANO DE TRABALHO, por meio de termo aditivo ao CONVÊNIO devidamente formalizado.





- 6.2. As ações de inclusão e exclusão de BENS IMÓVEIS deverão ser apresentadas com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias.
- 6.3. A revisão deste PLANO DE TRABALHO deverá ocorrer anualmente, mediante realização de inventário dos imóveis ocupados, independentemente da inclusão ou exclusão de Bens Imóveis, conforme previsto nos itens 6.1. e 6.2. Caso haja alterações identificadas, as PARTÍCIPES deverão providenciar atualização deste Plano de Trabalho conforme a nova realidade vigente.
- 6.4. Para o caso do pátio de Engenheiro São Paulo deverão ser atendidas as condições estabelecidas na cláusula 6.8.1 do Convênio, em sua alínea “c”. Até que ocorram as definições previstas neste item, a utilização da área atual deverá estar condicionada ao exposto na tabela 03 do Anexo I deste Plano de Trabalho.

7. ANEXOS

- ANEXO I BENS IMÓVEIS DA MRS UTILIZADOS PELA CPTM SOB REGIME DE CESSÃO ONEROSA
- ANEXO II BEM IMÓVEL DA CPTM UTILIZADO PELA MRS SOB REGIME DE CESSÃO ONEROSA
- ANEXO III BENS IMÓVEIS DA MRS UTILIZADOS PELA CPTM SOB REGIME DE CESSÃO NÃO ONEROSA
- ANEXO IV BENS IMÓVEIS DA CPTM UTILIZADOS PELA MRS SOB REGIME DE CESSÃO NÃO ONEROSA
- ANEXO V PROJETO GEOMÉTRICO EXECUTIVO DA SEGREGAÇÃO LESTE
- ANEXO VI RELATÓRIO DE OCUPAÇÃO CPTM EM TERRENOS DA MRS – LINHA 7
- ANEXO VII RELATÓRIO DE OCUPAÇÃO CPTM EM TERRENOS DA MRS – LINHA 12 E 13





7.1. Anexo I - BENS IMÓVEIS DA MRS UTILIZADOS PELA CPTM SOB REGIME DE CESSÃO ONEROSA

Tabela 01 - Imóveis MRS Lapa - referência jan/2023 (valores mensais)

Nº	BP Construção	BP Terreno	Identificação MRS	Área Utilizada (m²)	Preço Unit (R\$/m²)	Valor (R\$)	UTDT
1	4208012	4003933	Carpintaria	170	7,45	1.786,78	91
2	4203647	4003647	Fundição	273	12,90	4.971,44	91
3	4208052	4008052	Oficina de Solda	548	12,22	9.453,77	91
4	4208047	4008047	Oficina de Eletrotécnica	50	6,22	439,00	92
5	4290123	4002272	Depósito	152	11,73	2.516,83	92
	4290118	4002697	Almoxarifado	476	11,73	7.881,65	92
6	4290116	4002564	Depósito	235	11,72	3.887,63	92
7	4203663	4003663	Depósito	149	11,73	2.467,15	92
8	4200034	4000031	Oficina	218	11,25	3.460,58	92
9	4203652	4003652	Almoxarifado	377	12,26	6.522,43	92
10	4208045	4008045	Carpintaria	657	11,72	10.868,81	92
11	4203662	4003662	Almoxarifado	471	16,36	10.876,71	92
12	4203654	4003654	Vestiário	146	11,25	2.317,64	92
13	4203653	4003646	Escritório	64	7,74	698,70	92
14	4203656	4003656	Marcenaria	675	11,25	10.715,10	92
15	4203657	4003657	Oficina VP	408	11,25	6.476,68	92
16	4203658	4003658	Oficina Manutenção VP	541	11,25	8.587,94	92
17	4203062	4003074	Refeitório	1283	11,73	21.244,02	91
18	4208051	4008051	Fundição	1422	7,73	15.524,03	91
19	4203700	4003700	Vestiário/Sanitário	191	7,74	2.085,17	91
20	4203659	4003659	Oficina de Baterias	192	9,64	2.612,43	92
21	4203660	4003660	Almoxarifado	165	9,64	2.245,06	92
22	4203661	4003661	Escritório	126	9,47	1.683,31	92
23	4208058	4008058	Oficina Mecânica	1802	11,25	28.605,35	91
24	4203697	4003697	Vestiário/Sanitário	150	7,74	1.637,57	91
26	4203670	4003670	Almoxarifado	135	11,25	2.143,02	92
27	4200143	4003642	Almoxarifado	423	8,27	4.934,74	91
28	4203648	4003648	Almoxarifado	1718	11,73	28.446,79	91
29	4208048	4008048	Posto Médico	261	9,47	3.486,85	91
30	4203667	4003667	Escritório	296	17,43	7.280,38	92
31	4203695	4003695	Abrigo para Carros	170	6,63	1.589,98	91
32	4203669	4003669	Almoxarifado	410	6,81	3.939,97	92
33	4202414	4002414	Casa 14	54	11,73	894,14	91
34	4203741	4003741	Casa S/N	111	11,73	1.837,95	91
35	4203649	4003649	Carpintaria	92	11,73	1.523,34	91
40	4200717	4002722	Reparação de Motores	651	6,51	5.980,39	91
41	4203671	4003671	Almoxarifado	308	7,54	3.278,00	91





42	4203689	4003689	Almoxarifado	213	8,04	2.418,06	91
43	4203720	4003720	Escritório / Segurança	140	7,54	1.490,00	91
44	4208005	4008043	Oficina de Manutenção	1119	5,64	8.900,67	92
45	4208049	4008049	Depósito e Refeitório	238	8,55	2.870,73	91
46	4208050	4008050	Oficina / Lavanderia	316	8,04	3.587,35	91
47	4208054	4008054	Edifício Administrativo	137	7,54	1.458,07	91
49	4290120	4002690	Abrigo de Autos	200	5,13	1.448,92	91
50	4290127	4003611	Abrigo	60	5,13	434,68	91
51	S/Nº	S/Nº	-	400	7,54	4.257,14	93
69	4203714	4003714	Armazém de Encomendas	644	11,73	10.663,41	91
25	4203717	4003717	Depósito	165	11,73	2.732,08	91
62	4208057	S/Nº	Galpão 6	1143	11,73	15.509,70	93
Subtotal						290.672,13	

Tabela 02 - Pátio de São Caetano - referência jan/2023

Nº	BP Construção	BP Terreno	Identificação MRS	Área Utilizada (m²)	Valor (R\$)	Desenho UTDT
1	4208033	4008033	Armazém	640	10.597,17	61
2	4290091	7400090054	Garagem	165	1.543,22	61
3	4290090	7400090053	Refeitório	119	1.970,41	61
4	4290092	7400090055	Edifício Administrativo	424	4.628,86	61
					18.739,66	

Tabela 03 - Eng. São Paulo - referência jan/2023

Nº	BP Construção	BP Terreno	Identificação MRS	Área Utilizada (m²)	Valor (R\$)	Observação
1	-	-	Área com Benfeitoria	12500	21.170,76	A CPTM aluga 1/3 da área.
					21.170,76	

7.2. Anexo II - BENS IMÓVEIS DA CPTM UTILIZADOS PELA MRS SOB REGIME DE CESSÃO ONEROSA

Tabela 01 - Imóveis CPTM Lapa - referência jan/2023 (valor por diária)

Nº	BP Construção	BP Terreno	Identificação CPTM	Área Utilizada (m²)	Valor (R\$)	Observação
1	-	-	Galpão D – Oficina de Locomotivas	-	69,40	Valor por diária. MRS utiliza parte deste galpão
					69,40	





7.3. Anexo III - BENS IMÓVEIS DA MRS UTILIZADOS PELA CPTM SOB REGIME DE CESSÃO NÃO ONEROSA

7.3.1. Tabela 04 - Áreas na região da Segregação Leste (entre Manoel Feio e Suzano)

Identificação	Área (m²)
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 001 REV A	3.489
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 005 REV0	21.541
DE-O-11-99 99 9999 6 - E07 006 REV0	
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 007 REV0	
Total	25.030

Obs.: As referências de identificação constam no Anexo IV – Projeto Geométrico Executivo da Segregação Leste

7.3.2. Tabela 05 - Áreas na região da Linha 7 – Rubi

LINHA 7 / RUBI								
ITEM	LOCAL (INÍCIO)	LOCAL (FIM)	KM (INÍCIO)	KM (FIM)	UTILIZAÇÃO	DISTÂNCIA (m)	LARGURA EM ÁREA DA MRS (m)	ÁREA TOTAL (m²)
B	JARAGUÁ	PERÚS	96+000	97+388	Plataforma ferroviária com via férrea	1.406,83	6,00	8.440,98
C	CAIEIRAS	FRANCO DA ROCHA	108+187	109+645	Terraplenagem p/ plataforma ferroviária	1.459,24	6,00	8.755,46
D	CAIEIRAS	FRANCO DA ROCHA	110+766	110+766	Canteiro de obras ferroviárias	20,00	45,00	900,00
E	CAIEIRAS	FRANCO DA ROCHA	111+096	111+279	Plataforma ferroviária	309,53	6,00	1.857,16
F	BALTÁZAR FIDELIS	FRANCISCO MORATO	114+070	114+950	Terraplenagem p/ plataforma ferroviária	849,68	6,00	5.098,08
G	BALTÁZAR FIDELIS	FRANCISCO MORATO	114+950	115+976	Estruturas de rede aérea	1.036,59	3,50	3.628,08
Total								28.679,76

Obs.: As referências de identificação constam no Anexo V – Relatório de Ocupação CPTM em Terrenos da MRS – Linha 7



7.3.3. Tabela 06 - Áreas na região das Linhas 12 - Safira e 13 - Jade

LINHA 12 / SAFIRA									
ITEM	LOCAL (INÍCIO)	LOCAL (FIM)	KM (INÍCIO)	KM (FIM)	Observação	UTILIZAÇÃO	DISTÂNCIA (m)	LARGURA EM ÁREA DA MRS (m)	ÁREA TOTAL (m²)
A	ENG. MANOEL FEIO	JARDIM ROMANO	474+460	475+220		Estrutura de rede aérea	760,00	3,50	2.660,00
-	JARDIM ROMANO	ITAIM PAULISTA	475+686	475+686	Já considerado no item B	Passarela para pedestre			
B	JARDIM ROMANO	ITAIM PAULISTA	475+455	477+158		Estrutura de rede aérea	1.703,00	3,50	5.960,50
-	ITAIM PAULISTA	JARDIM HELENA	477+844	477+844	Já considerado no item C	Passarela para pedestre			
-	ITAIM PAULISTA	JARDIM HELENA	478+492	478+492	Já considerado no item C	Passarela para pedestre			
C	ITAIM PAULISTA	JARDIM HELENA	477+555	479+234		Estrutura de rede aérea	1.679,00	3,50	5.876,50
-	JARDIM HELENA	SÃO MIGUEL PAULISTA	480+214	480+214	Já considerado no item D	Passarela para pedestre			
-	JARDIM HELENA	SÃO MIGUEL PAULISTA	480+514	480+514	Já considerado no item D	Passarela para pedestre			
D	JARDIM HELENA	SÃO MIGUEL PAULISTA	479+423	481+203		Estrutura de rede aérea	1.826,00	3,50	6.391,00
K	SÃO MIGUEL PAULISTA	ERMELINO MATARAZZO	481+704	485+855		Estrutura de rede aérea	4.156,19	3,50	14.546,67
-	ERMELINO MATARAZZO	USP LESTE	486+674	486+674	Já considerado no item F	Passarela para pedestre			
F	ERMELINO MATARAZZO	USP LESTE	486+260	488+022		Estrutura de rede aérea	1.801,00	3,50	6.303,50
Total AF							11.925,19	-	41.738,17
G	ERMELINO MATARAZZO	ENG. GOULART	488+242	488+242		Estação USP - Leste		5,0 a 32,8	603,06
M	USP LESTE	ENG. GOULART	488+242	488+877		Estrutura de rede aérea	736,00	3,50	2.576,00
-	ENG. GOULART	SEBASTIÃO GUALBERTO	493+617	493+617	Já considerado no item J	Edificação de sinalização			
J	ENG. GOULART	SEBASTIÃO GUALBERTO	492+877	497+570		Estrutura de rede aérea	3.877,87	3,50	13.572,55
Total GJ							4.613,87	-	16.751,61
N	ENG. GOULART	USP LESTE	488+877	492+877		Linha 13 / JADE	4.340,68	5,0 a 32,8	50.945,73
Total									110.038,56

OBS: as referências de identificação constam no Anexo VI – Relatório de Ocupação CPTM em Terrenos da MRS – Linha 12 e 13



7.4. Anexo IV - BENS IMÓVEIS DA CPTM UTILIZADOS PELA MRS SOB REGIME DE CESSÃO NÃO ONEROSA

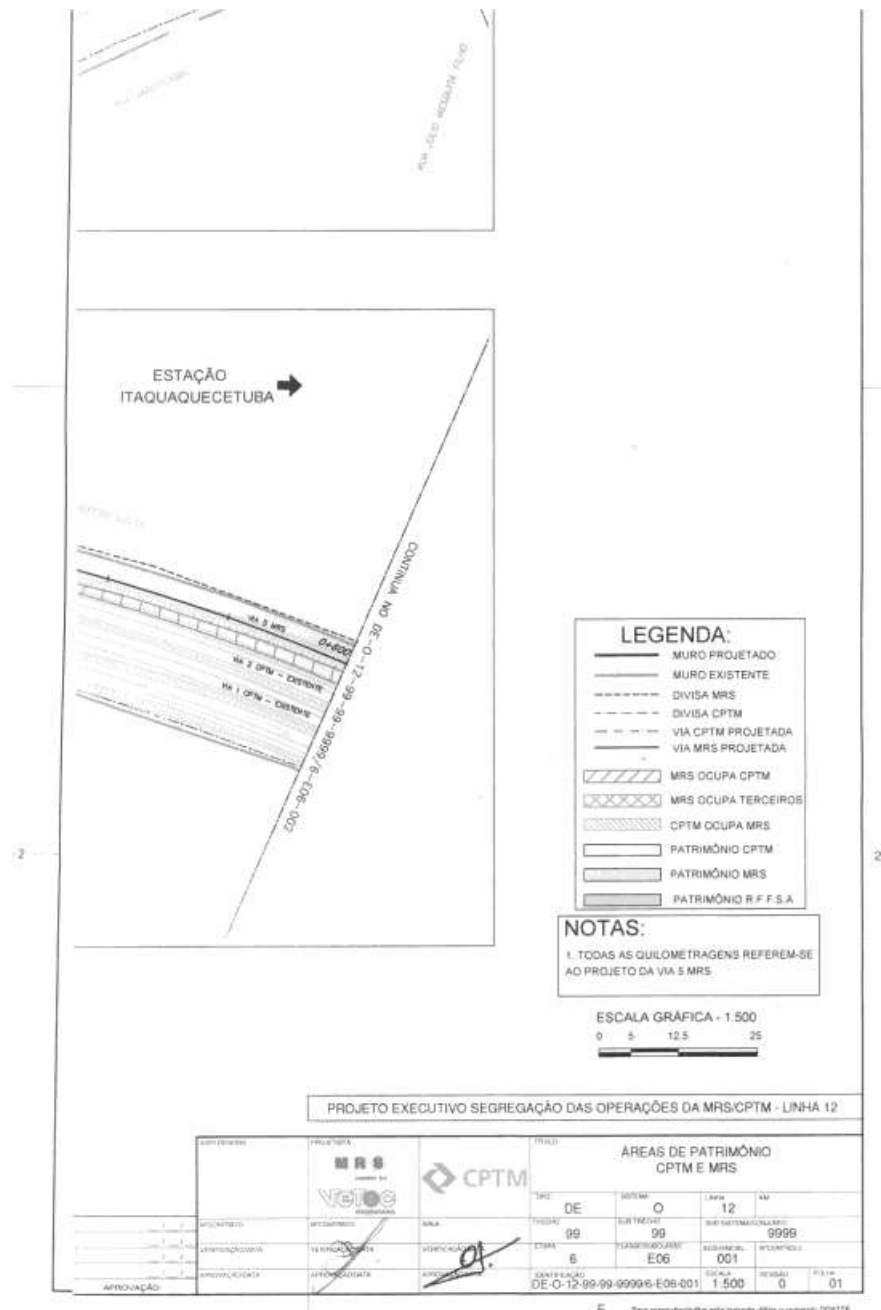
Tabela 07 - Áreas na região da Segregação Leste (entre Manoel Feio e Suzano)

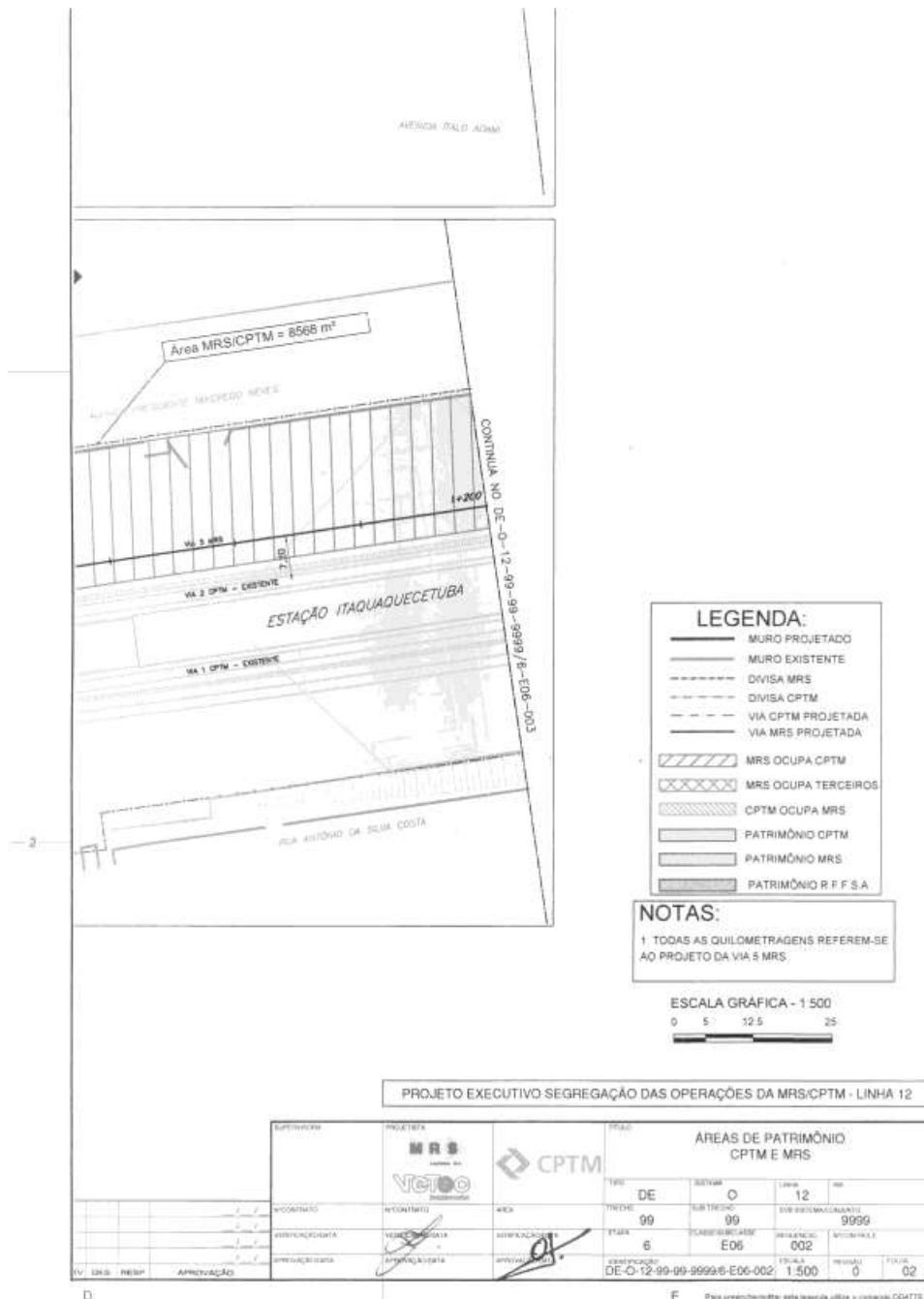
Identificação	Área (m²)
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 001 REVO	1.090
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 002 REVO	
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 003 REVO	8.568
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 004 REVO	1.267
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 005 REVO	25
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 006 REVO	1.350
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 007 REVO	
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 008 REVO	5.087
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 009 REVO	1.765
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 010 REVO	695
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 011 REVO	160
DE-O-12-99 99 9999 6 - E06 012 REV A	76
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 003 REVO	2.208
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 004 REVO	1.602
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 005 REVO	12.165
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 006 REVO	
DE-O-11-99 99 9999 6 - E06 007 REVO	
Total	36.058

OBS: as referências de identificação constam no Anexo IV – Projeto Geométrico Executivo da Segregação Leste

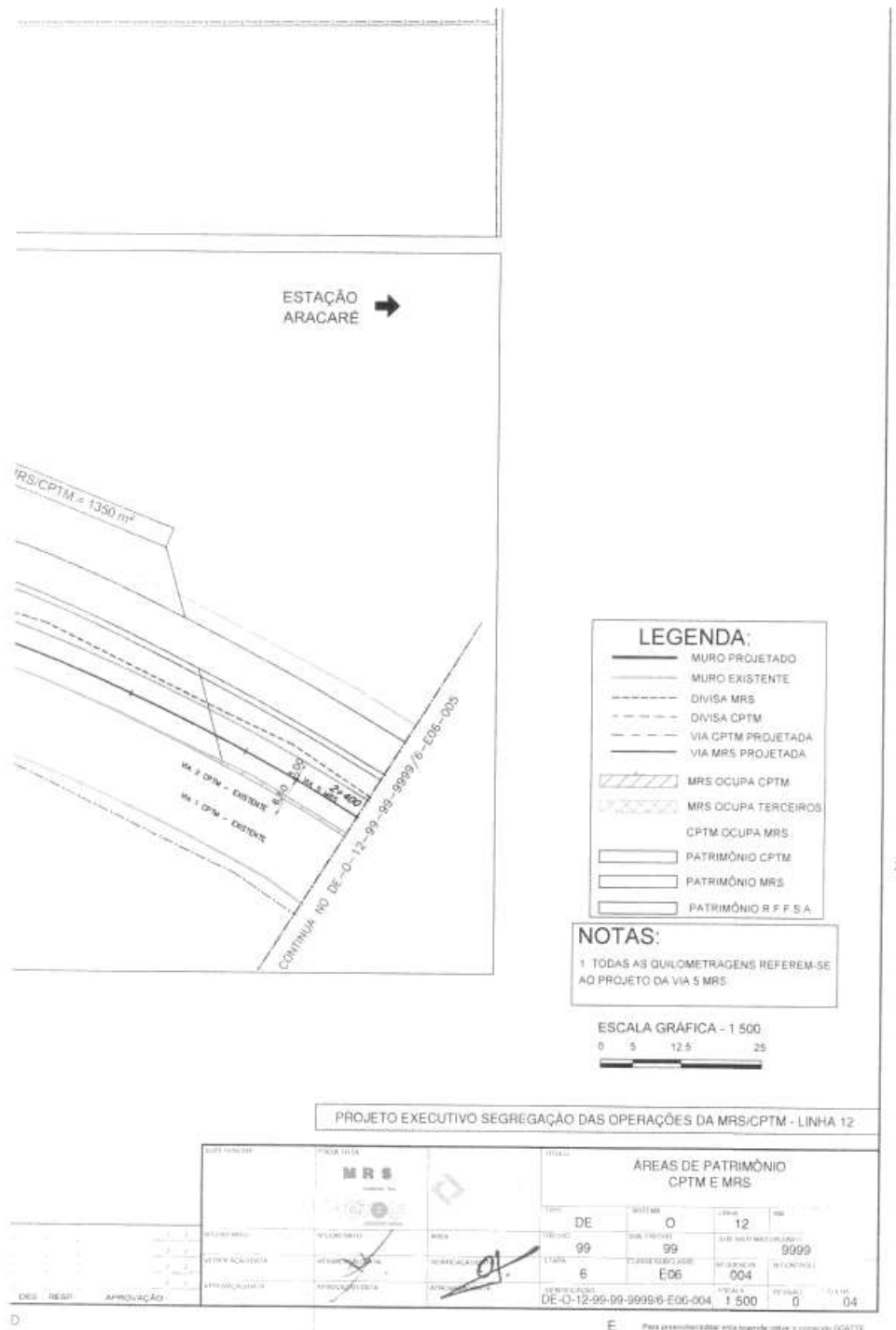


7.5. Anexo V – PROJETO GEOMÉTRICO EXECUTIVO DA SEGREGAÇÃO LESTE

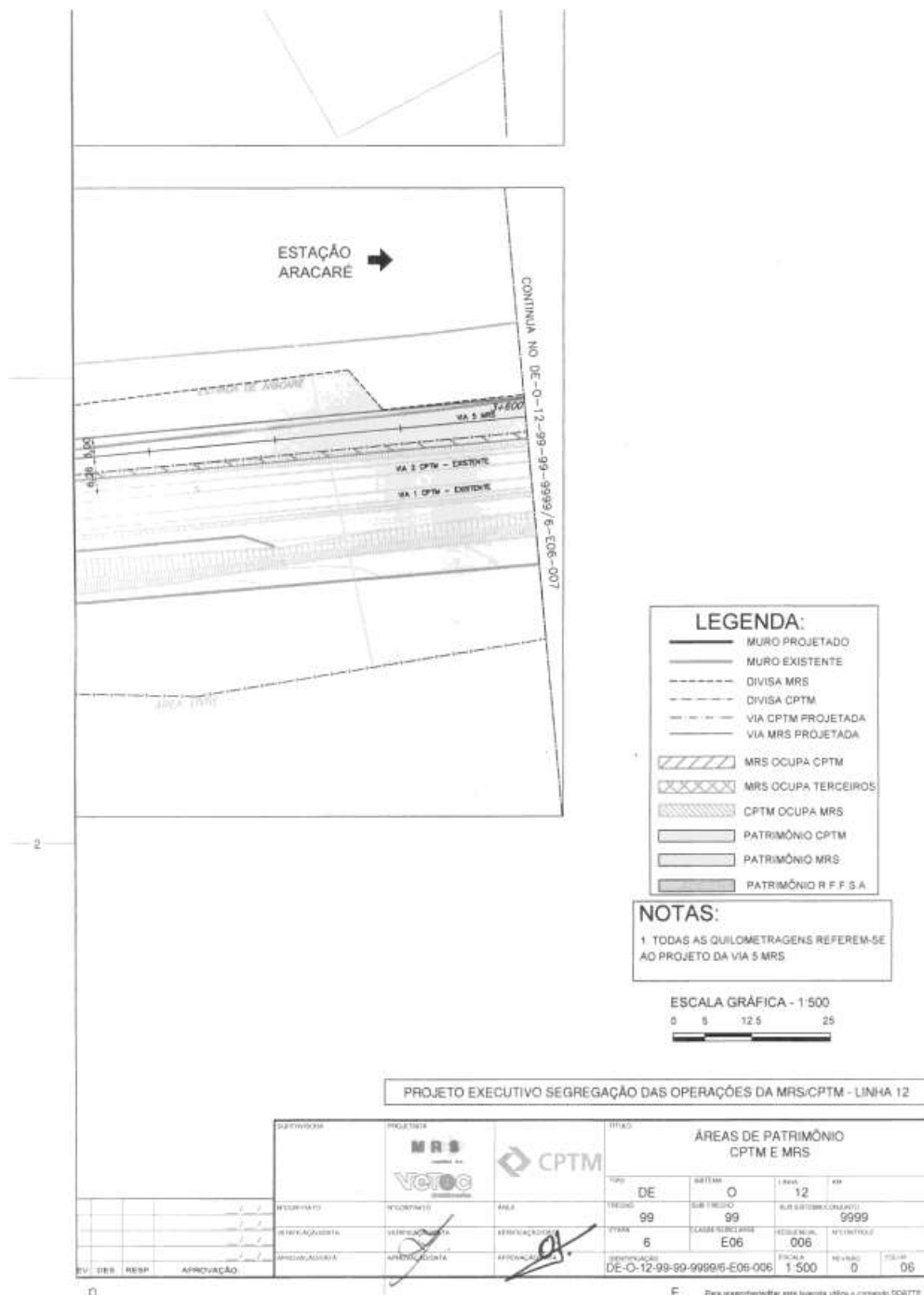






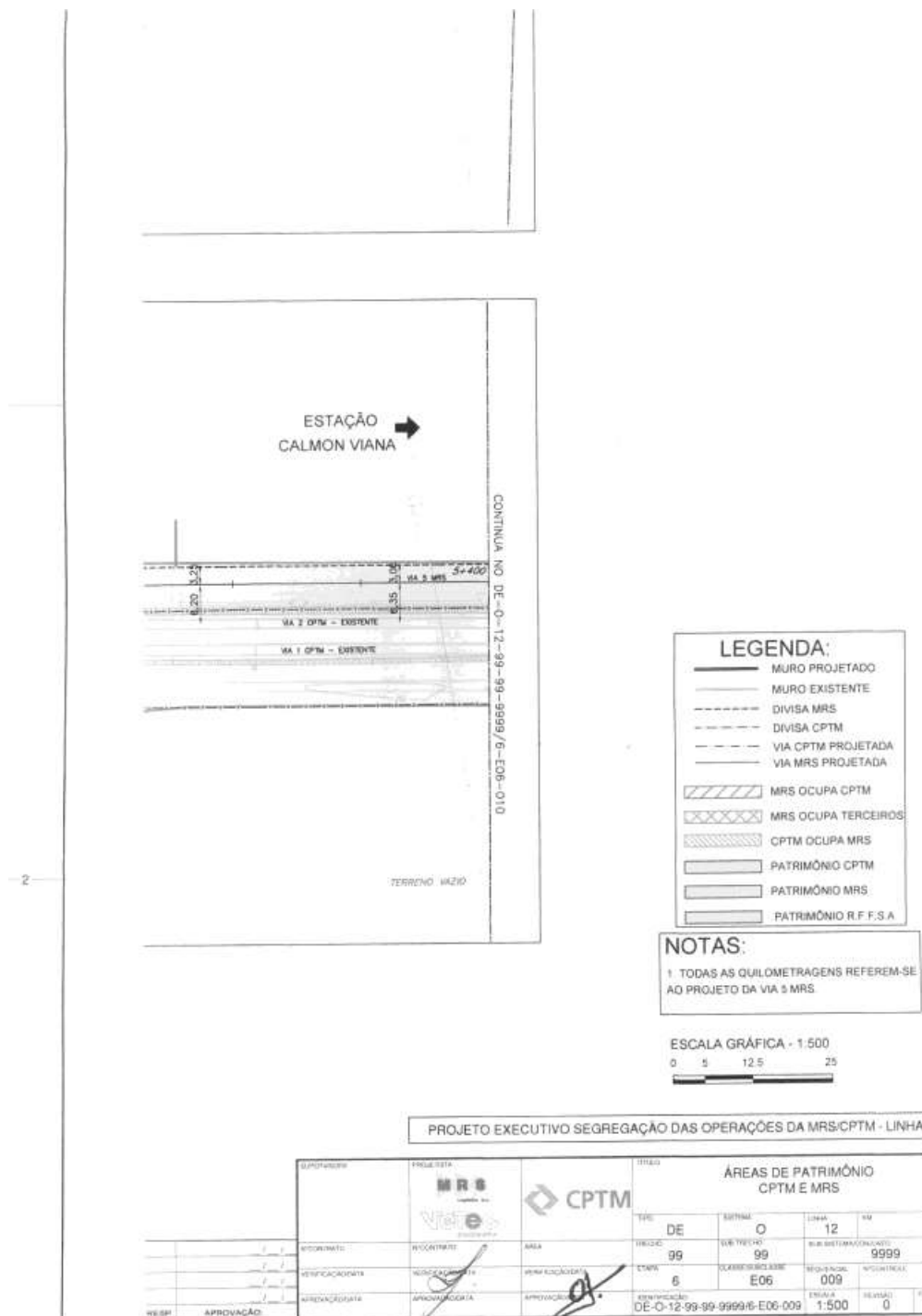


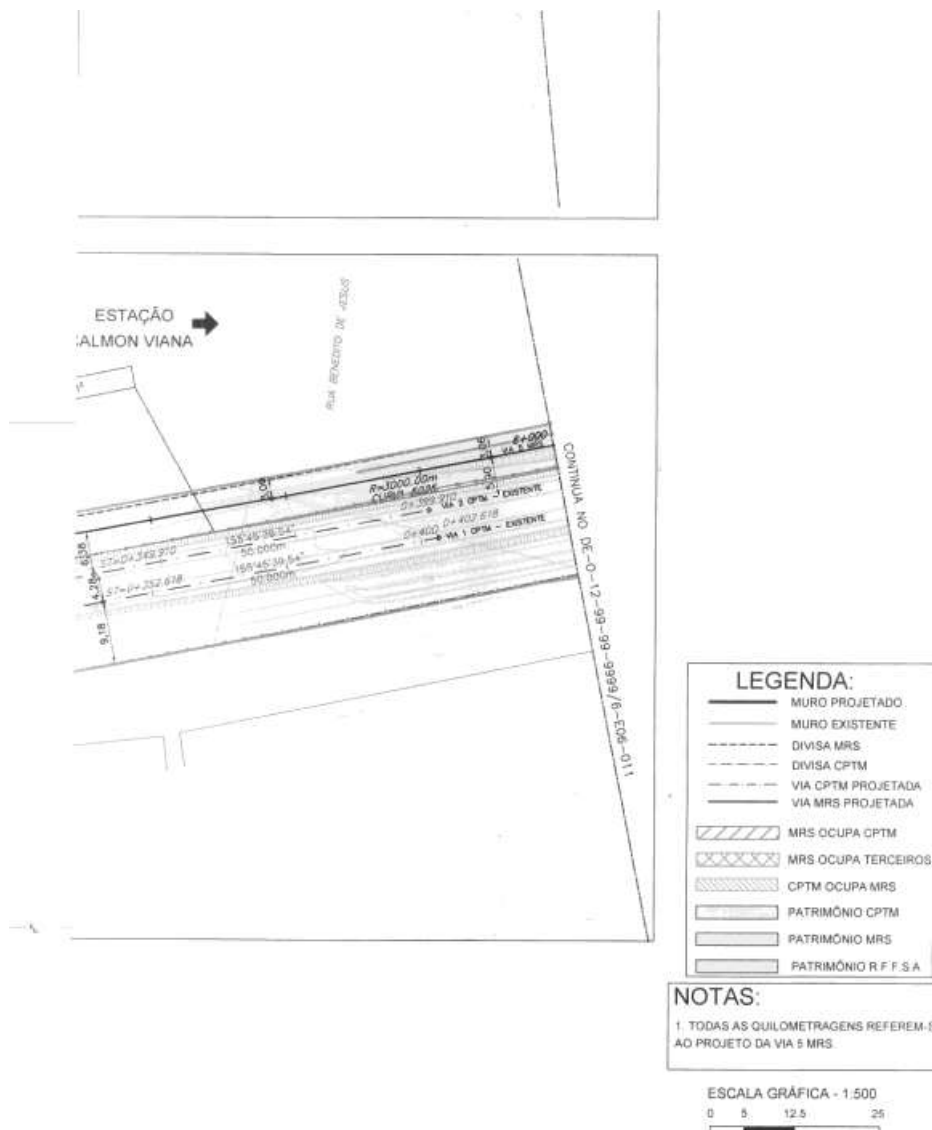




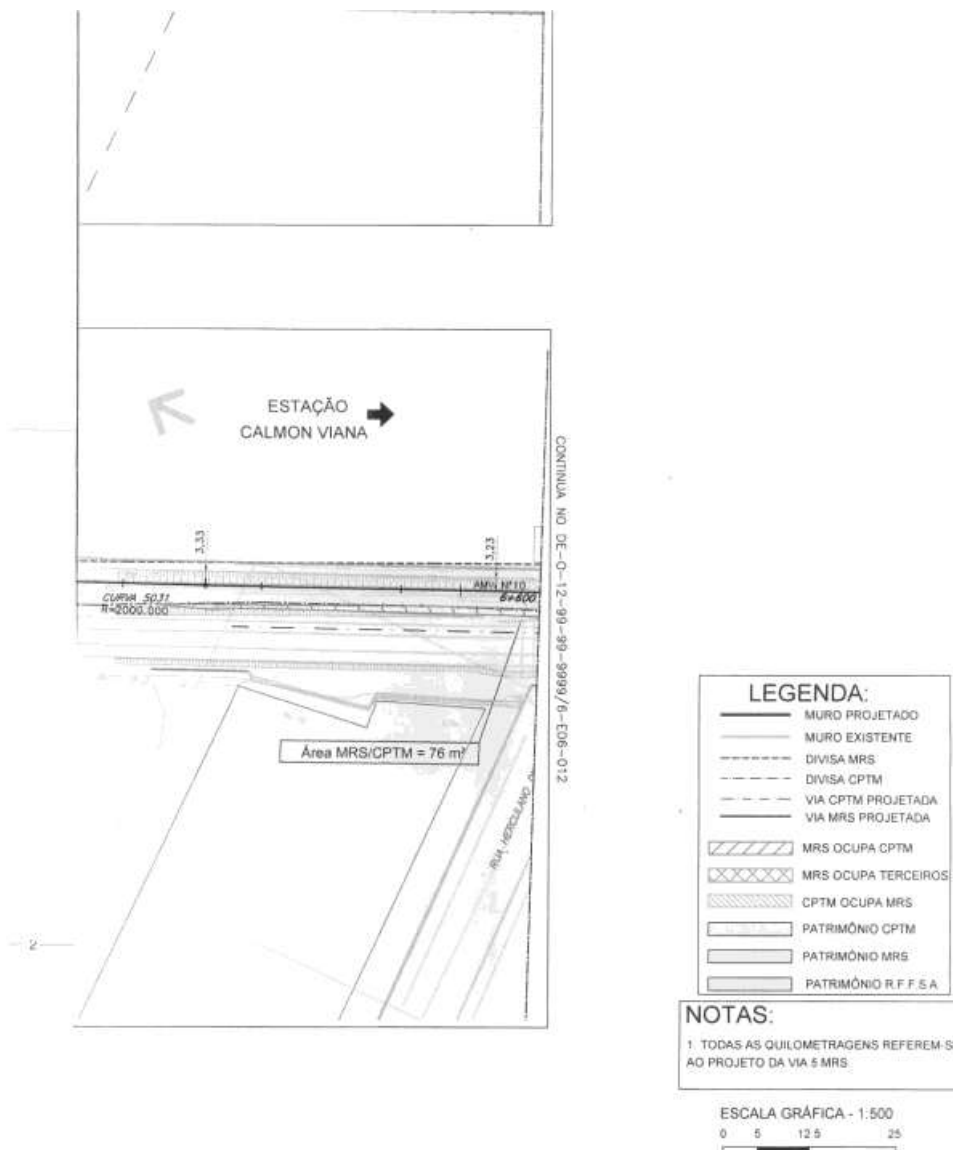




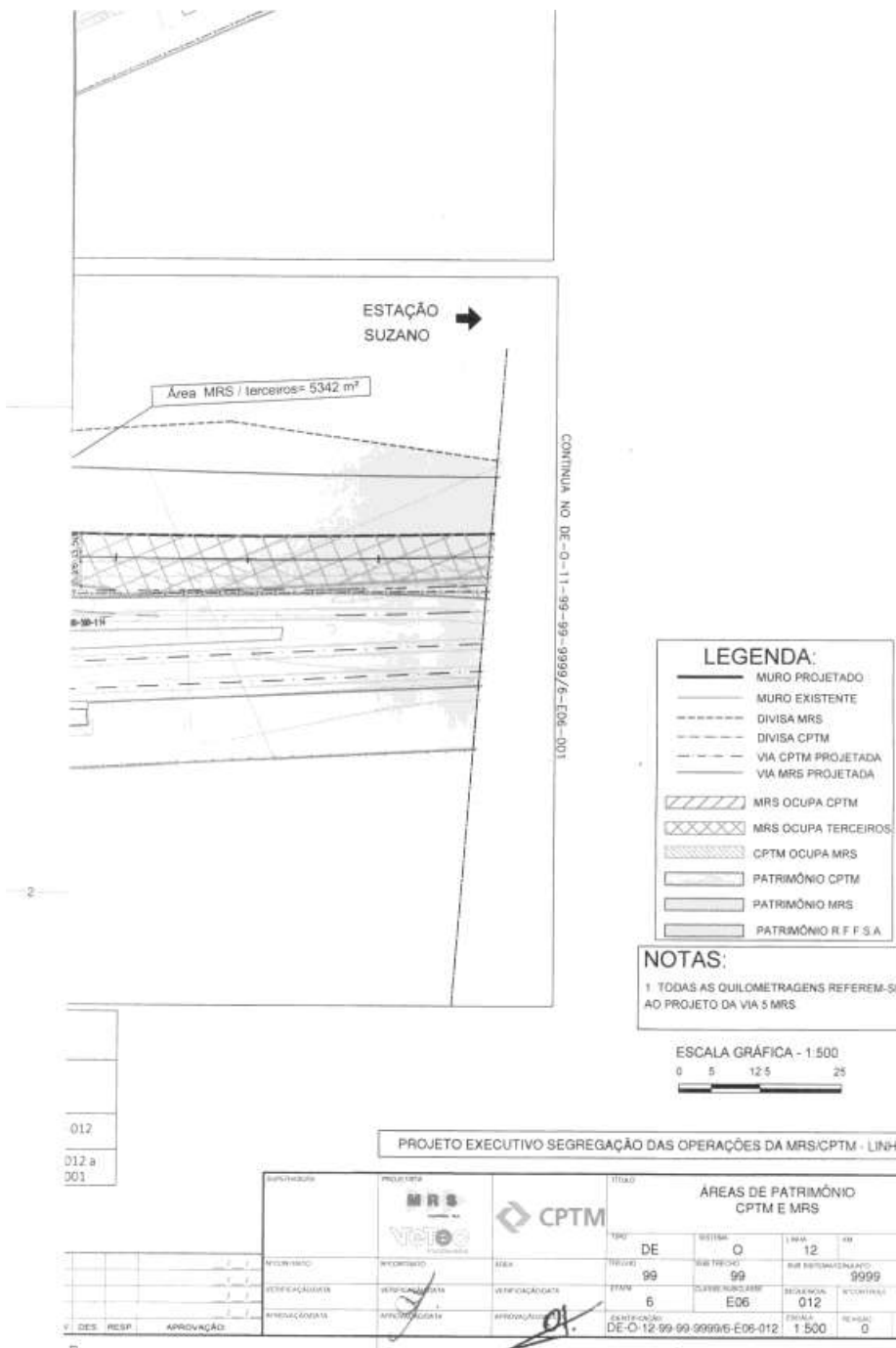


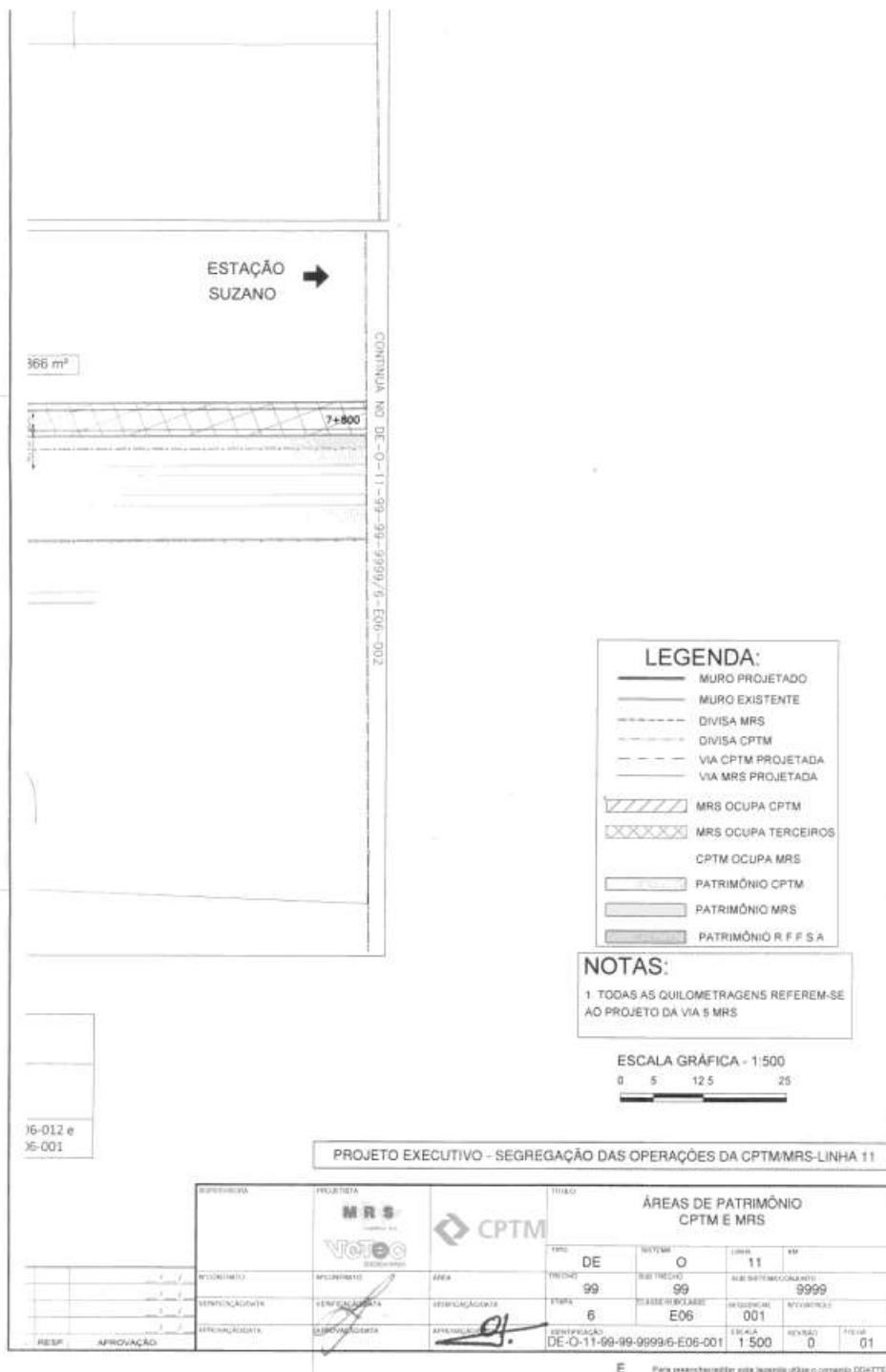


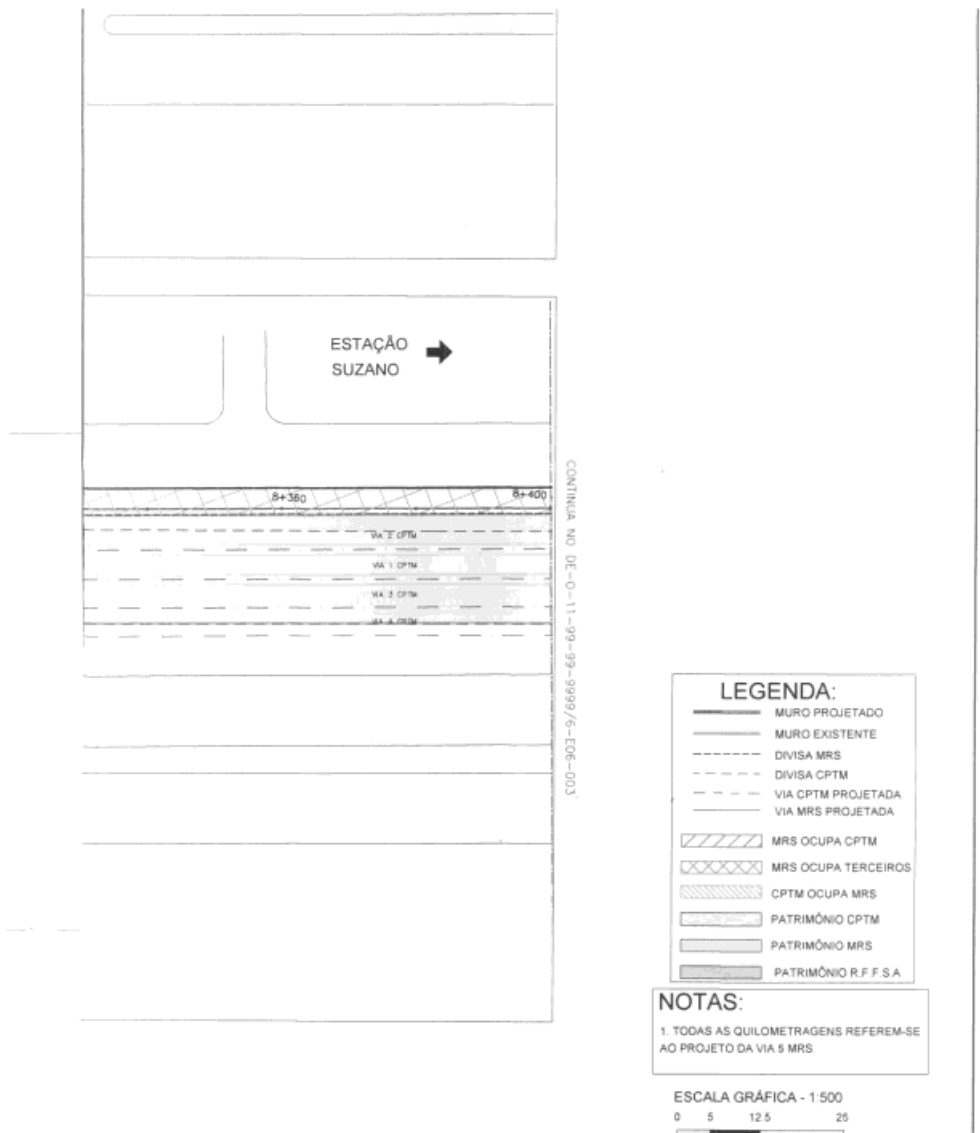
PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12									
AUTORIZAÇÃO		PROJEÇÃO		MRS		CPTM		ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS	



PROJETO EXECUTIVO SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA MRS/CPTM - LINHA 12									
SUPERVISOR		PROJETISTA		REVISOR		ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS			
									
RICONFORTO		RICONFORTO		RABO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					
APROVACAO		APROVACAO		APROVACAO					
VERIFICACAO		VERIFICACAO		VERIFICACAO					

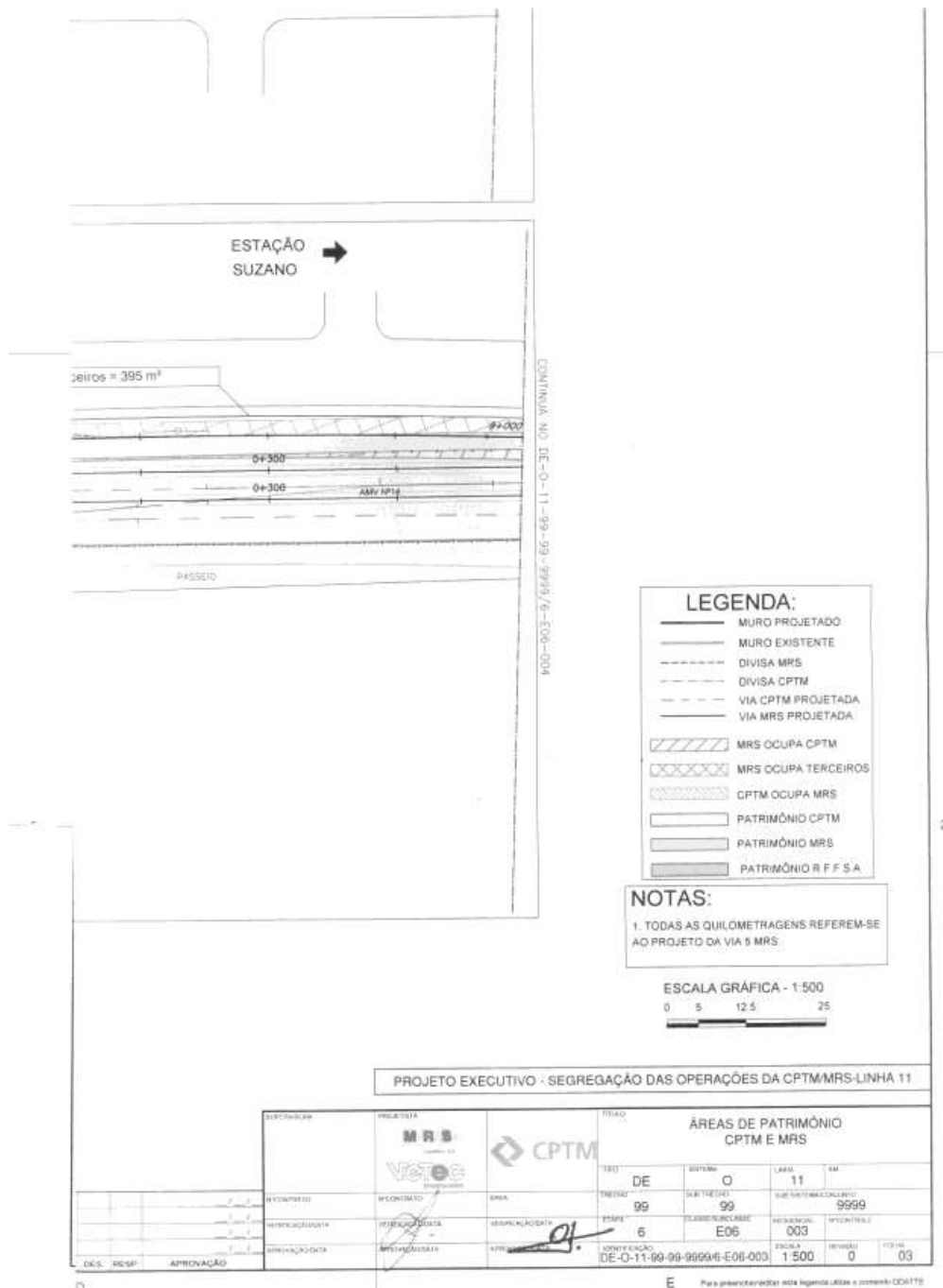






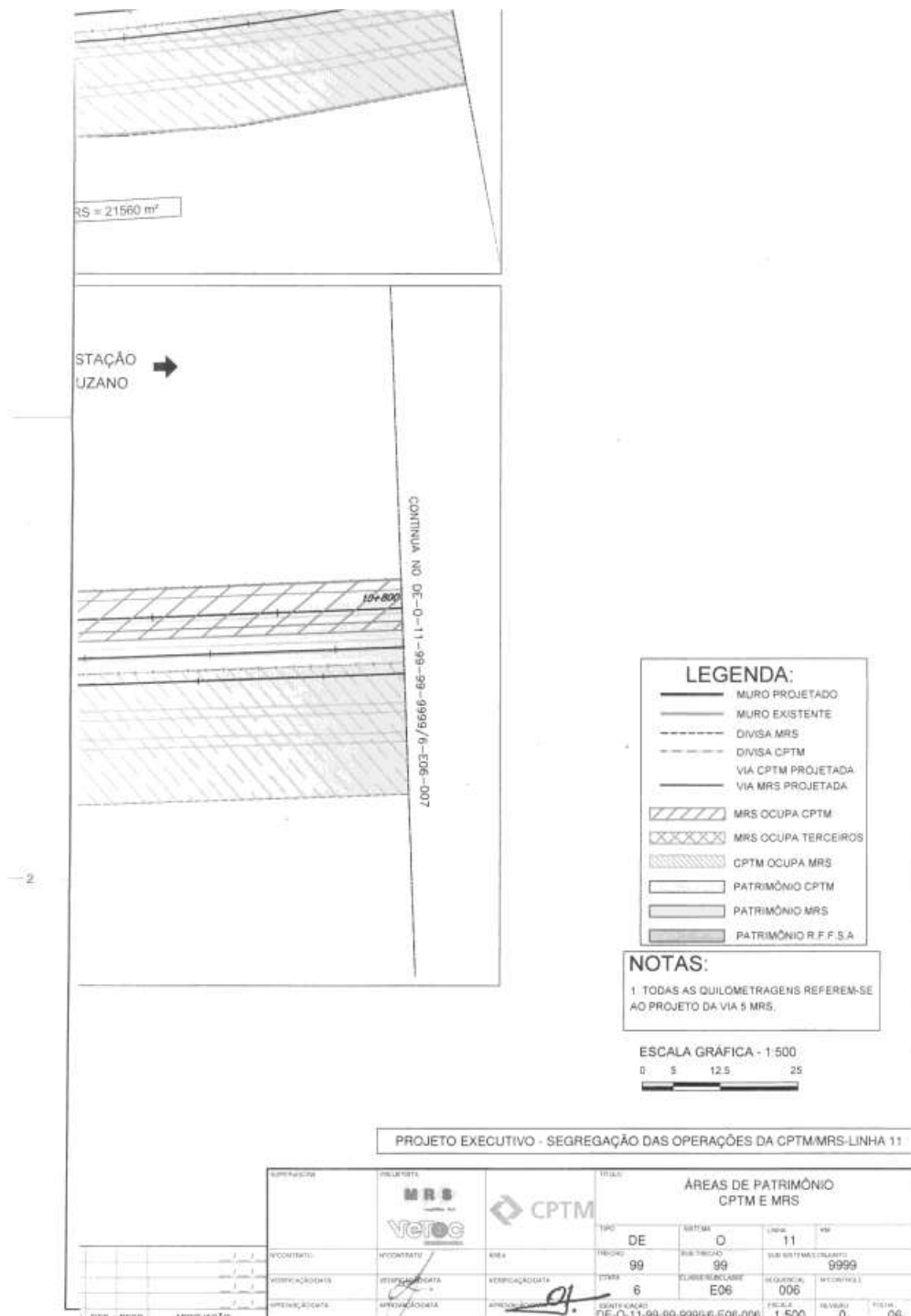
PROJETO EXECUTIVO - SEGREGAÇÃO DAS OPERAÇÕES DA CPTM/MRS-LINHA 11

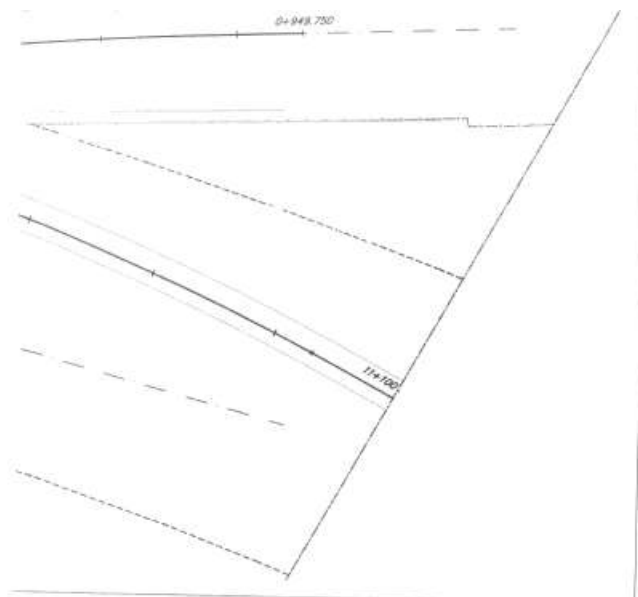
		SUPERVISOR		PROJETO		TÍTULO	
		 MRS Soluções em TI		 CPTM		ÁREAS DE PATRIMÔNIO CPTM E MRS	
		 Veículo					





















LEGENDA:

-  MURO PROJETADO
-  MURO EXISTENTE
-  DIVISA MRS
-  DIVISA CPTM
-  VIA CPTM PROJETADA
-  VIA MRS PROJETADA
-  MRS OCUPA CPTM
-  MRS OCUPA TERCEIROS
-  CPTM OCUPA MRS
-  PATRIMÔNIO CPTM
-  PATRIMÔNIO MRS
-  PATRIMÔNIO R.F.F.S.A.

NOTAS:

1. TODAS AS QUILOMETRAGENS REFEREM-SE AO PROJETO DA VIA 5 MRS.

ESCALA GRAFICA - 1:500

[illegible]

Assinado com senha por RODRIGO SARTORATTO DE ALENCAR - Testemunha / CPG - 27/01/2023 às 18:54:05, PEDRO TEGON MORO - DIRETOR PRESIDENTE / PR - 27/01/2023 às 18:55:35, LUIZ EDUARDO ARGENTON - DIRETOR / DO - 27/01/2023 às 18:55:55, LUIZ GUSTAVO DE ASSIS BAMBINI - Diretor / 01417222000177 - 27/01/2023 às 18:56:43, CLAUDENILDO DOS SANTOS CHAVES - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:13:44, GILSA EVA DE SOUZA COSTA - DIRETOR / DF - 27/01/2023 às 19:20:33, JOSÉ ROBERTO LOURENÇO - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:21:34 e GUILHERME SEGALLA DE MELLO - Presidente / 01417222000177 - 27/01/2023 às 21:07:11.

Documento Nº: 63610153-853 - consulta à autenticidade em
<https://www.documentos.spsempapel.sp.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=63610153-853>



CPTMDCI202303874A



7.6. Anexo VI – RELATÓRIO DE OCUPAÇÃO CPTM EM ÁREA DA MRS –
LINHA 7



RELATÓRIO

INTERFERÊNCIAS DA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

TRECHO: DA ESTAÇÃO DE PIRITUBA A ESTAÇÃO DE FRANCISCO MORATO.

AGOSTO/2013.





RELATÓRIO DE INTERFERÊNCIAS DA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

-A inspeção foi feita a partir da Estação de Pirituba, sentido a Estação de Francisco Morato.

-Chamaremos de (LD) e (LE) lados direito e esquerdo das vias existentes.

-O (LD) é a faixa de domínio da MRS.

-As referências quilométricas serão as encontradas em campo, da CPTM e da MRS, quando só houver uma a utilizaremos, procurando seu valor equivalente, em mapas e tabelas.

INTERFERÊNCIAS CONSTATADAS.

A) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES JARAGUÁ E PERUS.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LD), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRAÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 96+000 (ESTAÇÃO JARAGUÁ) E O KM 96+548 (FUTURA ESTAÇÃO VILA AURORA) DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE DE ESTRUTURAS METÁLICAS DE REDE AÉREA, NO (LE) DA FOTO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 2: DESTAQUE DE ESTRUTURAS METÁLICAS DE REDE AÉREA, NO (LE) DA FOTO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

B) PLATAFORMA FERRÓVIARIA COM VIA FÉRREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES JARAGUÁ E PERUS.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LD), A EXISTÊNCIA DE PLATAFORMA FERROVIÁRIA COM VIA FÉRREA EM CONSTRUÇÃO, EXECUTADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 96+000 (ESTAÇÃO JARAGUÁ) E O KM 97+388 (FUTURA ESTAÇÃO VILA AURORA) DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 3 (TRÊS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.





FOTO 1: DESTAQUE DE PLATAFORMA FERROVIÁRIA COM VIA FÉRREA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE DE PLATAFORMA FERROVIÁRIA COM VIA FÉRREA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

3





FOTO 3: DESTAQUE DE PLATAFORMA FERROVIÁRIA COM VIA FÉRREA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

C) TERRAPLENAGEM PARA PLATAFORMA FERRÓVIARIA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES CAIEIRAS E FRANCO DA ROCHA.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LD), A EXISTÊNCIA DE PLATAFORMA FERROVIÁRIA, COM VIA FÉRREA EM CONSTRUÇÃO, EXECUTADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 108+187 E O KM 109+645, DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 3 (TRÊS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.





FOTO 1: DESTAQUE DE PLATAFORMA PARA LINHA FERROVIÁRIA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE DE PLATAFORMA JÁ COM LINHA FERROVIÁRIA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

5





FOTO 3: DESTAQUE DE PLATAFORMA PARA LINHA FERROVIÁRIA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

D) CANTEIRO DE OBRAS FERRÓVIARIAS.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES CAIEIRAS E FRANCO DA ROCHA.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LD), A EXISTÊNCIA DE CANTEIRO DE OBRAS FERROVIÁRIAS, EXECUTADO PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 110+766 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 1 (UMA) FOTO DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.

6





FOTO 1: DESTAQUE DE DORMENTES DE CONCRETO ESTOCADOS, NO (LE) DA FOTO, EM CANTEIRO DE OBRAS DA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

E) PLATAFORMA FERRÓVIARIA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES CAIEIRAS E FRANCO DA ROCHA.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LD), A EXISTÊNCIA DE PLATAFORMA FERROVIÁRIA PARA IMPLANTAÇÃO DE VIA FÉRREA, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 111+096 E O KM 111+276 (FUTURA ESTAÇÃO FRANCO DA ROCHA) DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.





FOTO 1: DESTAQUE DA PLATAFORMA FERROVIÁRIA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRÚIDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE DA PLATAFORMA FERROVIÁRIA, NO (LE) DA FOTO, CONSTRÚIDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

8



F) TERRAPLENAGEM PARA PLATAFORMA FERRÓVIARIA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES BALTAZAR FIDÉLIS E FRANCISCO MORATO.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LD), A EXISTÊNCIA DE TERRAPLENAGEM PARA CONSTRUÇÃO DE PLATAFORMA FERROVIÁRIA E IMPLANTAÇÃO DE VIA FÉRREA, EXECUTADA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 114+150 E O KM 114+950, DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 3 (TRÊS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE DE OBRAS DE TERRAPLENAGEM, NO (LE) DA FOTO, EM EXECUÇÃO PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 2: DESTAQUE DE OBRAS DE TERRAPLENAGEM, NO (LE) DA FOTO, EM EXECUÇÃO PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 3: DESTAQUE DE OBRAS DE TERRAPLENAGEM, NO (LE) DA FOTO, EM EXECUÇÃO PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



G) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES BALTAZAR FIDÉLIS E FRANCISCO MORATO.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LD), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 114+070 (ESTAÇÃO BALTAZAR FIDÉLIS) E O KM 115+976 (ESTAÇÃO FRANCISCO MORATO) DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2(DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE DE ESTRUTURAS METÁLICAS DE REDE AÉREA, NO (LE) DA FOTO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



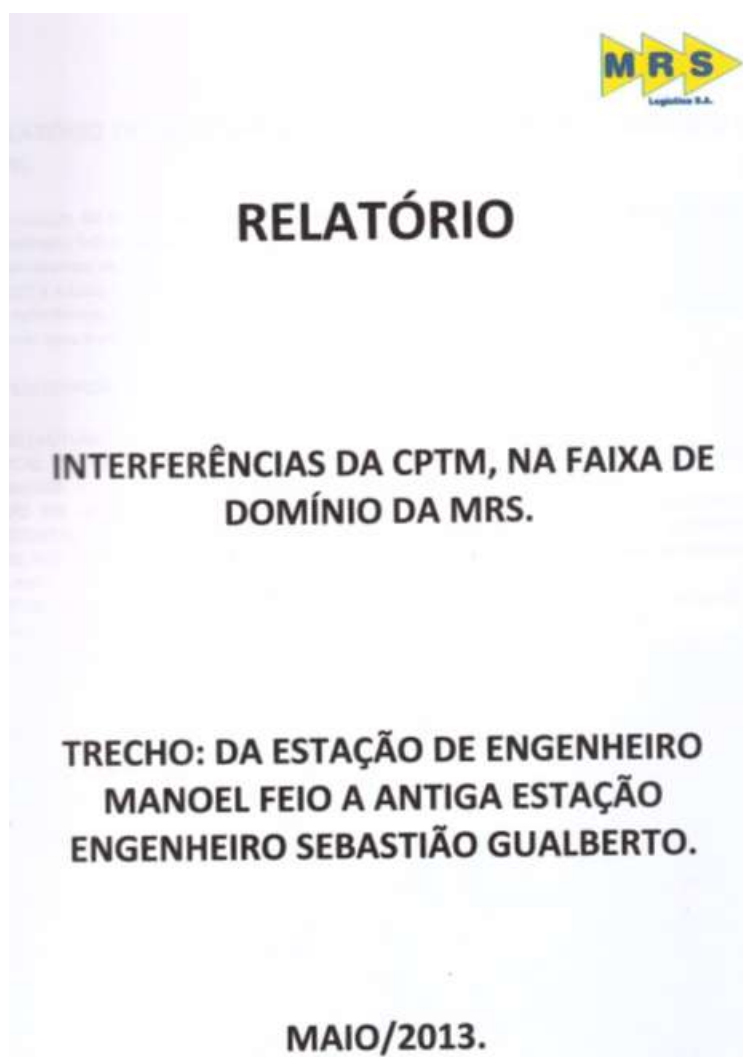


FOTO 2: DESTAQUE DE ESTRUTURAS METÁLICAS DE REDE AÉREA, NO (LE) DA FOTO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

SÃO PAULO, 09 DE SETEMBRO DE 2013.



7.7. Anexo VII – RELATÓRIO DE OCUPAÇÃO CPTM EM ÁREA DA MRS – LINHA 12 E 13



RELATÓRIO DE INTERFERÊNCIAS DA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

- A inspeção foi feita a partir da Estação de Engenheiro Manoel Feio, sentido a antiga Estação de Engenheiro Sebastião Gualberto.
- Chamaremos de (LD) e (LE) lados direito e esquerdo das vias existentes.
- O (LE) é a faixa de domínio da MRS.
- As referências quilométricas serão as encontradas em campo, da CPTM e da MRS, quando só houver uma a utilizaremos, procurando seu valor equivalente, em mapas e tabelas.

INTERFERÊNCIAS CONSTATADAS.

A) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES ENGENHEIRO MANOEL FEIO E JARDIM ROMANO.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 474+460 (TERMINAL USIMINAS) E O KM 475+220 (ESTAÇÃO JARDIM ROMANO), DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO E CABINE DE SINALIZAÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 2: DESTAQUE NO (LE), DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

B) PASSARELA PARA PEDESTRES.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: PASSARELA PARA PEDESTRES NO KM 475+686.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), ENTRE AS ESTAÇÕES JARDIM ROMANO E ITAIM PAULISTA, A EXISTÊNCIA DE UMA PASSARELA PARA PEDESTRES, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 475+686 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM A INTERFERÊNCIA DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DA PASSARELA, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 2: DESTAQUE NO (LE), DOS PILARES DA PASSARELA, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

C) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES JARDIM ROMANO E ITAIM PAULISTA.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 475+455 (ESTAÇÃO JARDIM ROMANO) E O KM 477+158 (ESTAÇÃO ITAIM PAULISTA), DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 4 (QUATRO) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 3: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 4: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, PARA SEREM INSTALADAS, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

D) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: NA ESTAÇÃO ITAIM PAULISTA.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), NA ESTAÇÃO ITAIM PAULISTA, A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 477+444 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

E) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES ITAIM PAULISTA E JARDIM HELENA.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 477+555 (ESTAÇÃO ITAIM PAULISTA) E O KM 479+234 (ESTAÇÃO JARDIM HELENA), DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

6





FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

F) PASSARELA PARA PEDESTRES.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: PASSARELA PARA PEDESTRES NO KM 477+844.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), ENTRE AS ESTAÇÕES ITAIM PAULISTA E JARDIM HELENA, A EXISTÊNCIA DE UMA PASSARELA PARA PEDESTRES, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 477+844, DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 1 (UMA) FOTO DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DA PASSARELA, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

7



G) PASSARELA PARA PEDESTRES.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: PASSARELA PARA PEDESTRES NO KM 478+492.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), ENTRE AS ESTAÇÕES ITAIM PAULISTA E JARDIM HELENA, A EXISTÊNCIA DE UMA PASSARELA PARA PEDESTRES, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 478+492 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE) DA PASSARELA E ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, CONSTRUÍDAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE), DA PASSARELA CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



H) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES JARDIM HELENA E SÃO MIGUEL PAULISTA.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, DE CABINE DE SINALIZAÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 479+423 (ESTAÇÃO JARDIM HELENA) E O KM 481+203 (ESTAÇÃO SÃO MIGUEL PAULISTA), DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO E CABINE DE SINALIZAÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO DA CPTM, INSTALADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



II) PASSARELA PARA PEDESTRES.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: PASSARELA PARA PEDESTRES NO KM 480+214.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE) , ENTRE AS ESTAÇÕES JARDIM HELENA E SÃO MIGUEL PAULISTA, A EXISTÊNCIA DE UMA PASSARELA PARA PEDESTRES, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 480+214 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DA PASSARELA E ESTRUTURAS PARA SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, CONSTRUÍDAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DA PASSARELA CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

10



J) PASSARELA PARA PEDESTRES.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: PASSARELA PARA PEDESTRES NO KM 480+514.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE) , ENTRE AS ESTAÇÕES JARDIM HELENA E SÃO MIGUEL PAULISTA, A EXISTÊNCIA DE UMA PASSARELA PARA PEDESTRES, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 480+514 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 2 (DUAS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DA PASSARELA CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE), DA PASSARELA E ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, CONSTRUÍDAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

11



K) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES SÃO MIGUEL PAULISTA E COMENDADOR ERMELINO MARARAZZO.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 481+704 (ESTAÇÃO SÃO MIGUEL PAULISTA) E O KM 485+855 (ESTAÇÃO COMENDADOR ERMELINO MATARAZZO), DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 4 (QUATRO) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE), DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

12





FOTO 3: DESTAQUE NO (LE), DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS



FOTO 4: DESTAQUE NO (LE), DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS

13



L) PASSARELA PARA PEDESTRES.

- LOCAL DA INTERFERÊNCIA: PASSARELA PARA PEDESTRES NO KM 486+674.
- TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), ENTRE AS ESTAÇÕES COMENDADOR ERMELINO MATARAZZO E USP LESTE, A EXISTÊNCIA DE UMA PASSARELA PARA PEDESTRES, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 486+674 DA MRS.
- FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 1 (UMA) FOTO DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE), DOS PILARES DA PASSARELA, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

M) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

- LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES COMENDADOR ERMELINO MATARAZZO E USP-LESTE.
- TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRAÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 486+260 (ESTAÇÃO COMENDADOR ERMELINO MATARAZZO) E O KM 488+242 (ESTAÇÃO USP-LESTE), DA MRS.
- FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 3 (TRÊS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.

14





FOTO 1: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRAÇÃO, COM PÓRTICO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRAÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

15





FOTO 3: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

N) ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ESTAÇÃO USP-LESTE NO KM 488+242.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE) , A EXISTÊNCIA DA ESTAÇÃO USP-LESTE, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 488+242 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 3 (TRÊS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: VISTA AÉREA DA ESTAÇÃO USP-LESTE.





FOTO 2: DESTAQUE NO (LE), DOS PILARES DA PASSARELA DE ACESSO A ESTAÇÃO USP-LESTE, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 3: DESTAQUE NO (LE), DA ESTAÇÃO USP-LESTE, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

O) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES USP-LESTE E ENGENHEIRO GOULART.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 488+242 (ESTAÇÃO USP-LESTE) E O KM 490+625 (ESTAÇÃO ENGENHEIRO GOULART).

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 3 (TRÊS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.

17





FOTO 1: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.





FOTO 3: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

P) EDIFICAÇÃO DE SINALIZAÇÃO (BANGALÔ).

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: EDIFICAÇÃO DE SINALIZAÇÃO (BANGALÔ), NO KM 493+300.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), ENTRE AS ESTAÇÕES DE ENGENHEIRO GOULART E ANTIGA ENGENHEIRO SEBASTIÃO GUALBERTO, A EXISTÊNCIA DE UMA EDIFICAÇÃO DE SINALIZAÇÃO (BANGALÔ), CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, NO KM 493+300 DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 1 (UMA) FOTO DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE DA EDIFICAÇÃO DE SINALIZAÇÃO, CONSTRUÍDA PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

19



Q) ESTRUTURAS DE REDE AÉREA.

-LOCAL DA INTERFERÊNCIA: ENTRE AS ESTAÇÕES DE ENGENHEIRO GOULARTE E ANTIGA ENGENHEIRO SEBASTIÃO GUALBERTO.

-TIPO DA INTERFERÊNCIA: FOI CONSTATADO NO (LE), A EXISTÊNCIA DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, ENTRE O KM 491+002 (ESTAÇÃO ENGENHEIRO GOULART) E O KM 497+570 (ANTIGA ESTAÇÃO ENGENHEIRO SEBASTIÃO GUALBERTO), DA MRS.

-FOTOS DAS INTERFERÊNCIAS: COMO ILUSTRAÇÃO/COMPROVAÇÃO, ESTAMOS ANEXANDO 3 (TRÊS) FOTOS DA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS, COM AS INTERFERÊNCIAS DA CPTM.



FOTO 1: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.



FOTO 2: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, E CABINE DE SINALIZAÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

20





FOTO 3: DESTAQUE NO (LE) DE ESTRUTURAS DE SUSTENTAÇÃO DA REDE AÉREA DE TRACÇÃO, INSTALADAS PELA CPTM, NA FAIXA DE DOMÍNIO DA MRS.

São Paulo, 27 de maio de 2013.

21



PLANO DE TRABALHO Nº 04

RATEIO DAS DESPESAS COM O USO COMPARTILHADO DE ENERGIA ELÉTRICA E CONSUMO DE ÁGUA

1. OBJETO

Execução conjunta de ações entre as **PARTÍCIPIES** para definir critérios para o rateio e o correspondente ressarcimento de despesas de água e esgotos na Lapa e Caieiras e energia elétrica na Lapa e Santo André.

2. JUSTIFICATIVA

Com o intuito de regular as condições de rateio referentes às despesas do consumo compartilhado de água, energia elétrica e esgoto entre a **CPTM** e **MRS**, bem como regradar as formas de pagamento com base na divisão equitativa entre as **PARTÍCIPIES**, compõem-se o presente PLANO DE TRABALHO, vinculado ao convênio firmado entre a CPTM e a MRS em 27 de janeiro de 2023 ("CONVÊNIO").

3. VIGÊNCIA

O presente PLANO DE TRABALHO terá sua vigência atrelada ao CONVÊNIO, por estar a ele vinculado.

4. CRITÉRIOS PARA O RATEIO E RESSARCIMENTO DAS DESPESAS

- 4.1. A **CPTM** fará o ressarcimento mensalmente à **MRS**, obedecendo os seguintes critérios:

4.1.1 ENERGIA ELÉTRICA

A **CPTM** fará o ressarcimento à **MRS** do consumo de energia elétrica da oficina de locomotivas (NBP 4210000), localizada no Pátio Lapa - Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, 902, no total de 39,76% (trinta e nove inteiros e setenta e seis décimos) de acordo com a metodologia constante no item 8.1, em que é demonstrado o cálculo do rateio.

4.1.2 ÁGUA E ESGOTO

A **CPTM** fará o ressarcimento à **MRS** do consumo de água e esgoto no pátio Lapa - Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, 902, no total de 34,7% (trinta e quatro inteiros e sete décimos) de acordo com percentual previamente acordado entre as Partes, constante no item 8.2.



4.2. A **MRS** fará o ressarcimento mensalmente à **CPTM**, obedecendo os seguintes critérios:

4.2.1 ENERGIA ELÉTRICA

A **MRS** fará o ressarcimento à **CPTM** do consumo de energia elétrica na região de Santo André referente aos Números de Bens Patrimoniais (NBPs) referenciado no Anexo II, relativo a imóveis de sua propriedade, no total de 10,85% (dez inteiros e oitenta e cinco décimos) de acordo com a metodologia constante no item 8.3, em que é demonstrado o cálculo do rateio.

Para efeito de cálculo, foi realizado levantamento da quantidade de moradores que ocupam os imóveis com os quais a **MRS** possui TPU em Santo André, tomando-se como referência o mês de março de 2021. O levantamento apontou o total de 14 (quatorze) pessoas residindo atualmente nos imóveis.

4.2.2 ÁGUA E ESGOTO CAIEIRAS

A **MRS** fará o ressarcimento à **CPTM** do consumo de água e esgoto, na região de Caieiras, relativo a imóveis de sua propriedade, de acordo com a metodologia constante no item 8.4 e NBPs apontados no Anexo II, em que é demonstrado o cálculo do rateio.

A equipe da Estação Caieiras enviará a planilha de contas públicas com a leitura de água desta estação ao Gestor do Convênio **CPTM**, para apuração do consumo mensal dos imóveis de propriedade **MRS**.

5. REVISÃO DA METODOLOGIA DO CÁLCULO DE RATEIO E RESSARCIMENTO

5.1. A metodologia de rateio deverá ser revisada anualmente, ocasião em que serão confirmados ou retificados os parâmetros de cálculo de rateio constantes neste PLANO DE TRABALHO de acordo com o consumo dos últimos 12 (doze) meses.

5.1.1. As **PARTÍCIPES** poderão solicitar, a qualquer tempo, revisão das metodologias de cálculo constantes neste PLANO DE TRABALHO desde que haja justificativa para alteração no consumo de energia elétrica ou água e esgoto ou eventual segregação. A solicitação deverá ser avaliada pela outra Partícipe no prazo máximo de 60 (sessenta) dias consecutivos após recebimento da solicitação.

5.1.2. A **PARTÍCIPE** solicitante deverá fundamentar sua proposta por meio de memória de cálculo transparente a ser anuída pela outra **PARTÍCIPE**.

5.2. As **PARTÍCIPES** se comprometem a revisar dentro de 90 (noventa) dias após a assinatura do Convênio a metodologia de rateio prevista neste Plano de Trabalho para ratificar ou retificar o percentual atualmente praticado.



6. DA FORMA DE PAGAMENTO

- 6.1. Cada **PARTÍCIPE** deverá apresentar medição, fundamentada nas metodologias descritas neste PLANO DE TRABALHO, sobre os créditos que lhe forem devidos com 5 (cinco) dias consecutivos de antecedência ao ENCONTRO DE CONTAS.
- 6.2. As medições deverão ser aprovadas previamente à realização do ENCONTRO DE CONTAS.
- 6.2.1. Em caso de divergência, a **PARTÍCIPE** reclamante deverá apresentar justificativa fundamentada, com memória de cálculo, para anuência da outra **PARTÍCIPE**.
- 6.2.2. Se a divergência não for solucionada em tempo hábil, será levada ao ENCONTRO DE CONTAS do mês subsequente.
- 6.3. Havendo necessidade de cobrança de eventual valor decorrente de consumo atípico daquele previsto na metodologia estabelecida para as regras de rateio, os valores resultantes serão acertados no ENCONTRO DE CONTAS do mês subsequente.

7. DA POSSIBILIDADE DE INCLUSÃO DE UM NOVO RATEIO

- 7.1. Eventualmente se houver a necessidade da inclusão de um novo rateio, cada **PARTÍCIPE** deverá manifestar seu interesse de modo a apresentar suas propostas, justificando a viabilidade técnica e operacional, bem como a metodologia de cálculo e formas de pagamento.
- 7.2. Caberá ao Gestor de cada **PARTÍCIPE** analisar as propostas, bem como retransmitir suas análises dentro de um período de até 60 (sessenta) dias consecutivos a partir do recebimento de cada manifestação para possível integração de um novo rateio.
- 7.3. Em caso de aceite ao novo pleito de rateio solicitado, deverá ser realizado um aditivo a este Plano de Trabalho, incluindo a nova metodologia aprovada.



8. ANEXO I
8.1. ENERGIA ELÉTRICA LAPA

Resumo Faturas de Energia Elétrica Lapa - 2018 e 2019										
Mês de Faturamento	Ano	Valor da Fatura	Varição Mensal	Acumulação Trimestral	Média Trimestral	Varição Trimestral	Acumulação Semestral	Média Semestral	Varição Semestral	Valor de rateio sugerido a ser pago pela CPTM (40%)
Jan	2018	13.008,56	0,00							0,00
Fev	2018	13.347,31	3%	39.011,36	13.003,79	0%				0,00
Mar	2018	12.655,49	-5%				79.338,49	13.223,08	0%	0,00
Abr	2018	13.034,45	3%							0,00
Mai	2018	13.749,55	5%	40.327,13	13.442,38	3%				0,00
Jun	2018	13.543,13	-2%							0,00
Jul	2018	16.797,38	24%							0,00
Ago	2018	14.899,31	-11%	48.074,80	16.024,93	19%				0,00
Set	2018	16.378,11	10%				93.686,01	15.614,34	18%	0,00
Out	2018	16.287,17	-1%	45.611,21	15.203,74	-5%				0,00
Nov	2018	14.911,67	-8%							0,00
Dez	2018	14.412,37	-3%							0,00
Jan	2019	15.515,17	8%	61.548,11	20.516,04	35%				1.096,46
Fev	2019	20.248,61	31%							4.740,91
Mar	2019	25.784,33	27%				131.505,54	21.917,59	40%	10.251,85
Abr	2019	25.104,11	-3%	69.957,43	23.319,14	14%				9.981,39
Mai	2019	23.974,60	-4%							9.532,30
Jun	2019	20.878,72	-13%							8.301,38
TOTAL		304.530,04	60%	69.957,43	23.319,14	0,14	0,00	0,00	0,00	43.904,30

Mês com "rateio especial" visto que nos primeiros 14 dias do mês a CPTM utilizou a of.Lapa 12hrs por dia e nos 14 dias subsequentes ela iniciou a utilização

Início utilização da CPTM
24hs no dia 14/02/19

Mês com "rateio especial" visto que nos primeiros 14 dias do mês a CPTM utilizou a of.Lapa 12hs por dia e nos 14 dias subsequentes ela iniciou a utilização

Início utilização da CPTM 24hs no dia 14/02/19

Início utilização da CPTM



Memória de Cálculo do Rateio		
	Descritivo	Valores
Rateio Geral	Média ano 2018 (meses em que a of. Lapa estava desativada)	14.418,71
	Jan 2019 (Único mês com utilização de 12hs/dia da of. Lapa pela CPTM)	15.515,17
	Diferença entre Jan 2019 contra média ano 2018	1.096,46
	Variação % entre meses sem utilização da of. Lapa contra meses com utilização 12 hs/dia da of. Lapa	7%
	pela CPTM (O único mês com plena utilização 12hs foi Jan 2019)	
	Média de faturamento de mar, abr, mai e jun 2019 (meses com operação 24 hs da of. Lapa pela CPTM)	23.935,44
	Diferença média entre meses sem utilização da of. Lapa contra meses com utilização 24hs da of. Lapa	9.516,73
	Variação % da diferença entre meses sem utilização da of. Lapa por meses com utilização 24hs da of. Lapa pela CPTM	39,76%
Rateio "Especial" Fevereiro 2019	Valor da fatura referente a fev 2019 (Mês onde a CPTM iniciou a utilização da of. Lapa por 24hs no dia 14/02/19. Ou seja, 14 dias 12hs e 14 dias 24hs)	20.248,61
	Custo diário total (MRS + CPTM) da fatura do mês de fev 2019	723,16
	Custo total CPTM diário da fatura do mês de fev 2019 para utilização 12hs	51,11
	Custo total CPTM diário da fatura do mês de fev 2019 Para utilização 24hs	287,53
	Custo total a ser pago pela CPTM referente a fatura do mês de fev 2019	4.740,91

Valor de rateio sugerido a ser pago pela CPTM considerando o atual histórico de custos



8.2. ÁGUA E ESGOTO LAPA

O percentual definido entre as Partes estabelece que a **CPTM** fará o reembolso de 34,7% (trinta e quatro inteiros e sete décimos) sobre o consumo medido pela concessionária responsável, o que deve ser apresentado mensalmente pela **MRS**.

8.3. ENERGIA ELÉTRICA SANTO ANDRÉ

Consumo mensal por casa conforme cálculo do DOGB (Departamento de Engenharia de Bilhetagem e Energia Elétrica – CPTM):

Bandeira Amarela	Quantidade
Demanda Pta.	5 kW
Demanda F. Pta.	2 kW
Consumo Pta.	100,00 kWh
Consumo F. Pta.	150,00 kWh

MEMÓRIA DE CÁLCULO - RATEIO DE ENERGIA SANTO ANDRÉ - CASAS MRS		
Mês	Consumo Total SANTO ANDRÉ (kwh)	Consumo das 6 Casas MRS (Kwh)
mar/20	16.021,00	1500
abr/20	15.189,00	
mai/20	16.878,50	
jun/20	15.361,20	
jul/20	15.833,20	
ago/20	16.786,20	
set/20	15.402,10	
out/20	16.472,40	
nov/20	14.158,10	
dez/20	13.132,80	
jan/21	7.175,30	
fev/21	13.644,00	
MÉDIA MENSAL	13.824,41	1.500

Percentual de Rateio = $((250 \times 6) / 13.824,41) \times 100 = 10,85\%$

OBS: consumo estimado de 250 Kwh, baseado em estudo do DOGB CPTM (consumo padrão adotado pela CPTM para utilização de bens patrimoniais de mesma natureza – residências).



8.4. ÁGUA E ESGOTO CAIEIRAS

Consumo Fatura - Água	
m³	VALOR
a	b
c	-
Total MRS	d

Sendo: $d = (c/a) \cdot b$, onde:

a: consumo total em m³ informado na fatura;

b: valor total em R\$ informado na fatura;

c: consumo das casas em m³ conforme planilha de contas públicas enviada pela equipe da estação Caieiras;

d: valor em R\$ a ser ressarcido pela MRS.

9. ANEXO II

9.1. RELAÇÃO DE NÚMERO DE BEM PATRIMONIAL (NBP)

PÁTIO	NBP	DESCRIÇÃO ANEXO II	TPU
SANTO ANDRE	4202277	CASA P/ EMPREGADO Nº 1 - KM 59+605	049/MRS/2005
SANTO ANDRE	4202278	CASA P/ EMPREGADO Nº 2 - KM 59+612	076/MRS/2005
SANTO ANDRE	4202279	CASA P/ EMPREGADO Nº 3 - KM 59+618	009/MRS/2013
SANTO ANDRE	4202280	CASA P/ EMPREGADO Nº 4 - KM 59+624	096/MRS/2005
SANTO ANDRE	4202281	CASA P/ EMPREGADO Nº 5 - KM 59+638	053/MRS/2005
SANTO ANDRE	4202282	CASA P/ EMPREGADO Nº 6 - KM 59+647	054/MRS/2005
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4202424	CASA P/ EMPREGADO Nº 23 - KM 86+274	021/MRS/2017
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4208055	VESTIARIO - KM 86+302	031/MRS/2005
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4290130	GALPAO - KM 86+344	001/MRS/2017
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4202423	Casa p/ Empregado nº 22 - KM 86+398	011/MRS/2012
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4202422	CASA P/ EMPREGADO Nº 21 - KM 86+409	089/MRS/2005
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4202421	CASA P/ EMPREGADO Nº 20 - KM 86+419	004/MRS/2016
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4202420	CASA P/ EMPREGADO Nº 19 - KM 86+429	029/MRS/2005
LAPA (LADO DIREITO LUZ X JUNDIAÍ)	4202419	CASA P/ EMPREGADO Nº 18 - KM 86+439	010/MRS/2007
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202416	CASA P/ EMPREGADO Nº 15 - KM 86+281	037/MRS/2005



LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202413	CASA P/ EMPREGADO Nº 13 - KM 86+305	013/MRS/2012
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202412	CASA P/ EMPREGADO Nº 12 - KM 86+312	TPU RFFSA
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202417	CASA P/ EMPREGADO Nº 16 - KM 86+269	020/MRS/2005
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202418	CASA P/ EMPREGADO Nº 17 - KM 86+272	022/MRS/2005
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202428		023/MRS/2005
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202402	CASA P/ EMPREGADO Nº 480 FUNDOS - KM 86+665	032/MRS/2005
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202398	CASA P/ EMPREGADO Nº 480 - KM 86+668	033/MRS/2005
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202397	CASA P/ EMPREGADO Nº 01 - KM 86+677	034/MRS/2005
LAPA (LADO ESQUERDO LUZ X JUNDIAÍ)	4202416	CASA P/ EMPREGADO Nº 15 - KM 86+281	037/MRS/2005
CAIEIRAS	4202526	CASA P/ EMPREGADO Nº 1 - KM 105+864	017/MRS/2006
CAIEIRAS	4202528	CASA P/ EMPREGADO Nº 1 - KM 105+864	004/MRS/2009
CAIEIRAS	4202530	CASA P/ EMPREGADO Nº 3 - KM 105+874	003/MRS/2012
CAIEIRAS	4202531	CASA P/ EMPREGADO Nº 4 - KM 105+880	006/MRS/2007



ANEXO I

DAS OBRAS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE, SEGREGAÇÃO SUDESTE E DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO EM CONSONÂNCIA COM O PROJETO DO TIC EIXO NORTE E DO ESTUDO DO TIC EIXO SUL**CLÁUSULA PRIMEIRA – DAS PREMISSAS BÁSICAS**

1.1. São premissas básicas para a efetivação dos projetos das Segregações Noroeste e Sudeste e das Adequações do Trecho Central Compartilhado:

(I) as obrigações previstas no presente instrumento em relação às Segregações Noroeste e Sudeste e às Adequações do Trecho Central Compartilhado são dependentes e condicionadas ao estabelecido na prorrogação antecipada do Contrato de Concessão da **MRS** junto à União;

(II) os investimentos financeiros necessários à implantação dos projetos da Segregação Noroeste e Sudeste, bem como às Adequações do Trecho Central Compartilhado foram incluídos na política pública da União Federal, através do MINFRA (Ministério de Infraestrutura) na prorrogação do Contrato de Concessão da **MRS**; e

(III) Não obstante os serviços dos Trens Intercidades São Paulo – Campinas (TIC EIXO NORTE) e Brás – Rio Grande da Serra ainda dependerem de um processo licitatório para definição das suas futuras concessionárias, em que as obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado a serem realizadas pela MRS precedem as obras do TIC EIXO NORTE e TIC EIXO SUL, as PARTÍCIPES registram tais responsabilidades no CONVÊNIO e nos respectivos PLANOS DE TRABALHO, Anexos e seus Apêndices, para que a CPTM e/ou Estado de São Paulo as incluam nos editais dos processos licitatórios para a concessão destes serviços de passageiros, de forma que as futuras concessionárias destes serviços se comprometam com estas responsabilidades e condições operacionais que são essenciais para a realização das Segregações Noroeste e





Sudeste, das Adequações do Trecho Central Compartilhado, bem como de futuras adequações da CPTM.

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS DEFINIÇÕES

2.1. Os termos a seguir têm, quando empregados neste Anexo com iniciais maiúsculas, os significados que ora se lhes atribui, exceto se entendimento diverso for indicado expressamente ou requerido pelo contexto, sendo certo que a definição do vocábulo no singular aplica-se ao plural e vice-versa. Para os demais termos deste Anexo, deve-se considerar a linguagem e terminologia próprias empregadas no âmbito ferroviário:

- a) **Acessibilidade** - Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliário, equipamentos urbanos, estações, trens, sistemas e meios de comunicação.
- b) **Acesso** - Ligação da estação com o entorno que permita o acesso dos passageiros e a trânsito de pedestres.
- c) **AMV – Aparelho de Mudança da Via** - é um conjunto de acessórios, máquinas e componentes que são projetados para permitir ao material circulante transitar de uma linha para outra, assegurando a continuidade da via para um determinado caminho, ou, em outras palavras, permite a união de duas vias ou a separação (bifurcação) de uma via única.
- d) **Estações de Passageiros da CPTM ou Estações da CPTM** – São as edificações da CPTM utilizadas para o embarque e desembarque de passageiros.
- e) **Faixa de Domínio Ferroviária** – faixa de terreno de largura variável em relação ao seu comprimento, em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, no caso, da MRS e/ou da CPTM, incluindo áreas adjacentes adquiridas e reservadas à expansão do transporte ferroviário.
- f) **Fase Transitória ou Fase de Obras** – Esta fase trata-se do período em que as linhas de passageiros ao longo das Segregações Noroeste e Sudeste ainda serão compartilhadas com



os trens de carga até a conclusão das obras destas Segregações. Os critérios de projeto para as vias da CPTM executados pela MRS a serem considerados para esta fase constam do Apêndice 10.

- g) **Interferências** – São considerados os cabos e equipamentos de rede aérea e sinalização, incluindo bancos de dutos (juntamente com as travessias), caixas de inspeção, locações, houses e permissionárias (cabos ópticos), sistema 34,5kV, análise das localidades das subestações/seccionadoras, pilares de viadutos, passarelas, muros de vedação, passagens inferiores, edificações, estações e seus acessos, sistemas viários, redes de água, esgoto, energia elétrica, telefonia, gás, derivados de petróleo, etanol, etileno etc, que possam interferir com o espaço físico onde serão implantadas as obras das Segregações e do Trecho Central ou que precisem ser impactados por estas.
- h) **Linhas Férreas:** Conjunto de vias permanentes e infraestrutura destinadas à circulação ferroviária entre dois pontos pré-determinados.
- i) **Mezanino** - Espaço da estação destinado à distribuição dos usuários entre a área não paga e a área paga, onde se localizam as bilheterias, os equipamentos de autoatendimento ou os equipamentos de controle de acesso.
- j) **Mosaico De Áreas:** Documento estabelecido por consenso entre **MRS** e **CPTM** que define a necessidade de áreas pelas Partícipes para a viabilização dos projetos das Segregações Noroeste e Sudeste, das Adequações do Trecho Central Compartilhado e adequações e expansões do sistema de transporte metropolitano da **CPTM** e para implantação de projetos de Trens Regionais e Intercidades (TIC), conforme o caso.
- k) **OACs – Obras de Arte Correntes** – são as obras que seguem padrões específicos como sarjetas, valetas, descidas d'água, bacias de dissipação, bueiros, pontilhões, drenos, espinhas de peixe e colchões drenantes.
- l) **OAes – Obras de Arte Especiais** – é toda e qualquer estrutura como pontes, viadutos ferroviários, passagens superiores, passagens inferiores e passarelas, projetadas em concreto armado, protendido, metálicas ou em combinação entre estes sistemas construtivos estruturais.



- m) **Obras das Segregações e do Trecho Central Compartilhado** - Termo utilizado para se referir ao mesmo tempo às obras da Segregação Noroeste, da Segregação Sudeste e do Trecho Central Compartilhado.
- n) **Obras de Infraestrutura Ferroviária ou Obras de Infraestrutura** – é o conjunto de obras que formam a plataforma da estrada de ferro e suportam a sua superestrutura, sendo composta por terraplenagem (aterros e cortes), sistemas de drenagem, obras de arte correntes e especiais (pontilhões, pontes e viadutos), muros de contenção e túneis.
- o) **Obras de Superestrutura Ferroviária ou Obras de Superestrutura** - é o segmento da via permanente que recebe os impactos diretos da carga. Seus principais componentes são os trilhos, os acessórios de fixação, os aparelhos de mudança de via, os dormentes, o lastro e o sublastro.
- p) **Plataforma** - Espaço da estação destinado ao embarque e desembarque de usuários.
- q) **PI - Passagem Inferior** – são estruturas tipo geralmente construídas em concreto armado e protendido, posicionadas transversalmente à linha ferroviária sob a plataforma, tendo a finalidade de eliminar os cruzamentos em nível de veículos ou veículos e pedestres e possibilitar a travessia de fauna.
- r) **Rede Aérea de Energia Elétrica ou Rede Aérea:** são as instalações e equipamentos implantados ao longo da ferrovia com o intuito de prover a energia elétrica necessária à alimentação dos trens de passageiros.
- s) **Segregação** – É a separação física e operacional dos serviços de trens de passageiros e de trens de cargas, por meio da implantação de obras que permitam a existência de linhas férreas exclusivas para estes serviços de transporte, possibilitando que a MRS e a CPTM ou, no caso desta última, quem vier a substituí-la total ou parcialmente na execução dos serviços de trens de passageiros, possam operar de forma autônoma em suas respectivas linhas.



- t) **Segregação Noroeste** - É a separação física e operacional dos serviços de trens de passageiros e de trens de carga, por meio da implantação de obras que permitam a existência de linhas férreas e pátios exclusivos para estes serviços de transporte no trecho compreendido entre as regiões das estações da Água Branca (aproximadamente no KM 5+171 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 83+723 na quilometragem utilizada pela MRS) e de Jundiaí (aproximadamente no KM 61+000 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 139+257 na quilometragem utilizada pela MRS), acompanhando o traçado da Linha 7 Rubi da CPTM, possibilitando que a MRS e a CPTM ou, no caso desta última quem vier a substituí-la total ou parcialmente na execução dos serviços de trens de passageiros, aqui já considerados os requisitos do projeto de engenharia do TIC Eixo Norte, possam operar seus trens de forma autônoma em suas respectivas linhas. Ao final das obras, a linha de carga estará posicionada à direita das linhas de passageiros considerando o sentido Barra Funda a Jundiaí.
- u) **Segregação Sudeste** - É a separação física e operacional dos serviços de trens de passageiros e de trens de carga, por meio da implantação de obras que permitam a existência de linhas férreas exclusivas para estes serviços de transporte no trecho compreendido entre as regiões das estações do Brás (aproximadamente no KM 3+150 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 74+899 na quilometragem utilizada pela MRS) e de Rio Grande da Serra (aproximadamente no KM 37+370 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 41+109 na quilometragem utilizada pela MRS), acompanhando o traçado da Linha 10 - Turquesa da CPTM, possibilitando que a MRS e a CPTM ou, no caso desta última quem vier a substituí-la total ou parcialmente na execução dos serviços de trens de passageiros, possam operar de forma autônoma em suas respectivas linhas. Ao final das obras, a linha de carga estará posicionada à esquerda das linhas de passageiros considerando o sentido Brás / Rio Grande da Serra.
- v) **Segregações** - Termo utilizado para se referir ao mesmo tempo à Segregação Noroeste e à Segregação Sudeste.
- w) **Sinalização Ferroviária ou Sinalização** - Para os fins a que se destina este documento são todas as instalações e equipamentos implantados ao longo da ferrovia com o intuito de prover o controle do movimento de trens de passageiros ou de carga, inclusive os



que se destinam ao campo e ao CCO, em destaque para as *houses*, caixas de locação, caixas de inspeção, bonde de impedância, máquinas de chave, sinaleiros, intertravamento, além de todos os cabos, demais dispositivos/acessórios e eventualmente outros equipamentos instalados do sistema de sinalização ferroviária.

- x) **Sistemas Ferroviários** – São considerados Sistemas Ferroviários o conjunto de instalações e equipamentos implantados ao longo da ferrovia, abrangendo a rede aérea, circuitos auxiliares, sinalização, telecomunicações, banco de dutos, drenagem, CFTV – Circuito Fechado de TV e SMV – Sistema de Monitoramento de Vias.
- y) **TIC** – Trata-se do projeto do Trem Intercidades do Estado de São Paulo que prevê a implantação de novos serviços de trens expressos de passageiros. O Projeto é composto pelo **TIC Eixo Norte**, com uma parada prevista na estação de Jundiaí, por meio da construção de linhas férreas exclusivas, inicialmente entre as estações de Barra Funda e Campinas, numa extensão de aproximadamente 100 km (cem quilômetros) e pelo estudo do **TIC Eixo Sul** entre as regiões das estações do Brás e de Rio Grande da Serra, numa primeira etapa, com extensão de aproximadamente 35 km. Tendo em vista a documentação técnica apresentada pela CPTM e pela STM – Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo - no desenvolvimento dos estudos que deram base ao posicionamento das linhas do TIC para efeito dos desenhos constantes dos Apêndices deste Anexo I, considera-se que para o TIC Eixo Norte foi utilizado um projeto de engenharia e que para o TIC Eixo Sul foi utilizado um estudo de implantação. Quando neste documento houver a citação apenas do termo TIC, significa que estará se referindo ao mesmo tempo ao TIC Eixo Norte e ao TIC Eixo Sul. Considerando que ainda não há uma nomenclatura oficial para o estudo do TIC entre Brás e Rio Grande da Serra, apenas para efeito de diferenciação, iremos denominá-lo de TIC Eixo Sul.
- z) **Trecho Central Compartilhado ou Trecho Central** – É o trecho ferroviário compreendido entre as regiões das estações da Água Branca (aproximadamente no KM 5+171 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 83+723 na quilometragem utilizada pela MRS) e do Brás (aproximadamente no KM 3+150 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 74+899 na quilometragem utilizada pela MRS) no qual permanecerá o





compartilhamento entre os serviços de trens de passageiros e trens de carga em função das dificuldades estruturais para a realização de obras que permitam a Segregação.

- aa) Via Férrea Permanente Ou Via Permanente Ou Vias Férreas: Conjunto de instalação e equipamentos que compõem a infraestrutura e a superestrutura da ferrovia.
- bb) **V1** – Linha férrea de número 1 (um) da CPTM.
- cc) **V2** – Linha férrea de número 2 (dois) da CPTM.
- dd) **V3** – Linha férrea de número 3 (três) da CPTM.

CLÁUSULA TERCEIRA – DOS OBJETIVOS

- 3.1. O objetivo das PARTÍCIPES é o de detalhar por meio deste Anexo I as obras e as condições para a realização destas com o intuito de se obter a segregação físico-operacional das linhas férreas atualmente utilizadas de forma compartilhada para a circulação de trens de cargas e de trens de passageiros, nos trechos entre as regiões das estações Água Branca e de Jundiaí (Segregação Noroeste) e entre as regiões das estações do Brás e de Rio Grande da Serra (Segregação Sudeste), de forma que ao final destas obras definidas neste Anexo I e nos seus Apêndices a circulação dos trens de passageiros e dos trens de carga ocorra em linhas separadas e exclusivas para estes serviços, aqui já sendo previstas as intervenções necessárias para disponibilização dos espaços dentro da Faixa de Domínio Ferroviária atual, quando possível, para a implantação do projeto do TIC Eixo Norte e do estudo do TIC Eixo Sul.
- 3.2. Também faz parte dos objetivos das PARTÍCIPES a definição das intervenções de obras necessárias para o compartilhamento das linhas no trecho entre as regiões das estações do Brás e Água Branca, na Cidade de São Paulo, pelos trens de passageiros e trens de carga, de forma a capacitá-lo para circulação de trens da MRS com o comprimento de até 1.500 m (mil e quinhentos metros) e peso por eixo para vagões e locomotivas de até 32,5 tb (trinta e duas toneladas e meia brutas).





CLÁUSULA QUARTA – DOS APÊNDICES

4.1. São partes integrantes e indissociáveis deste Anexo os seguintes APÊNDICES:

Apêndice 1 – Das Atividades e Responsabilidades das Obras da Segregação Noroeste

Apêndice 2 – Das Atividades e Responsabilidades das Obras da Segregação Sudeste

Apêndice 3 – Das Atividades e Responsabilidades das Obras das Adequações do Trecho Central Compartilhado

Apêndice 4 – Dos Desenhos Técnicos da Segregação Noroeste

Apêndice 5 – Dos Desenhos Técnicos da Segregação Sudeste

Apêndice 6 – Dos Desenhos Técnicos das Adequações do Trecho Central Compartilhado

Apêndice 7 – Do Cronograma Macro das Obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado

Apêndice 8 – Do Mosaico de Áreas da Segregação Noroeste

Apêndice 9 – Do Mosaico de Áreas da Segregação Sudeste

Apêndice 10 – Dos Critérios de Projetos Para Obras em Ativos da CPTM a Serem Executadas pela MRS

Apêndice 11 – Dos Desenhos da Rede Aérea

Apêndice 12 – Dos Desenhos Unifilares de Sinalização CPTM

Apêndice 13 – Da Permuta de Áreas na Região da Lapa Objetivando a Implantação do Terminal Intermodal da Lapa

Apêndice 14 – Do Obras de Reforço de OAEs Existentes

Apêndice 15 – Do Mosaico de Áreas do Trecho Central Compartilhado





CLÁUSULA QUINTA - DOS CONCEITOS BÁSICOS PARA O DESENVOLVIMENTO DOS PROJETOS DAS SEGREGAÇÕES, DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO, DO TIC EIXO NORTE E DO TIC EIXO SUL

5.1. Com relação aos conceitos básicos para a geometria e perfil das Vias Férreas deverá ser observado o seguinte:

5.1.1. Como regra básica, todos os projetos devem ser desenvolvidos prevendo a entreevia necessária entre as Vias Férreas da MRS, as vias da CPTM e/ou as Vias Férreas do SERVIÇO EXPRESSO do TIC Eixo Norte e do TIC Eixo Sul, com distância mínima de 6,10m (seis metros e dez centímetros) entre eixos destas vias previstas para o SERVIÇO EXPRESSO e a via de carga, desde que esta seja suficiente para a implantação das estruturas de suporte das Redes Aéreas (postes, semipórticos ou pórticos) dos trens de passageiros e do DLP – Dreno Longitudinal Profundo. As estruturas de Rede Aérea deverão ficar dentro da Faixa de Domínio dos serviços de trens de passageiros, de forma a não gerar interferências com a Faixa de Domínio da linha segregada para o transporte de cargas.

5.1.2. Não havendo espaço disponível na atual Faixa de Domínio da CPTM para garantir a entreevia necessária à implantação das estruturas de suporte da Rede Aérea na área, estas estruturas poderão ser replantadas por meio de porticões sobre as Vias Férreas da MRS e, portanto, com uma das suas colunas em Faixa de Domínio da MRS. A implantação de porticões com a utilização da Faixa de Domínio da MRS deverá ser tratada como exceção e apenas adotada de forma pontual em segmentos de Via, quando a faixa de domínio ferroviária não tiver espaço suficiente para a instalação destas estruturas mantendo a entreevia necessária entre a Via da MRS, com as Vias do SERVIÇO EXPRESSO do TIC Eixo Norte e do TIC Eixo Sul ou com CPTM, o que será melhor desenvolvido no detalhamento dos projetos já previsto neste Anexo I, sempre observado o disposto nos Apêndices 1, 2 e 3 também deste Anexo I.

5.1.3. Sempre que possível, os projetos geométricos em planta deverão ser desenvolvidos prevendo o paralelismo dos eixos das novas Vias Férreas das Segregações, das Adequações do Trecho Central Compartilhado, do TIC Eixo Sul e que não comprometa o tempo de



viagem previsto no projeto do TIC Eixo Norte observando as responsabilidades conforme os trechos detalhados no Apêndice 1.

5.1.4. Quando não for possível haver o paralelismo entre as vias de carga segregada da MRS com as vias atuais da CPTM, o projeto geométrico da via de carga segregada da MRS deverá contemplar entrevia suficiente para o offset da terraplenagem ou a implantação de um muro de arrimo buscando evitar interferência desta via com a operação dos trens de passageiros.

5.2. Com relação aos conceitos básicos para a Infraestrutura das Vias Férreas deverá ser observado o seguinte:

5.2.1. Os projetos deverão sempre prever a implantação de um DLP – Dreno Longitudinal Profundo - na entreevia da Via da MRS e as vias da CPTM ou das Vias do TIC Eixo Norte e do TIC Eixo Sul.

5.2.2. Quando houver a necessidade de remanejamento, capacitação para maior carga por eixo ou construção de novas Vias Férreas, deverá ser verificada a capacidade de suporte do subleito existente. Caso seja necessário, deverão ser implantados os reforços no subleito que os estudos geotécnicos indicarem.

5.3. Com relação aos conceitos básicos para a Superestrutura das Vias Férreas deverá ser observado o seguinte:

5.3.1. Quando for necessário que a MRS remaneje ou construa nova Via Férrea para uso da CPTM, deverá manter os tipos e padrões dos materiais das vias existentes à época da execução das obras, observados, ainda, os critérios técnicos definidos no Apêndice 10.

5.3.2. Quando for necessário que a MRS remaneje ou construa nova Via Férrea para uso da CPTM, deverá manter o PVS - Plano de Via e Sinalização da CPTM. Caso não seja possível, a MRS deverá submeter previamente à aprovação da CPTM um novo PVS e arcar com os devidos custos de sinalização de campo, lógica e CCO.

5.3.3. Quando a MRS precisar recapacitar as Vias Férreas da CPTM, deverá substituir os materiais da via existente de forma que esta via suporte a tonelagem por eixo prevista para o trecho e a frequência



dos trens de carga e de trens de passageiros que circularão, conforme critérios técnicos definidos no Apêndice 10.

5.4. Com relação aos conceitos básicos para a Rede Aérea das Vias Férreas deverá ser observado o seguinte:

5.4.1. Quando uma das PARTÍCIPES precisar remanejar ou construir nova via para a outra PARTÍCIPE, deverá manter os tipos e padrões dos materiais das Redes Aéreas existentes à época da execução das obras, observados, ainda, os critérios técnicos definidos no Apêndice 10.

5.4.2. Poderão ser utilizadas estruturas de suporte da Rede Aérea como postes, semipórticos e pórticos dimensionados para as Redes Aéreas autotensionadas, sempre mediante acordo e aprovação da CPTM, conforme critérios técnicos definidos no Apêndice 10.

5.4.3. A utilização de porticões deverá atender as normas de implantação de Rede Aérea e tratados como exceção, conforme descrito no item 5.1.2. Não poderá ser prevista nos projetos a utilização contínua ao longo da ferrovia desta estrutura, para evitar o compartilhamento da faixa de domínio e a interferência na circulação de trens quando das manutenções preventivas, corretivas e ocorrências emergenciais.

5.5. Com relação aos conceitos básicos para a sinalização e demais sistemas, deverá ser observado o seguinte:

5.5.1. Quando uma das PARTÍCIPES precisar remanejar ou construir novo banco de dutos e/ou bangalôs para a outra PARTÍCIPE, deverá manter os tipos e padrões dos materiais da Sinalização e demais sistemas existentes.

5.5.2. Todas as estruturas de sinalização e demais sistemas afetos ao serviço de trens de passageiros que estão alocados na Faixa de Domínio da MRS deverão ser remanejados para a Faixa de Domínio dos trens de passageiros para viabilizar gabarito de livre passagem e/ou evitar o compartilhamento da Faixa de Domínio e a interferência na circulação de trens quando das manutenções preventivas, corretivas e ocorrências emergenciais. Este conceito não se aplica às subestações e cabines seccionadoras, cuja



necessidade e soluções para realocação deverão ser discutidas caso a caso entre as PARTÍCIPIES.

5.5.3. O remanejamento do banco de dutos utilizados para a implantação do sistema CBTC da CPTM que tenha utilizado faixa de domínio da MRS, será realizado com custos e responsabilidades a cargo da CPTM. Caso os remanejamentos sejam executados pela MRS, os custos e responsabilidades continuam a cargo da CPTM.

5.6. Com relação aos conceitos básicos para a construção de estações novas ou adequações e/ou acessibilidade de estações existentes deverá ser observado o seguinte por tipo de intervenção:

5.6.1. Acessibilidade: Quando as obras de segregação da via de carga impedirem o acesso à estação existente, deverá ser realizada pela MRS a construção de um novo acesso, sempre observada a normatização vigente, com aprovação da CPTM e de acordo com os Apêndices 1, 2, 4 e 5.

5.6.2. Adequação: Quando as obras de segregação da via de carga interferirem parcialmente na edificação da estação existente, deverá ser realizada pela MRS uma adequação que recomponha apenas as partes afetadas pela obra de implantação da via segregada de carga, sempre observada a normatização vigente, com aprovação da CPTM e de acordo com os Apêndices 1, 2, 4 e 5.

5.6.3. Estação Nova: Quando as obras de segregação da via de carga impedirem a operação da estação existente, deverá ser construída pela MRS uma nova estação que atenda a demanda de passageiros por hora/pico disposta na Cláusula Oitava deste Anexo I, sempre observada a normatização vigente, com aprovação da CPTM e de acordo com os Apêndices 1, 2, 4 e 5.

CLÁUSULA SEXTA – DAS OBRIGAÇÕES GERAIS DA MRS E DA CPTM

6.1. São obrigações gerais das PARTÍCIPIES:

6.1.1. As PARTÍCIPIES estabelecem as obrigações e responsabilidades a seguir, a fim permitir a concretização das Segregações Sudeste e Noroeste, bem como para as Adequações do Trecho Central Compartilhado, em consonância com o projeto do TIC Eixo Norte e do estudo do TIC Eixo Sul:



6.1.1.1. As PARTÍCIPES se comprometem a cooperarem mutuamente para o desenvolvimento e/ou detalhamento dos projetos, de acordo com as melhores práticas, observadas as condições previstas na item 2.19. do Convênio, buscando utilizar o máximo da faixa de domínio ferroviária atual, que está sob posse da **MRS** e da **CPTM**, minimizar custos e reduzir prazos de implantação, definindo as responsabilidades de cada uma;

6.1.1.2. As soluções adotadas nos projetos das Segregações, das Adequações do Trecho Central Compartilhado e suas interfaces com o projeto do TIC Eixo Norte e do estudo do TIC Eixo Sul, quando da sua fase de detalhamento, poderão sofrer ajustes de melhorias que deverão ser pactuados pelas PARTÍCIPES ou suas sucessoras e serão submetidos à anuência do poder concedente de cada uma. No caso do TIC Eixo Norte esta condição já está contemplada no Termo de Compromisso firmado entre a MRS e o ESTADO DE SÃO PAULO em 27/01/2023;

6.1.1.3. A segregação das Vias Férreas e, consequentemente, das operações no eixo Noroeste deverá considerar o projeto do TIC Eixo Norte, entre São Paulo e Campinas, com operação da carga em via exclusiva entre as regiões das estações Água Branca (aproximadamente no KM 5+171 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 83+723 na quilometragem utilizada pela MRS) e Jundiaí (no KM 61+000 na quilometragem utilizada pela CPTM e no KM 139+257 na quilometragem utilizada pela MRS), sob concessão MRS, objeto deste Convênio e no trecho Jundiaí a Campinas, sob concessão da Rumo Malha Paulista S.A.;

6.1.1.4. A segregação das vias férreas e, consequentemente, das operações no eixo Sudeste deverá considerar o estudo do TIC Eixo Sul, entre São Paulo e Santos, com reserva de espaço para implantação de via exclusiva entre as estações Brás e Rio Grande da Serra, trecho com operação da carga sob concessão da MRS;



6.1.1.5.A adequação dos projetos das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado deverá considerar a manutenção das condições operacionais da **CPTM**, não sendo admissíveis impactos que causem prejuízos no padrão de atendimento atual, como redução da velocidade comercial dos trens, degradação na qualidade dos serviços prestados ou em qualquer outro atributo que impacte negativamente o transporte de passageiros. Ainda, os projetos de infra e superestrutura da via permanente, rede aérea de tração e circuitos auxiliares devem atender aos padrões da CPTM e as especificações técnicas, observados os critérios técnicos do Apêndice 10; e

6.1.1.6.Os investimentos decorrentes das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, incluindo projetos, obras, regularização ambiental e demais itens correlatos, são os constantes dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12 e 14, onde estão identificados e com a clara definição das responsabilidades de cada PARTÍCIPE em relação a cada atividade dos projetos e das obras, sendo certo que serão detalhados futuramente conforme o desenvolvimento dos projetos.

6.1.1.6.1. As PARTÍCIPEs afirmam que os projetos constantes dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12 e 14 são baseados nas informações de que dispõem uma da outra e de informações públicas com relação à possíveis interferências a estes projetos, no ato da assinatura deste Convênio. Caso sejam verificadas, *a posteriori*, situações que, comprovadamente, possam causar a necessidade de ajustes nestes projetos visando a sua viabilidade técnica, aqui inclusas, novas desapropriações e/ou reintegrações de posse e/ou para otimizar ou mitigar grandes interferências, se comprometem a, de boa-fé e de pronto, revisarem e pactuarem os desenhos e as demais condições antes da execução das obras. Para tanto, as PARTÍCIPEs pactuam o prazo de 12 (doze) meses, contado a partir da assinatura deste Convênio, para o desenvolvimento e/ou detalhamento dos projetos previstos nos apêndices aqui mencionados. Com este intuito, as PARTÍCIPEs deverão, no prazo de 30 (trinta) dias,



contado da assinatura do CONVÊNIO, formar um grupo de trabalho para detalhamento e/ou revisão dos projetos;

6.1.1.6.2. Em consonância com o previsto no subitem 6.1.1.6.1, supra, as soluções adotadas nos projetos das Segregações, das Adequações do Trecho Central Compartilhado e suas interfaces com o projeto do TIC EIXO NORTE e no estudo do TIC EIXO SUL, quando da sua fase de detalhamento, poderão sofrer ajustes de melhorias que deverão ser pactuados pelas PARTÍCIPES ou suas sucessoras e serão submetidos à anuência do poder concedente de cada uma, quando previsto nos seus contratos de concessão.

6.1.1.6.3. As PARTÍCIPES reconhecem que os critérios a serem utilizados para elaboração dos projetos constantes dos Apêndices deste Anexo I são os presentes no Apêndice 10 – Dos Critérios de Projetos Para Obras em Ativos da CPTM a Serem Executadas pela MRS;

6.1.1.7. Para os trechos onde há indicação de interferência dos projetos das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado com a malha ferroviária da CPTM, e que, em função disso, necessitam de readequação ou construção de via permanente, sinalização, rede aérea e acessibilidade às estações da CPTM, os requisitos técnicos mínimos para as intervenções são os constantes dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12 e 14, que ainda necessitarão de detalhamento com base nos padrões da CPTM e das especificações técnicas existentes em campo no momento de execução de tais intervenções, considerados, ainda, os critérios técnicos definidos no Apêndice 10, sempre observadas as obrigações da MRS e da CPTM constantes do Convênio e deste Anexo I;

6.1.1.8. Executar as obras e atividades de sua responsabilidade às suas expensas, conforme definido neste Anexo e nos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12 e 14;



6.1.1.9. Para a implantação da Segregação Sudeste, os projetos de remanejamento das interferências existentes no traçado desta Segregação com as faixas de dutos da Transpetro, da Braskem e da Comgas deverão ser analisados em conjunto pelas PARTÍCIPES com relação às soluções adotadas de alocação dos dutos e metodologia executiva, quando este remanejamento for realizado para a própria Faixa de Domínio Ferroviária.

6.1.1.10. As PARTÍCIPES farão, em conjunto, o detalhamento e, caso necessário, a revisão do cronograma constante do Apêndice 7 para as atividades de licenciamento, projetos e execução das obras, visando a implantação das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, observando os Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12 e 14, respeitando os prazos, os marcos iniciais e finais para cada obra (INTERVENÇÕES) que gerem abertura de frente de obras para o TIC Eixo Norte. Este cronograma deverá ser detalhado e pactuado pelas PARTÍCIPES no prazo de até 210 (duzentos e dez) dias contado da data de assinatura deste instrumento, sempre preservando as demais responsabilidades já estabelecidas no Convênio. Com este intuito, as PARTÍCIPES deverão, no prazo de 30 (trinta) dias, contado da assinatura do CONVÊNIO, formar um grupo de trabalho para detalhamento e/ou revisão do cronograma constante do Apêndice 7.

6.1.1.11. Caso a CPTM ou a MRS necessitem realizar obras no trecho onde serão implantadas as Segregações, as Adequações do Trecho Central Compartilhado e em locais previstos no projeto do TIC, deverão considerar as diretrizes estabelecidas pelas PARTÍCIPES neste Anexo I e acordar, previamente, projetos que causem impactos naquelas diretrizes. Caso uma PARTÍCIPE descumpra o aqui previsto, será responsável por arcar com todos os custos extras que vier a causar à outra PARTÍCIPE.

6.1.1.12. Implementadas as Segregações, os compromissos comerciais previstos no Convênio mantêm-se válidos apenas para os trechos não segregados, nos termos nele definidos. Por via de consequência, no trecho segregado, uma



PARTÍCIPE não mais pagará a tarifa de direito de passagem (TDP) à outra. Para os trechos compartilhados, permanecerá vigente a tarifa de TDP definida no Convênio, na sua Cláusula Décima Terceira;

- 6.1.1.13. Buscar, em conjunto e de boa-fé, no caso de ocorrência de interferências ou de necessidade de inclusão de atividades não previstas nos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12 e 14, soluções de consenso para cumprimento ou recuperação dos prazos do cronograma constante do Apêndice 7, definindo o compartilhamento de responsabilidades pelas ações para mitigação de atrasos e seus custos, se for o caso;
- 6.1.1.14. Se houver atraso na execução das obras em relação ao cronograma de implantação das Segregações e/ou das Adequações do Trecho Central Compartilhado e este advier, comprovadamente, por fatos atribuídos a ambas as PARTÍCIPIES, ou ainda, por fatos causados por terceiros ou externos à vontade das PARTÍCIPIES, deverão elas buscar alternativas para a solução do impasse, observados os termos do item 6.1.1.13;
- 6.1.1.15. Revisar e adequar, em comum acordo entre as PARTÍCIPIES, os Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 ao final do detalhamento dos projetos da via Segregada da MRS e do TIC, sempre observado o item 6.1.1.6.2.;
- 6.1.1.16. Fixar, em prévio consenso, de boa-fé, as revisões, ajustes e adaptações necessárias ao Convênio especialmente, mas não exclusivamente, quanto às atividades dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12 e 14 de maneira a assegurar a realização das obras e atividades nestes definidas;
- 6.1.1.17. Arcar com os encargos sociais, financeiros e trabalhistas incidentes sobre seu pessoal utilizado nas atividades das Segregações, das Adequações do Trecho Central Compartilhado, do TIC e de demais adequações que venham a ser realizadas no sistema de transporte metropolitano de passageiros, em conformidade com a



legislação vigente, sempre de acordo com as ações e medidas que lhes couberem;

6.1.1.18. Previamente ao início das obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, cada PARTÍCIPE indicará um Gestor Técnico das Segregações, com a incumbência de acompanhar a execução do cronograma físico de atividades dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10 11, 12 e 14, sem prejuízo das responsabilidades dos gestores do Convênio; e

6.1.1.19. Todos os materiais oriundos de substituições de ativos da CPTM realizadas pela MRS em função das obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado tais como materiais de via permanente, de rede aérea, de sinalização etc., serão propriedade da MRS, que poderá dispor deles conforme a sua conveniência. Os materiais implantados pela MRS passarão a incorporar os ativos da CPTM. Da mesma forma, os materiais oriundos de substituições de ativos da MRS realizadas pela CPTM em função das obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado tais como materiais de via permanente, de rede aérea, de sinalização etc. serão propriedade da CPTM, que poderá dispor deles conforme a sua conveniência. Os materiais implantados pela CPTM passarão a incorporar os ativos da MRS.

6.1.1.19.1. Para melhor detalhamento do previsto no item 16.1.1.19, supra, sobre a destinação de materiais substituídos pela **MRS** ou pela **CPTM**, será elaborado, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contado da assinatura deste CONVÊNIO, Plano de Trabalho específico.

6.1.1.20. A revisão dos projetos de que tratam os itens 6.1.1.2, 6.1.1.6.1 e 6.1.1.15 será sempre realizada considerando que a base sobre a qual esta será efetuada são as atividades, responsabilidades, desenhos e parâmetros técnicos já constantes dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15.



6.1.1.21. Em consonância com o previsto nos itens 6.2.10 e 6.3.20, as PARTÍCIPIES se comprometem a, no prazo de até 180 dias contado da assinatura deste Convênio, estabelecer os procedimentos para entrega e recebimento das atividades e obras que uma realizar e que resultarem em ativos que ficarão sob a responsabilidade da outra.

6.1.1.22. As PARTÍCIPIES pactuam que em um prazo de até 24 meses contados a partir da assinatura deste Convênio, serão preparadas informações junto às PARTÍCIPIES, contratado pela MRS a elaboração do estudo ambiental e será obtida a LP, junto a CETESB, para a implantação da Segregação Noroeste e do TIC EIXO NORTE, e a MRS elaborará o estudo ambiental para a Segregação Sudeste. Parte das obras de Adequação do Trecho Central Compartilhado poderá ser incorporada parte no processo de licenciamento do TIC EIXO NORTE e Segregação Noroeste, e parte no estudo da Segregação Sudeste, conforme o caso.

6.1.1.22.1. As demandas encaminhadas pelos diversos órgãos envolvidos no processo de licenciamento deverão ser atendidas com celeridade no menor prazo possível, a fim de não comprometer o item 6.1.1.22.

6.1.1.22.2. Deverá ser considerada a necessidade da obtenção da LP, da LI e da LO, de acordo com as especificidades do empreendimento, sempre observado que um processo de licenciamento ambiental pode demandar a necessidade de consultas prévias, manifestações técnicas, autorizações ou anuências complementares dos demais órgãos da ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, dentre os quais listamos os itens a seguir:

- (i) licenças e autorizações para áreas de apoio às obras (canteiros, instalações industriais provisórias, áreas de disposição de materiais excedentes, empréstimos e outras);
- (ii) ASV e autorização para intervenção em APP;



- (iii) outorga para uso e/ou interferências em Recursos Hídricos;
- (iv) autorização para interferência em UC – Unidades de Conservação - ou em suas zonas de amortecimento, e outras áreas protegidas;
- (v) autorização do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e também dos órgãos de patrimônio histórico nas esferas estadual e municipal;
- (vi) autorização para intervenção em Bens Tombados e áreas envoltórias;
- (vii) alvará para intervenção em Área de Proteção de Mananciais;
- (viii) manifestações de Prefeituras Municipais;
- (ix) autorizações da Agência Nacional de Mineração;
- (x) obtenção de Declaração de Utilidade Pública (DUP); e
- (xi) autorização para intervenção em terras indígenas demarcadas.

6.2. São Obrigações da MRS:

6.2.1. Detalhamento dos projetos das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, incluindo as estações e seus acessos e acessibilidades, que deverão ser apoiados, analisados e aprovados pela CPTM, incluindo via permanente, estações, edificações, Sistemas Ferroviários e demais itens necessários, em consonância com os projetos já constantes dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12 e 14 deste Anexo I.

6.2.1.1. Os projetos executivos contemplarão:

6.2.1.1.1. Levantamento topográfico planialtimétrico cadastral; estudos geológicos e geotécnicos; sondagens: estudos hidrológicos; projeto de remanejamento de interferências, incluindo os sistemas eletro-eletrônicos; projeto de drenagem



superficial e subterrânea; projeto de terraplenagem; projeto geométrico de via permanente; Sistemas Ferroviários, projeto de obras de arte especiais; projeto de muros de contenção; projeto de infraestrutura e superestrutura da via permanente, projeto de túnel da segregação e vedação da faixa ferroviária (lado da via segregada); e

6.2.1.1.2. Projetos de estações incluindo projetos de arquitetura, urbanismo, paisagismo, acessibilidade, comunicação visual, estruturas, elétrico, CFTV e hidráulico destas.

6.2.2. Garantir a recomposição dos impactos na infraestrutura da **CPTM** decorrentes das obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, conforme previsto nos Apêndices integrantes deste Anexo I, ou daqueles decorrentes de danos ao patrimônio da CPTM causados por estas obras, estes últimos desde que devidamente comprovados.

6.2.3. Sempre que os projetos das Segregações e/ou das Adequações do Trecho Central Compartilhado considerarem a ocupação do espaço de uma via existente da CPTM, a nova via deverá ser construída, como contrapartida para a CPTM, considerando toda a infraestrutura inerente à sua operação (Via Permanente e Sistemas Ferroviários), observados os critérios técnicos do Apêndice 10.

6.2.3.1. Os critérios técnicos do Apêndice 10 deverão ser observados pela MRS para remanejamento e construção de vias para a CPTM como contrapartida pela ocupação do espaço de uma via existente da CPTM e também nas Adequações do Trecho Central Compartilhado, devendo ainda ser observados os seguintes métodos executivos abaixo listados:

- (i) Puxamento lateral da via permanente até 1,00 m – Manter a superestrutura em dormentes de madeira (sem troca de materiais existentes);
- (ii) Puxamento lateral da via permanente acima de 1,00 m – conforme abaixo previsto:



- a. Nos trechos em tangente, para as ligações das linhas construídas com as vias existentes, atualmente com a sua superestrutura em dormentes de madeira, deverá ser considerada a sua transição para dormentes de concreto, conforme previsto na especificação técnica constante do Apêndice 10; e
 - b. Ainda, para trechos de conexão dos puxamentos com as vias existentes com extensão de até 200 metros, estes deverão manter a superestrutura da via permanente com dormentes de madeira.
- (iii) O Projeto de Sinalização deverá considerar as interferências em campo e mitigar as interferências operacionais e, minimamente, os elementos abaixo relacionados:
- a. Banco de dutos contendo 4 dutos de 100 mm de diâmetro, caixas de passagem a cada 50 metros, e com os cabos compatíveis com o sistema existente em quantidades e especificações;
 - b. Cabos: Deverão ser remanejados pela MRS apenas os cabos dos sistemas existentes em campo. Quando o remanejamento implicar em acréscimo no comprimento do cabo, este deverá ser substituído entre as emendas existentes. A migração não deverá comprometer o funcionamento do sistema e será executada dentro dos intervalos a serem pré-agendados, conforme regramento estabelecido no item 6.3.14.16 e no Apêndice 7;
 - c. As Caixas de Locação (Armários) serão remanejadas completamente da faixa de domínio da MRS para a faixa de domínio da CPTM nos intervalos a serem pré-agendados, conforme regramento estabelecido no item 6.3.14.16 e no Apêndice 7 do Anexo I do Convênio MRS / CPTM;
 - d. Os Bangalôs serão remanejados da faixa de domínio da MRS para a faixa de domínio CPTM em



edificações de alvenaria pré-construídas e com o seu sistema elétrico e elementos em espelho ao existente;

- e. Deverão ser executadas, quando necessárias, travessias para a passagem dos cabos sob as linhas da CPTM, inclusive com as novas locações dos travessões remanejados e suas juntas isolantes coladas – JIC padrão CPTM; e
 - f. As exceções ao previsto nos itens acima deste item “iii” serão no Trecho Central Compartilhado, no Pátio Sul da CPTM em Mauá e na adequação das vias CPTM entre Mauá e Capuava na Segregação Sudeste. Nestes locais, o sistema de sinalização a ser implantado será o sistema em operação à época das intervenções.
- (iv) Os alteamentos a serem realizados pela MRS se limitarão àqueles determinados pelo DAEE e serão executados de acordo com a cota que será determinada por aquele órgão, sem trazer prejuízos à suficiência da drenagem existente à época das intervenções;
- (v) Sistema de drenagem superficial e subterrânea através de canaletas superficiais e drenos profundos longitudinais e de entrelaço;
- (vi) O projeto de rede área de tração e circuitos auxiliares deverá considerar, minimamente, os parâmetros abaixo relacionados:
- a. Rede aérea de tração compatível com o sistema existente, com tensão de 3kVcc, considerando postes, semipórticos, pórticos e triângulos de sustentação da catenária. Onde a catenária não for autocompensada, as estruturas deverão ser dimensionadas para receber, no futuro, este tipo de



rede, observados os critérios técnicos do Apêndice 10;

- b. Sistemas de energia auxiliares de média tensão 13,2 kV, observados os critérios técnicos do Apêndice 10;
- c. Sistema de alimentação de energia de tensão 34,5kV, observados os critérios técnicos do Apêndice 10;
- d. O dimensionamento das bases dos postes da rede aérea deverá considerar o espaço para a passagem das futuras vias do TIC, bem como atender as vias da CPTM nesta fase anterior a construção deste sistema. Ou seja, alocar os triângulos da rede aérea das vias existentes em estruturas de rede aérea que atenderão a situação futura com a implementação das vias do TIC; e
- e. As soluções destas locações e ou outras não padrão em locais específicos, serão detalhadas durante o desenvolvimento do projeto e deverão ser aprovados pela CPTM.

6.2.4. Todo e qualquer impacto nas estações da **CPTM** decorrentes do projeto de segregação deverá ser solucionado pela **MRS**, considerando os normativos aplicáveis vigentes e as diretrizes de projeto da **CPTM**, em consonância com os Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12 e 14 deste Anexo I.

6.2.5. Desapropriações, reintegrações de posse e de áreas atualmente sob sua responsabilidade e desafetações necessárias à implantação dos projetos, regularização ambiental e demais licenças e aprovações inerentes às obras para implementação das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, incluindo as relativas aos órgãos de patrimônio histórico, artístico e cultural nas esferas federal, estadual e municipal, conforme legislação, sempre observado o disposto nos Apêndices 1, 2 e 3.



6.2.6. Disponibilizar, de forma não onerosa, áreas de sua propriedade e/ou posse, sempre que tecnicamente possível, para que a futura concessionária monte os canteiros de obras a serem executados nas obras de implantação do TIC.

6.2.7. Acompanhar e participar dos testes de liberação das linhas e sistemas em conjunto com a CPTM.

6.2.8. A MRS executará as obras da Segregação Noroeste e das Adequações do Trecho Central Compartilhado entre Barra Funda e Jundiaí com base em 2 (dois) escopos, prazos e premissas, a saber:

6.2.8.1. **1º Escopo:** Obras da Segregação Noroeste e das Adequações do Trecho Central Compartilhado que abram frentes de obras para a implantação das obras do TIC Eixo Norte, conforme prazos e demais condições especificados no Apêndice 7 e Termo de Compromisso formalizado entre a MRS e o Estado de São Paulo em 27/01/2023;

6.2.8.2. **2º Escopo:** Complemento das obras da Segregação Noroeste e das Adequações do Trecho Central Compartilhado necessárias à implantação das vias segregadas da MRS no trecho entre Água Branca e Jundiaí e das Adequações do Trecho Central Compartilhado entre Água Branca e Barra Funda para a sua capacitação e complemento das obras do primeiro escopo, após abrir frentes de obras para a implantação das obras do TIC Eixo Norte, observando o Apêndice 7 e Termo de Compromisso formalizado entre a MRS e o Estado de São Paulo em 27/01/2023;

6.2.8.3. Os prazos relativos aos escopos constantes dos subitens 6.2.8.1 e 6.2.8.2, acima, estão definidos no cronograma constante do Apêndice 7 - Do Cronograma Macro das Obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado;

6.2.8.4. As premissas para cumprimento dos prazos constantes do Apêndice 7 - Do Cronograma Macro das Obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central



Compartilhado, para o início das obras de responsabilidade da MRS são as seguintes:

6.2.8.4.1. A MRS contratará a elaboração do estudo ambiental para obtenção, de forma conjunta, a LP da Segregação Noroeste, de parte das obras de Adequação do Trecho Central Compartilhado entre Barra Funda e Água Branca e do TIC EIXO NORTE;

6.2.8.4.2. O protocolo do estudo ambiental junto a CETESB para obtenção da LP do TIC EIXO NORTE, da Segregação Noroeste e de parte da Adequação do Trecho Central Compartilhado entre Barra Funda e Água Branca é de responsabilidade do ESTADO DE SÃO PAULO;

6.2.8.4.3. Obtenção pela MRS, pela CPTM e/ou pela futura Concessionária do TIC Eixo Norte das autorizações de suas responsabilidades, sempre observadas as demais condições deste CONVÊNIO afetas a este tema: (i) dos municípios impactados pelas obras citadas no subitem 6.2.8.4.2, supra, (i) das demais providências citadas no item 6.2.5 necessárias à execução destas obras;

6.2.8.4.4. Obtenção pela MRS, pela CPTM e/ou pela futura Concessionária do TIC Eixo Norte das LI para as obras sob as respectivas responsabilidades;

6.2.8.4.5. Para a obtenção da LO, a **MRS** deverá obter a respectiva licença para as Segregações Noroeste, Sudeste e do trecho Central Compartilhado junto ao IBAMA, sendo necessário que a futura Concessionária do TIC Eixo Norte obtenha a LO junto à CETESB para os empreendimentos que compõem o TIC EIXO NORTE, incluindo as obras das Adequações do Trecho Central Compartilhado a serem realizadas pela **MRS**, se for o caso; e

6.2.8.4.6. Disponibilização pela **CPTM** e/ou pela futura Concessionária do TIC Eixo Norte dos acessos e Intervalos



necessários à realização das atividades e obras de responsabilidade da **MRS**, em cumprimento ao previsto no subitem 6.3.14.13 e seus subitens.

6.2.9. Realizar a fiscalização presencial de todas as obras que necessitem de Intervalos e acessos, conforme regras estabelecidas nos documentos normativos da CPTM.

6.2.10. A partir da conclusão, pela CPTM e/ou pelas suas sucessoras, das atividades e/ou das obras do TIC Eixo Norte, TIC Eixo Sul e/ou outras adequações nas atuais linhas da CPTM que fazem parte do objeto do Convênio MRS / CPTM que resultarem em ativos que ficarão sob a responsabilidade da MRS, esta última passará a ser responsável por estes ativos e pelas suas manutenções, restando à CPTM e/ou às suas sucessoras as obrigações referentes às garantias técnicas, em consonância com a legislação aplicável e seus prazos.

6.2.11. Regularização ambiental e demais licenças e aprovações inerentes às SEGREGAÇÕES e às ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO e/ou de readequações da MRS, incluindo as autorizações dos órgãos de patrimônio histórico, artístico e cultural nas esferas federal, estadual e municipal, conforme legislação, sempre observado o disposto nos subitens 6.3.12 e 6.3.13, bem como o disposto no Termo de Compromisso firmado entre a MRS e o Estado de São Paulo em 27/01/2023, com a interveniência/anuência da CPTM.

6.3. Das Obrigações da CPTM:

6.3.1. Prestar apoio técnico para encaminhamento das diretrizes, análise e aprovação dos projetos básico e executivo relativos às Segregações Noroeste e Sudeste e às Adequações do Trecho Central Compartilhado a serem desenvolvidos pela MRS, quando solicitado por esta.

6.3.2. Fornecer as especificações técnicas e estabelecer as condições necessárias à elaboração dos projetos de implantação das Segregações Noroeste e Sudeste e das Adequações do Trecho Central Compartilhado.



6.3.3. Analisar tempestivamente e, se de acordo, aprovar todos os projetos relativos à implantação das Segregações Noroeste e Sudeste e às adequações do Trecho Central Compartilhado.

6.3.4. Realizar a supervisão e o acompanhamento de todas as atividades relativas às Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado que possam ter impacto no sistema de circulação e operação dos trens de passageiros, acompanhando e cumprindo passo a passo os prazos do cronograma físico de atividades informado pela **MRS**, observando o Apêndice 7.

6.3.5. Realizar a fiscalização presencial de todas as obras que venham a constituir patrimônio da CPTM, conforme regras que serão estabelecidas entre as PARTÍCIPES.

6.3.6. Possibilitar à **MRS** a execução das atividades de acordo com os prazos constantes dos cronogramas decorrentes dos projetos executivos pactuados entre as PARTÍCIPES, observado o Apêndice 7.

6.3.7. Solucionar e/ou atender aos seguintes eventos críticos, para não comprometer os prazos fixados no cronograma de obras da **MRS**:

6.3.7.1. Viabilizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** na realocação de vias da **CPTM**, mediante apoio ao projeto executivo e para o estabelecimento dos intervalos necessários para as intervenções;

6.3.7.2. Autorizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** no remanejamento dos bangalôs de sinalização da **CPTM** que interferem ou venham a interferir nas obras das Segregações e nas adequações do Trecho Central Compartilhado;

6.3.7.3. Autorizar e acompanhar a execução de atividades da **MRS** no remanejamento de todas as interferências - entre elas fibra ótica, cabos de sinalização, linhas de sinais, rede aérea, torres e tubos de drenagem etc. - que, de alguma



forma, interferem ou venham a interferir nas obras das Segregações e nas adequações do Trecho Central Compartilhado; e

6.3.7.4. Autorizar e acompanhar a execução das atividades da **MRS** na adequação de estações e na acessibilidade de passageiros da **CPTM**, mediante análise do projeto executivo e para o estabelecimento dos acessos e/ou Intervalos necessários para as intervenções.

6.3.8. Prestar apoio técnico, administrativo e institucional à **MRS** no cumprimento do disposto no item 6.2, supra, em sua área de abrangência.

6.3.9. Garantir que os projetos do TIC, incluindo via permanente, estações, sistemas e demais itens necessários, sejam elaborados em consonância com os projetos já constantes deste Anexo I – Das Obras das Segregações Noroeste e Sudeste, do Trecho Central Compartilhado em consonância com o Projeto TIC – Trem Intercidades, sendo que onde houver impacto nos projetos das Segregações, estes deverão ser apoiados e aprovados pela **MRS**.

6.3.10. Garantir a recomposição dos impactos na infraestrutura de circulação dos trens da **MRS**, bem como nos projetos das Segregações da **MRS** e das adequações do Trecho Central Compartilhado ou de danos ao patrimônio da **MRS** decorrentes da implantação do TIC e/ou de quaisquer outras obras de adequações de responsabilidade da **CPTM**, desde que devidamente comprovados.

6.3.11. Desapropriações, reintegrações de posse e desafetações de áreas atualmente sob sua responsabilidade necessárias à implantação dos projetos, conforme explicitado nos Apêndices 1, 2 e 3.

6.3.12. Regularização ambiental do empreendimento e demais licenças e aprovações inerentes ao projeto do TIC e/ou de readequações da **CPTM**, incluindo as autorizações dos órgãos de



patrimônio histórico, artístico e cultural nas esferas federal, estadual e municipal, conforme legislação, sempre observado o disposto nos subitens 6.3.13, 6.3.13.1 e 6.3.13.2, bem como o disposto no Termo de Compromisso firmado entre a MRS e o Estado de São Paulo em 27 de janeiro de 2023, com a interveniência/anuência da CPTM.

6.3.13. A **CPTM** deverá conceder o apoio técnico e institucional necessário à **MRS** na obtenção das licenças e autorizações de responsabilidade da **MRS** necessárias à implantação das Segregações Noroeste e Sudeste, das obras do Trecho Central Compartilhado e nas intervenções, se necessárias de acordo com a legislação vigente, visando propiciar espaço para a implantação do projeto do TIC, quando estas tiverem interferência com áreas sob posse e/ou propriedade da **CPTM** ou outras áreas públicas ou em áreas de terceiros, sejam estes entes públicos ou privados.

6.3.13.1. No caso da Segregação Noroeste, das Adequações do Trecho Central Compartilhado entre Barra Funda e Água Branca e do TIC Eixo Norte o estudo ambiental para a obtenção da LP – Licença Prévia será realizado por uma única empresa de consultoria ambiental que será contratada pela MRS, observando o Termo de Compromisso formalizado entre a MRS e o Estado de São Paulo em 27/01/2023. As consultas prévias ao processo de licenciamento e protocolo do estudo ambiental para obtenção da LP para a Segregação Noroeste, das Adequações do Trecho Central Compartilhado entre Barra Funda e Água Branca e para o TIC Eixo Norte, bem como todo o acompanhamento do processo até a efetiva obtenção desta licença ficarão sob a responsabilidade da CPTM e/ou do Estado de São Paulo. Esta LP deverá ser solicitada em nome do Estado de São Paulo. Demais licenças e autorização necessárias à obtenção da LP também deverão ser obtidas pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo. Para as licenças de instalação e operação e suas respectivas autorizações, tanto a CPTM quanto a MRS deverão obter as suas individualmente, sempre observado o disposto no item 6.3.13, supra;

6.3.13.2. Considerando que o processo de licenciamento das obras da MRS é realizado junto ao IBAMA, para que o licenciamento das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado possa ser conduzido pela CETESB,



deverá ser obtido, previamente, parecer favorável daquele órgão federal e a delegação do processo para o órgão estadual;

6.3.14. Autorizar a realização das atividades atribuídas à MRS, conforme previsto em projeto, e disponibilizar os intervalos operacionais necessários para viabilizar a execução das obras, bem como acompanhar as atividades da MRS, inclusive no remanejamento de todas as interferências existentes ou previstas, conforme condições dispostas nos Apêndices 1, 2, 3, 7, 11, 12 e 14, obedecendo o seguinte:

6.3.14.1. Os Intervalos / acessos a serem autorizados pela CPTM necessários às atividades atribuídas à MRS nas Segregações e nas Adequações do Trecho Central Compartilhado deverão ser pactuadas entre as PARTÍCIPES em Reunião de Acesso semanal, prevista pelo Convênio e programadas para realização em até 90 (noventa) dias consecutivos da data da reunião, salvo situações excepcionais, que serão negociadas entre as PARTÍCIPES;

6.3.14.2. Os Intervalos / acessos a serem autorizados pela CPTM para as atividades atribuídas à MRS nas Segregações e nas Adequações do Trecho Compartilhado poderão ser reprogramadas, de comum acordo, apenas uma única vez, em Reunião de Acesso semanal, com antecedência mínima de uma semana do cumprimento do serviço programado. Em caso de necessidade de uma segunda reprogramação, deverão ser atendidas definições do item anterior;

6.3.14.3. Para a realização das atividades e obras de responsabilidade da MRS relativas às Segregações e às Adequações do Trecho Central Compartilhado, a CPTM e/ou as suas sucessoras no controle operacional das atuais Linha 7 e Linha 10 da CPTM deverão conceder "Intervalos" à MRS que impactarão na circulação de trens ("Intervalos"), abaixo tipificados:

a) Intervalo Tipo 1: Intervalos longo, com interrupção de todas as vias férreas em um segmento da Linha selecionada:



- i. A CPTM deverá interromper totalmente a circulação de trens em todas as vias no segmento da Linha Férrea selecionada e os passageiros complementam os seus percursos por meio dos ônibus da operação PAESE;
- i.1. Os intervalos longos previstos na alínea “a” deste subitem 6.3.14.3 serão concedidos somente: (i) nos finais de semana, das 22h dos sábados até as 3h30 das segundas-feiras; e (ii) Nos feriados, a partir da 0h30 e até as 3h30 do próximo dia útil. (iii) Caso, comprovadamente, não exista outra alternativa para a execução de obras em determinado local, também deverá ser concedido este tipo de intervalo entre as 0h30 do sábado e as 3h30 da segunda-feira, de forma excepcional e mediante programação com a antecipação necessária entre as PARTÍCIPES;
- ii. Para atender as obras das SEGREGAÇÕES e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, serão concedidos pela CPTM, a critério da MRS, mas respeitada a priorização entre a MRS e concessionária do TIC EIXO NORTE prevista no Apêndice 7 do Anexo I do Convênio MRS / CPTM, até 2 intervalos longos do Tipo 1 na Linha 7, sendo 1 para o trecho entre Brás e Piqueri e outro entre Piqueri e Jundiaí, e 1 intervalo longo do Tipo 1 na Linha 10, no trecho entre Brás e Rio Grande da Serra. Estes intervalos, havendo solicitação da MRS, deverão ser concedidos de forma simultânea nestas duas Linhas;
- ii.1. Para o período posterior à conclusão das obras do TIC Eixo Norte e a sua entrada em operação, a MRS terá direito a 1 intervalo no trecho Brás / Jundiaí, para conclusão das suas atividades das Adequações do Trecho Central Compartilhado e da Segregação Noroeste, observado o subitem 6.3.14.5, permanecendo também o Intervalo no trecho Brás / Rio Grande da Serra; e
- iii. A critério da MRS, poderá ser acionada a operação PAESE em todos os finais de semana, nos dias e



horários acima estabelecidos, no período da execução das atividades e obras das SEGREGAÇÕES e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, exceto quando houver programação de eventos especiais, tais como, exames vestibulares e concursos relevantes, Marcha para Jesus etc, observado o item 6.3.14.5.

b) Intervalo Tipo 2: Intervalos longos em segmentos de uma única via de uma Linha:

- i. A CPTM deverá interromper a circulação de trens em apenas uma das vias de um segmento da Linha selecionada, mantendo as operações nas demais vias daquele segmento, motivo pelo qual não será acionada a operação PAESE;
- ii. Os intervalos longos do Tipo 2 previstos na alínea “b” do deste subitem 6.3.14.3. serão concedidos somente: (i) nos finais de semana, das 21h dos sábados até as 3h30 das segundas-feiras; (ii) Nos feriados, a partir da 0h30 e até as 3h30 do próximo dia útil; e (iii) os segmentos escolhidos devem implicar em intervalos máximos entre trens de até 30 minutos (por sentido), sem o acionamento do PAESE; (iv) Caso comprovadamente não exista outra alternativa para a execução de obras em determinado local, também deverá ser concedido este tipo de intervalo entre as 0h30 do sábado e as 3h30 da segunda-feira, de forma excepcional e mediante programação com a antecipação necessária entre as PARTÍCIPES; e
- iii. Para atender as obras das SEGREGAÇÕES e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, serão concedidos, a critério da MRS, mas respeitada a priorização entre a MRS e a concessionária do TIC EIXO NORTE prevista no Apêndice 7 do Anexo I do Convênio MRS / CPTM, até 2 intervalos do Tipo 2, sendo 1 para o trecho entre Brás e Jundiaí e o outro no trecho entre Brás e Rio Grande da Serra. Estes intervalos, havendo solicitação da MRS, deverão ser concedidos de forma simultânea nestas duas Linhas.



c) Intervalo Tipo 3: Intervalos curtos durante as madrugadas, nos dias úteis das semanas:

- i. A CPTM deverá interromper totalmente a circulação de trens em todas as vias do segmento da Linha selecionada, mas não será acionada a operação PAESE, observando a programação de manutenção da CPTM;
- ii. Os intervalos curtos do Tipo 3 previstos na alínea “c” deste subitem 6.3.14.3 serão realizados durante os dias úteis (de segunda a sexta-feira), da 0h30 e até as 3h30 do mesmo dia; e
- iii. Para atender as obras das SEGREGAÇÕES e das Adequações Do Trecho Central Compartilhado, serão concedidos pela CPTM, obedecendo as premissas dispostas neste Apêndice, e programados com a CPTM, até 2 intervalos curtos do Tipo 3 na Linha 7, sendo 1 para o trecho entre Brás e Piqueri e o outro no trecho entre Piqueri e Jundiaí, e 1 intervalo curto do Tipo 3 na Linha 10, no trecho entre Brás e Rio Grande da Serra. Estes intervalos, havendo solicitação da MRS, serão concedidos de forma simultânea nestas duas Linhas.

d) Intervalo Tipo 4: Intervalos curtos durante os dias úteis, entre os horários de pico:

- i. Estes Intervalos serão concedidos pela CPTM sem interrupção de vias, mas com aplicação de cautelas e restrições de velocidade;
- ii. Os Intervalos do Tipo 4 previsto neste subitem 6.3.14.3 serão concedidos pela CPTM nos dias úteis, de segunda-feira a sexta-feira, entre os horários de pico; e



iii. Estes intervalos, havendo solicitação da MRS, serão concedidos de forma simultânea nas Linhas 7 e 10.

6.3.14.4. Caso sejam necessários intervalos em outras linhas da CPTM, deverão ser obedecidas as mesmas condições constantes deste subitem 6.3.14.3 e seus subitens; e

6.3.14.5. Caso, comprovadamente, a MRS necessite de intervalos em vias do SERVIÇO EXPRESSO do TIC EIXO NORTE, entre a Barra Funda (KM 2+235) e Jundiaí, e/ou do TIC EIXO SUL, após a conclusão da implantação das vias-férreas destes serviços de trens de passageiros e a sua entrada em operação, para a realização das suas obras das SEGREGAÇÕES e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, estes intervalos deverão ser concedidos pela futura concessionária do TIC EIXO NORTE e/ou do TIC EIXO SUL, mediante programação prévia pactuada entre a MRS e estas concessionárias, baseados nas mesmas condições previstas no subitem 6.3.14.3 e seus subitens ou outras alternativas, desde que estas alternativas sejam pactuadas entre a MRS e a futura concessionária do TIC EIXO NORTE, de forma que a MRS possa cumprir os prazos constantes deste Apêndice 7 e os seus compromissos constantes da prorrogação do seu contrato de concessão.

6.3.15. Obter todas as certidões, alvarás e convênios com órgãos públicos necessários ao empreendimento do TIC e/ou de adequações do sistema de transporte de passageiros da **CPTM** e dar apoio à **MRS** na obtenção dos documentos acima citados junto aos órgãos competentes.

6.3.16. Disponibilizar acesso à MRS e suas contratadas aos locais de levantamentos e obras através de áreas de sua propriedade e/ou posse, de forma que as atividades de responsabilidade da MRS não sofram atrasos. Estes acessos serão pactuados e concedidos pela CPTM por meio de programações periódicas entre a MRS e a CPTM.

6.3.17. Disponibilizar, de forma não onerosa, áreas de sua propriedade e/ou posse, sempre que tecnicamente possível, para





que a MRS monte os canteiros de obras a serem executados nas obras das Segregações e do Trecho Central Compartilhado.

6.3.18. Disponibilizar para a **MRS** um conjunto de equipamentos “a título de backup” para sustentar e viabilizar as migrações dos bangalôs, se disponível na CPTM. Os remanejamentos serão executados em série, individualmente e, ao término do ciclo, os equipamentos remanescentes serão devolvidos à **CPTM**. Caso a **CPTM** não disponha de algum dos equipamentos, as PARTÍCIPES deverão avaliar, em conjunto, a melhor solução para o fornecimento dos itens faltantes.

6.3.19. Disponibilizar equipes técnicas para as manobras de Rede Aérea e energia para a Sinalização e para as estações, de forma a viabilizar os Intervalos/acessos necessários para a execução das obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado, conforme caso a caso e definido nas Reuniões de Acesso.

6.3.20. A partir da conclusão, pela MRS, das atividades e/ou das obras das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado que resultarem em ativos que ficarão sob a responsabilidade da CPTM e/ou da futura concessionária do TIC Eixo Norte ou de outros trechos que venham a ser concedidos pela CPTM, estas passarão a ser responsáveis por estes ativos e pelas suas manutenções, restando à MRS as obrigações referentes às garantias técnicas, em consonância com a legislação aplicável e seus prazos.

6.4. Das atividades e obras atribuídas ao TIC EIXO NORTE ou ao TIC EIXO SUL:

6.4.1. As atividades e obras citadas neste Anexo I e nos seus Apêndices como de responsabilidade do TIC EIXO NORTE ou do TIC EIXO SUL são apenas indicativas das obrigações e investimentos para a implantação destes serviços de trens de passageiros e não os vinculam por meio deste CONVÊNIO, sendo certo, ainda, que não poderão ser imputadas à MRS. Ressalta-se que para o cenário base não existem investimentos/obras de responsabilidade da Concessionária do TIC EIXO NORTE que sejam prévias às obras das SEGREGAÇÕES e das Adequações do Trecho Central





Compartilhado, com exceção do previsto no Termo de Compromisso firmado entre a MRS e o Estado de São Paulo em 27/01/2023. Há, ainda, obras e/ou atividades de responsabilidade da CPTM predecessoras às obras de responsabilidade da MRS. Os Apêndices 1, 2 e 3 estabelecem as obrigações das PARTICIPES.

CLÁUSULA SÉTIMA – DAS CONDIÇÕES GERAIS PARA DEFINIÇÃO DAS RESPONSABILIDADES PELAS ATIVIDADES E INVESTIMENTOS

7.1. As definições de responsabilidades pela execução das Segregações Noroeste e Sudeste, das adequações do Trecho Central Compartilhado devem seguir as premissas estabelecidas para o projeto do TIC Eixo Norte e para o estudo do TIC Eixo Sul abaixo detalhadas, conforme os Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12 e 14:

7.1.1. As condições gerais para a utilização da atual faixa de domínio ferroviária, incluindo as áreas sob responsabilidade da MRS e da CPTM, para a implantação dos projetos da Segregação Noroeste, da Segregação Sudeste, das Adequações do Trecho Central Compartilhado, do TIC Eixo Norte, do TIC Eixo Sul e para outros projetos referentes ao transporte de passageiros serão as abaixo listadas:

7.1.1.1. Como regra básica, todos os projetos deverão ser desenvolvidos dentro das faixas de domínio patrimonial de cada PARTÍCIPE. Assim sendo, as Vias Férreas segregadas para os trens de carga deverão ser alocadas na faixa de domínio da **MRS** e as Vias Férreas para os trens de passageiros deverão ser alocadas na faixa de domínio da **CPTM**.

7.1.1.2. Nos trechos em que não existir faixa de domínio da PARTÍCIPE ou a sua faixa de domínio não for suficiente para acomodar todas as suas Vias Férreas e os Sistemas Ferroviários pertinentes e/ou para evitar desapropriações de áreas privadas ou desafetação de áreas públicas, poderá a PARTÍCIPE, neste caso, ocupar parte da faixa de domínio da outra PARTÍCIPE, desde que não inviabilize a implantação dos projetos desta PARTÍCIPE. Nestes casos, os custos necessários à adequação da faixa de domínio e à implantação desta alternativa serão da PARTÍCIPE que ocupou a faixa de domínio da outra; e



7.1.1.3. Nos trechos em que não existir faixa de domínio da PARTÍCIPE ou a sua faixa de domínio não for suficiente para acomodar todas as suas Vias Férreas e os sistemas ferroviários pertinentes e também não houver espaço para acomodar estas vias e sistemas ferroviário na faixa de domínio da outra PARTÍCIPE sem inviabilizar a implantação dos projetos desta, haverá a necessidade da realização de desapropriações de áreas privadas e/ou de desafetações de áreas públicas para esta acomodação. Neste caso, os custos necessários à realização das desapropriações de áreas privadas ou desafetações de áreas públicas serão de responsabilidade da PARTÍCIPE que necessitar de mais espaço para a implantação dos projetos, observando os Apêndices 1, 2 e 3.

7.2. O detalhamento das condições gerais estabelecidas neste subitem 7.1.1. e subitens deste é o disposto nos subitens a seguir:

7.2.1. Para o caso da via exclusiva para o transporte da carga poder ser implantada sem alterar a posição das vias da CPTM, serão obedecidas as seguintes condições:

7.2.1.1. Se existir espaço na Faixa de Domínio Ferroviária para a implantação da via prevista no projeto funcional do TIC Eixo Norte, no estudo do TIC Eixo Sul e/ou de qualquer outro serviço de transporte de passageiros a ser criado pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo: (i) a MRS irá retirar as interferências para construir a infraestrutura e a superestrutura da via de carga segregada; e (ii) a MRS não será responsável pela retirada das interferências e nem pela construção da infraestrutura dos Sistemas Ferroviários e da via prevista no projeto do TIC Eixo Norte, no estudo do TIC Eixo Sul e/ou de qualquer outro serviço de transporte de passageiros que venha a ser criado pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo;

7.2.1.2. Se não existir espaço na Faixa de Domínio Ferroviária da CPTM para a implantação da via prevista no projeto do TIC Eixo Norte, no estudo do TIC Eixo Sul e/ou de qualquer outro serviço de transporte de passageiros a ser criado pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo: neste caso, poderão ocorrer 2



(duas) situações, observado os compromissos dos Apêndices 1, 2 e 3:

7.2.1.2.1. Se houver espaço na Faixa de Domínio Ferroviária para acomodar todos os projetos e, portanto, a via exclusiva para o transporte de cargas não necessitar ser construída fora da Faixa de Domínio Ferroviária: (i) a MRS irá retirar as interferências para construir a infraestrutura e a superestrutura da via de carga segregada; (ii) a geometria da via segregada de carga será implantada de forma a otimizar a utilização da Faixa de Domínio Ferroviária para proporcionar a melhor alocação possível das futuras vias de projetos de trens de passageiros, conforme consta nos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 10; (iii) a MRS não será responsável pela retirada das interferências e nem pela construção da infraestrutura, dos Sistemas Ferroviários e das vias previstas no projeto do TIC Eixo Norte, no estudo do TIC Eixo Sul e/ou de qualquer outro serviço de transporte de passageiros que venha a ser criado pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo;

7.2.1.2.2. Se não houver espaço na Faixa de Domínio Ferroviária para acomodar todos os projetos e, portanto, a via exclusiva para o transporte de cargas necessitar ser construída fora da Faixa de Domínio Ferroviária: (i) a CPTM, o Estado de São Paulo e/ou a futura concessionária que obtiver a concessão do projeto TIC será responsável por desapropriar a área necessária para a implantação da via exclusiva para o transporte de carga e também retirar as interferências para a implantação desta via; (ii) a MRS, posteriormente, construirá a infraestrutura e a superestrutura da via de carga segregada; (iii) a MRS não será responsável pela retirada das interferências e nem pela construção da infraestrutura, dos Sistemas Ferroviários e da via do projeto TIC e/ou de qualquer outro serviço de transporte de passageiros que venha a ser criado pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo; (iv) caso a desapropriação e a retirada de interferências aqui citadas não ocorram, a MRS continuará a utilizar o espaço existente na Faixa de Domínio Ferroviária;



7.2.1.2.3. Para o caso da via exclusiva para o transporte da carga não poder ser implantada sem alterar a posição das vias da CPTM, serão obedecidas as seguintes condições:

7.2.1.2.3.1. A MRS irá remanejar a(s) via(s) e os Sistemas Ferroviários da CPTM necessário(s) à implantação da via exclusiva para o transporte de carga, deixando espaço necessário para a implantação da(s) via(s) do Serviço Expresso do TIC, retirar as interferências para construir a infraestrutura e a superestrutura da via de carga segregada, conforme Apêndices 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 10; e

7.2.1.2.3.2. A MRS não será responsável por retirar as interferências, tampouco por construir a infraestrutura os Sistemas Ferroviários e a superestrutura da via constantes do projeto do TIC Eixo Norte, no estudo do TIC Eixo Sul e/ou de qualquer outro serviço de transporte de passageiros a ser criado pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo. No caso específico da drenagem, a MRS apenas garantirá que o sistema de drenagem da via segregada de carga seja compatível para as linhas atuais e que não causará impacto para as linhas dos futuros serviços de passageiros.

7.2.1.2.4. Como as Segregações e as Adequações do Trecho Central Compartilhado serão realizadas antes da implantação do projeto do TIC EIXO NORTE e do estudo do TIC EIXO SUL, serão obedecidas as seguintes condições:

7.2.1.2.4.1. Na Segregação Noroeste e na Segregação Sudeste, a **MRS** construirá a via exclusiva, bem como os pátios de apoio e de cruzamento, remanejando ou adequando a





infraestrutura, os Sistemas Ferroviários e vias férreas da **CPTM** em operação, para o transporte de carga utilizando a Faixa de Domínio Ferroviária existente, nos termos dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5 e 6;

7.2.1.2.4.2. No Trecho Central Compartilhado, a **MRS** vai capacitar, remanejar e adequar a superestrutura e os Sistemas Ferroviários das atuais vias e OAE correspondentes à V1, V2 e V5, conforme disposto nos Apêndices 3, 6 e 14; e

7.2.1.2.4.3. A **MRS** não será responsável por desapropriar eventuais áreas, retirar interferências, executar adequações em instalações e obras que venham a ser necessárias para a implantação prevista no projeto do TIC Eixo Norte, no estudo do TIC Eixo Sul e/ou de qualquer outro serviço de transporte de passageiros que venha a ser implantado pela CPTM e/ou pelo Estado de São Paulo, bem como não será responsável pela construção da infraestrutura, dos Sistemas Ferroviários e da via para estes serviços de transporte de passageiros, observando os Apêndices 1, 2, 3, 4, 5 e 6.

CLÁUSULA OITAVA – DAS OBRIGAÇÕES ESPECÍFICAS DA SEGREGAÇÃO NOROESTE

- 8.1. As atividades e responsabilidades pela execução e custos da Segregação Noroeste estão detalhadas no Apêndice 1 - Das Atividades e Responsabilidades das Obras da Segregação Noroeste deste Anexo I.
- 8.2. Para a definição dos projetos de estações, a movimentação dos passageiros foi formalizada pela CPTM tendo sido considerada a demanda fixa estipulada para 2025 como base de referência, sendo que



para as estações da área de abrangência da Segregação Noroeste foram considerados os seguintes parâmetros:

Linha 07 – Rubi - CPTM	Total	Embarque
Estação	Diário	Hora Pico
Barra Funda	176.901	58.377
Água Branca	33.126	10.931
Lapa	34.900	11.517
Piqueri	10.379	3.425
Pirituba	24.249	8.002
Vila Clarice	6.807	2.246
Jaraguá	24.298	8.018
Vila Aurora	12.052	3.977
Perus	32.156	10.611
Caieiras	15.558	5.134
Franco da Rocha	26.275	8.671
Baltazar Fidelis	1.541	509
Francisco Morato	78.452	25.889
Botujuru	1.416	257
Campo Limpo Paulista	1.322	238
Várzea Paulista	1.349	223
Jundiaí	28.794	N/A

8.2.1. O parâmetro de Embarque Hora Pico da tabela do item 8.2 acima considera que 55% da demanda diária se concentra no período de pico de duas horas e que a hora mais carregada contém 60% desta demanda.

8.3. A definição da classe das estações para efeito de projeto utilizou o seguinte critério:

Classe da Estação	Demanda (usuário/hora)
A	A >= 15.001
B	5.001 <= B <= 15.000
C	C <= 5.000



CLÁUSULA NONA – DAS OBRIGAÇÕES ESPECÍFICAS DA SEGREGAÇÃO SUDESTE

- 9.1. As atividades e responsabilidades pela execução e custos da Segregação Sudeste estão detalhadas no Apêndice 2 - Das Atividades e Responsabilidades das Obras da Segregação Sudeste deste Anexo I.
- 9.2. Para a definição dos projetos de estações, a movimentação de usuários foi formalizada pela CPTM e considerado demanda fixa estipulada para 2025 como base de referência, sendo que para as estações da área de abrangência da Segregação Sudeste foram considerados os seguintes parâmetros:

Linha 10 – Turquesa - CPTM	Total Diário	Embarque Hora Pico
Estação		
Brás	81.932	27.038
Mooca	9.148	3.019
Ipiranga	24.814	8.189
Tamanduateí	107.003	35.311
São Caetano	21.043	6.944
Utinga	17.161	5.663
Prefeito Saladino	9.223	3.044
Prefeito Celso Daniel – Santo André	48.730	16.081
Capuava	5.559	1.835
Mauá	52.150	17.210
Guapituba	12.428	4.101
Ribeirão Pires	22.347	7.375
Rio Grande da Serra	10.563	3.486

- 9.2.1. O parâmetro de Embarque Hora Pico da tabela do item 9.2 acima considera que 55% da demanda diária se concentra no período de pico de duas horas e que a hora mais carregada contém 60% desta demanda.

- 9.3. A classe das estações para efeito de projeto utilizou o seguinte critério:



Classe da Estação	Demanda (usuário/hora)
A	A \geq 15.001
B	5.001 \leq B \leq 15.000
C	C \leq 5.000

CLÁUSULA DÉCIMA – DAS OBRIGAÇÕES ESPECÍFICAS DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO

- 10.1. As atividades e responsabilidades pela execução e custos das adequações do Trecho Central Compartilhado estão detalhadas no Apêndice 3 – Das Atividades e Responsabilidades das Obras das Adequações do Trecho Central Compartilhado.

CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA – DAS ÁREAS A SEREM UTILIZADAS PARA A IMPLANTAÇÃO DAS SEGREGAÇÕES E DAS ADEQUAÇÕES DO TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO

- 11.1. As áreas a serem utilizadas para a execução das Segregações e das Adequações do Trecho Central Compartilhado estão demonstradas no Apêndice 8 – Do Mosaico de Áreas da Segregação Noroeste, no Apêndice 9 – Do Mosaico de Áreas da Segregação Sudeste, no Apêndice 13 – Da Permuta de Áreas na Região da Lapa Objetivando a Implantação do Terminal Intermodal da Lapa e no Apêndice 15 – Do Mosaico de Áreas do Trecho Central Compartilhado – deste Anexo I.
- 11.2. Considerando que até a data de assinatura do Convênio não foi possível fazer todos os ajustes nos desenhos dos mosaicos constantes dos Apêndices 8, 9, 13 e 15, no caso de haver discordância entre estes e os desenhos constantes dos Apêndices 1, 2, 3, 4, 5 e 6, prevalecerá o constante nestes últimos. Neste caso, as PARTÍCIPES deverão fazer a correção do mosaico e a substituição da versão integrante deste documento pela versão corrigida por meio de termo aditivo ao Convênio. A mesma regra será aplicada para os casos em que, eventualmente, possa ser necessária a alteração do traçado das Segregações em função de questões técnicas e/ou institucionais.
- 11.3. Independentemente do exposto no item 11.2, após a revisão dos projetos executivos relativos às Segregações e às Adequações do





Trecho Central Compartilhado, as PARTÍCIPES farão as eventuais correções aos mosaicos de áreas e a substituição da(s) versão(ões) ora integrante(s) deste documento pela(s) versão(ões) corrigida(s) por meio de termo aditivo ao Convênio.

- 11.4. As PARTÍCIPES acordam o prazo limite de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data de assinatura deste instrumento para os ajustes citados nos itens 11.2 e 11.3, acima.
- 11.5. As condições a serem obedecidas pelas PARTÍCIPES na utilização de áreas entre si e de áreas de propriedade ou posse de terceiros são as estabelecidas na Cláusula Sétima do Convênio.





MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA ADMINISTRATIVA

PROTOCOLO DE INTENÇÕES

Brasília, 27 de janeiro de 2020.

PROTOCOLO DE INTENÇÕES QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO REPRESENTADA PELO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - MINFRA, E O ESTADO DE SÃO PAULO, COM O OBJETIVO DE VIABILIZAR E OPERACIONALIZAR A IMPLANTAÇÃO DO TREM INTERCIDADES – TII ENTRE OS MUNICÍPIOS DE SÃO PAULO E CAMPINAS.

O **MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA**, integrante da Administração Pública Direta da União, instituído pela Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, com sede em Brasília, Distrito Federal, na Esplanada dos Ministérios, bloco R, CEP 70.044-902, inscrito no CNPJ sob o nº 37.115.342/0001-67, neste ato representado por seu Ministro de Estado da Infraestrutura, Sr. **TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**, nomeado pelo Decreto de 10 de janeiro de 2019, publicado na Edição Especial do D.O.U. de 10 de janeiro de 2019, Seção II, página 2, brasileiro, casado, Engenheiro de Fortificação e Construção, portador da cédula de identidade nº 0111034146 MDEB/A, inscrito no CPF/MF sob o nº 180.777.838-0, atuando na qualidade de responsável pela política pública relacionada ao transporte ferroviário; e

O **ESTADO DE SÃO PAULO**, com sede em São Paulo, São Paulo, na Avenida Morumbi, nº 4.500, CEP: 05650-000, inscrito no CNPJ sob o nº 46.379.400/0001-50, neste ato representado pelo Governador **JOÃO DORIA**, portador da cédula de identidade nº 5.785.800-7, inscrito no CPF/MF sob o nº 940.628.978-49;

Doravante denominados, individualmente, como “**Signatário**” e, conjuntamente, como “**Signatários**”;

CONSIDERANDO que são objetivos da Política Nacional de Transportes, instituída pela Portaria nº 235, de 28 de março de 2018, do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, prover um sistema acessível, eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens, garantir segurança operacional em todos os modos de transporte, prover uma matriz viária racional e eficiente, planejar os sistemas de logística e transportes a partir de uma visão territorial, integrada e dinâmica;

CONSIDERANDO que é de interesse público que os governos federal e estadual e as concessionárias do subsistema de transporte ferroviário busquem, de comum acordo, soluções e



aperfeiçoamento no transporte de passageiros e de bens, por meio da adoção de medidas diferenciadas e adequadas à ampliação da capacidade e eficiência desse setor, em especial na malha ferroviária que perpassa o Estado de São Paulo;

CONSIDERANDO que a implantação do Trem Intercidades – TIC é essencial para o desenvolvimento do sistema de transportes de passageiros no Estado de São Paulo, constituindo medida considerada essencial pelo Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013/2040 para Logística e Transportes;

CONSIDERANDO a sinergia entre o Trem Intercidades – TIC e o desenvolvimento do transporte ferroviário de cargas e de passageiros, inclusive com a possibilidade de implantação do Ferroanel Norte do Município de São Paulo;

CONSIDERANDO que a implantação do Trem Intercidades – TIC trará benefícios socioeconômicos pela redução de tráfego rodoviário de passageiros entre os Municípios de São Paulo e Campinas e pela geração de empregos e desenvolvimento sustentável, além de outros benefícios para a logística nacional e para o transporte ferroviário;

CONSIDERANDO que o Estado de São Paulo, por intermédio de suas entidades, vem atuando no planejamento do Trem Intercidades – TIC em cooperação com o Ministério da Infraestrutura, tendo já realizado estudo preliminar desse empreendimento, buscando a utilização de infraestrutura ferroviária e de parcela da faixa de domínio da malha ferroviária federal, havendo interesse mútuo do Minfra e GOVSP de priorizar ações para viabilizar a adequada implantação do TIC e a ampliação, simultaneamente, do transporte de cargas,

RESOLVEM celebrar o presente Protocolo de Intenções regido pelas seguintes cláusulas.

1. CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

1.1. Este Protocolo tem por objeto estabelecer a colaboração mútua entre o Minfra e o GOVSP, com a finalidade de implementar o transporte de passageiros sobre trilhos entre os Municípios de São Paulo e Campinas, denominado Trem Intercidades – TIC (“empreendimento”), e as medidas de ampliação do transporte de cargas nesse trecho ferroviário.

1.2. Na medida em que a execução do objeto exigir a assunção de obrigações, serão elas objeto de instrumentos jurídicos específicos.

2. CLÁUSULA SEGUNDA – DA EXECUÇÃO DO OBJETO

2.1. A operacionalização das ações decorrentes deste Protocolo se dará por intermédio de atividades realizadas pelo GOVSP e Minfra, conjuntamente, respeitadas as atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT previstas na Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001.

2.1.1. Instrumentos contratuais específicos poderão ser celebrados, conforme subitem 2.2.2 deste Protocolo, de modo a formalizar as diretrizes acordadas e a garantir a segurança jurídica de parceria com a iniciativa privada para implementação deste objeto.

2.2. Ficam estabelecidas como diretrizes gerais da execução do objeto:



2.2.1. A implantação do Trem Intercidades – TIC segregará a operação do transporte de cargas e de passageiros em todo o percurso.

2.2.2. As condições de operação de transporte de passageiros em parcela da faixa de domínio pertencente à União poderão ser formalizadas pelo GOVSP, por instrumento contratual específico:

a) com a concessionária RUMO Malha Paulista, no trecho entre Campinas e Jundiaí; e

b) com a concessionária MRS Logística, no trecho entre Jundiaí e São Paulo (Estação Barra Funda);

2.2.2.1. Os instrumentos específicos de que trata o subitem 2.2.2 deverão prever, dentre outros pontos, a alocação dos custos e riscos envolvidos para a implantação da infraestrutura do transporte de passageiros e do transporte de cargas, bem como a forma de operação e de segurança viária no trecho ferroviário;

2.2.3. Poderá ser prevista, na região do entroncamento com o Ferroanel Norte de São Paulo (Estação Perus), área suficiente para instalação de futuro pátio ferroviário de manobra, que possibilite a adequada ligação com a linha de carga prevista no empreendimento;

2.2.4. Os riscos e passivos construtivos e ambientais em ambos os trechos (Campinas – Jundiaí e Jundiaí – São Paulo) serão alocados ao responsável por sua respectiva implantação e operação;

2.2.4.1. Os Signatários envidarão esforços para solucionar pendências administrativas e judiciais existentes na faixa de domínio do trecho Campinas – São Paulo, respeitadas as atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT previstas na Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001.

2.3. Os Signatários indicarão representantes para acompanhar o presente Protocolo e supervisionar a execução das atividades decorrentes.

3. CLÁUSULA TERCEIRA – DAS ATRIBUIÇÕES DOS SIGNATÁRIO

3.1. Caberá ao Minfra e ao GOVSP:

3.1.1. Compartilhar entre si as informações que possuam e que sejam de utilidade ao objeto do presente instrumento, comprometendo-se a resguardar, com relação à documentação e informação recebidas, as diretrizes associadas à classificação de sigilo atribuída nos termos da Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011);

3.1.2. buscar regularizar, no trecho entre São Paulo e Jundiaí, a faixa de domínio quanto à propriedade estadual ou federal, com a finalidade de obter melhor definição de responsabilidades e atribuições em relação à operação de transporte, à manutenção e ao controle patrimonial, se necessário;

3.1.3. acompanhar e supervisionar a elaboração dos instrumentos contratuais para que atendam as diretrizes do empreendimento e fundamentem a utilização coordenada da faixa de domínio;

3.1.4. os Signatários se comprometem a empregar todos os esforços com vistas a estudar possíveis alternativas para expansão da operação futura do TIC no trecho Campinas – Americana, considerando as mesmas características de segregação da operação de transportes de cargas da operação de transporte de passageiros.

3.2. Caberá ao GOVSP:

3.2.1. disponibilizar ao Minfra estudos, inventários, prospecções e projetos desenvolvidos e em andamento no trecho onde será implantado o empreendimento;



3.2.2. desenvolver as ações visando a estruturação do projeto, incluídas as definições técnicas, levantamento de intervenções necessárias e condições de sustentabilidade financeira do empreendimento;

3.2.3. disponibilizar ao Minfra documentos e eventuais subsídios necessários à elaboração de contratos e demais documentos técnicos e jurídicos que orientem as medidas administrativas para a implantação e a operação do empreendimento.

3.3. Caberá ao Minfra:

3.3.1. analisar estudos, projetos relativos à viabilidade para utilização de trecho da infraestrutura ferroviária federal concedida à Rumo Malha Paulista S.A. e à MRS Logística S.A., visando a implantação e a operação do transporte ferroviário de passageiros, concomitante ao transporte ferroviário de cargas, no trecho correspondente ao denominado Trem Intercidades entre São Paulo e Campinas, em conformidade com a Política Nacional de Transportes;

3.3.2. disponibilizar ao GOVSP estudos, inventários, prospecções e projetos desenvolvidos e em andamento no trecho onde será implantado o empreendimento;

3.3.3. cooperar nas ações relacionadas à implantação dos projetos e aos instrumentos regulatórios necessários para viabilidade da operação conjunta do transporte ferroviário de cargas e de passageiros no empreendimento.

3.3.4. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, visando a aplicação da Política Nacional de Transportes, que:

a) analise a viabilidade de incluir, em Termos Aditivos aos Contratos de Concessão das concessionárias responsáveis pelos trechos São Paulo – Jundiaí e Jundiaí - Campinas, inclusive no âmbito das eventuais prorrogações antecipadas dos respectivos contratos de concessão, a obrigação de celebrar instrumento contratual específico que contemple todos os direitos, deveres e garantias para a implantação e a operação segregada do transporte de passageiros do empreendimento;

b) verifique a conformidade dos instrumentos de contrato específicos celebrados pelas concessionárias dos trechos São Paulo - Jundiaí e Jundiaí - Campinas com a Política Nacional de Transportes e com os termos deste Protocolo; e

c) garanta a manutenção das mesmas condições dos contratos mencionados na alínea “b”, na hipótese de futuras concessões ou autorizações nesses trechos do empreendimento, com a finalidade de permitir a continuidade dos serviços e a segurança jurídica do transporte ferroviário de passageiros.

4. CLÁUSULA QUARTA – DOS RECURSOS FINANCEIROS

4.1. O presente Protocolo não envolve a obrigação de transferência de recursos financeiros nem a assunção de encargos financeiros por qualquer dos Signatários.

5. CLÁUSULA QUINTA – DA VIGÊNCIA E EFICÁCIA

5.1. O presente Protocolo terá vigência por 36 (trinta e seis) meses, a contar da data de assinatura deste instrumento, podendo ser prorrogado pelo tempo acordado entre os Signatários, mediante celebração de termo aditivo.

6. CLÁUSULA SEXTA - DA ALTERAÇÃO E DENÚNCIA

6.1. Este instrumento poderá ser alterado pelo consenso dos Signatários, ou denunciado por qualquer deles, mediante comunicação escrita, reputando-se extinto 30 (dias) dias após o recebimento da comunicação pela contraparte.

7. CLÁUSULA SÉTIMA - DA SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

7.1. Caso surjam controvérsias quanto à aplicação dos termos do presente Protocolo, as



partes se comprometem a envidar esforços no sentido de resolvê-las amigavelmente, após a formalização da questão e apresentação aos representantes legais dos Signatários.

E, por estarem assim de pleno acordo, assinam os celebrantes o presente instrumento, para todos os fins de direito.

Brasília, DF, de de 2020.

TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura

JOÃO DORIA
Governador do Estado de São Paulo



Documento assinado eletronicamente por **Tarcísio Gomes de Freitas, Ministro de Estado da Infraestrutura**, em 29/01/2020, às 14:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **JOÃO AGRIPINO DA COSTA DORIA JUNIOR, Usuário Externo**, em 29/01/2020, às 17:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2225153** e o código CRC **B8EA84FD**.



Referência: Processo nº 50000.002654/2019-64



SEI nº 2225153

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.infraestrutura.gov.br





LISTA DE ARQUIVOS

Os APÊNDICES, abaixo listados, serão disponibilizados às partes em formato eletrônico, sendo oportunamente vistos pelos GESTORES indicados pelas partes.

Os documentos consolidados correspondem aos arquivos abaixo indicados:

ARQUIVO	TAMANHO (bytes)	HASH (SHA 256)
006_01_APENDICE1.pdf	5.363.897	0176c5a8b7091d171f885e269597d50914d72ce3730039f84f98193a6b6b54e7
006_02_APENDICE2.pdf	4.936.957	b43ba94029dc60aa7ef55e77a022a327404da4d8e3172afd661e9efab5da8bd2
006_03_APENDICE3.pdf	230.347	dc779aa187e01d10ad7fd9738b7709e8135243ba6f3655d1dacf4825dc0175a3
006_04_APENDICE4.pdf	66.524.597	517fbee5675d2700183577ea78fa9d854c84874574332c7661bb9a89562c118a
006_05_APENDICE5.pdf	84.039.894	306e69bcd467bb9d38c1a17346a0f840edc4a3249ad375ee9c67272906489a2c
006_06_APENDICE6.pdf	49.418.402	f51ba8f3732de309e1cdb3109121b3aed8dea60098bbfcfb60ed6f5a61041a7
006_07_APENDICE7.pdf	650.775	4d84590ac336945655cc4096a7930788951d8d017cde0c1fa006d2933cf3fb1f
006_08_APENDICE8.pdf	428.760.033	328ddae6e22ff6dd0a7775f154d75ceee5c934a3271701747c91e8702d99019e
006_09_APENDICE9.pdf	32.572.000	e49b4229e3fa85e64b6c08149a76cf29836796354ea35772fdceb57d4eb85342
006_10_APENDICE10.pdf	143.530	c62bd8fbff6974c2af5c11742e50532445b5bee3d7dc801df8d6069a1d6df486
006_11_APENDICE11.pdf	504.670.842	468566379581bc4c362c4e2b4ce1f7cd93aba58a16cc9f201dfc83c62608d073
006_12_APENDICE12.pdf	2.384.942	9f908e469ea63ba09ead50868c3bf1f52997455f691962d307731fc207731bda
006_13_APENDICE13.pdf	2.979.619	f9cc07fcc07f227e867cfd30dfcfeb37185129992c96204456ddb5b87ec0edd
006_14_APENDICE14.pdf	64.260.640	8ad2648d98d856b8d3fe966c30887a81ec63be72c690d9aeaed2be1c626d5d6f
006_15_APENDICE15.pdf	22.609.726	3e489715533f12078959c0b43b10f14d00bf1f80dc0dfe2938e1c775e6eb0fbd



Assinado com senha por RODRIGO SARTORATTO DE ALENCAR - Testemunha / CPG - 27/01/2023 às 18:54:05, PEDRO TEGON MORO - DIRETOR PRESIDENTE / PR - 27/01/2023 às 18:55:35, LUIZ EDUARDO ARGENTON - DIRETOR / DO - 27/01/2023 às 18:55:55, LUIZ GUSTAVO DE ASSIS BAMBINI - Diretor / 01417222000177 - 27/01/2023 às 18:56:43, CLAUDENILDO DOS SANTOS CHAVES - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:13:44, GILSA EVA DE SOUZA COSTA - DIRETOR / DF - 27/01/2023 às 19:20:33, JOSÉ ROBERTO LOURENÇO - Testemunha / 01417222000177 - 27/01/2023 às 19:21:34 e GUILHERME SEGALLA DE MELLO - Presidente / 01417222000177 - 27/01/2023 às 21:07:11. Documento Nº: 63610153-853 - consulta à autenticidade em <https://www.documentos.spsempapel.sp.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=63610153-853>



CPTMDC1202303874A