

Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada CVL Nº 010008/2013, celebrado entre o Município do Rio de Janeiro, como Poder Concedente, a Concessionária do VLT Carioca S.A., como Concessionária, e a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP, como interveniente-anuente.

Ao(s) dia(s) 29 do mês de MARÇO de 2022,

- (i) o **Município do Rio de Janeiro**, por intermédio da **Secretaria Municipal de Infraestrutura**, com sede na Rua Afonso Cavalcanti, 455, 9º andar, Cidade Nova, CEP 20.211-110, na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, representada pelo Sr. **Jorge Luiz de Souza Arraes**, portador da carteira de identidade nº [REDACTED] expedida pelo CREA/RJ, e inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED] como Poder Concedente;
- (ii) a **Concessionária do VLT Carioca S.A.**, com sede na Rua da União, 11, Santo Cristo, CEP 20.220-505, na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro e inscrita no CNPJ sob o nº 18.201.378/0001-19, representada, nos termos do seu Estatuto Social, pelos Srs. **Marcio Magalhães Hannas**, portador da carteira de identidade [REDACTED] expedida pelo IFP-RJ, inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED] e **Paulo Fernando Mainenti Ferreira**, portador da carteira de identidade [REDACTED] expedida pelo DIC/RJ, inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED]
- (iii) na qualidade de interveniente-anuente, a **Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP**, com sede na Rua Sacadura Cabral, 133, 3º andar, Gamboa, na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, CEP: 20.081-261 e inscrita no CNPJ sob o nº 11.628.243/0001-95, representada pelos Srs. **Gustavo Di Sabato Guerrante**, [REDACTED] nº [REDACTED] expedida pelo IFP/RJ, inscrito no CPF/ME sob o nº [REDACTED] e **Luiz Eduardo Oliveira da Silva**, [REDACTED]

██████████ portador da carteira de identidade nº ██████████ expedida pelo Detran/RJ, inscrito no CPF/ME sob o nº ██████████

Sendo o Poder Concedente e a Concessionária doravante designados, individualmente como "Parte" e, em conjunto, "Partes".

Considerando que:

(i) as Partes assinaram quatro termos aditivos ao Contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada CVL Nº 010008/2013 ("Contrato"), sendo o Primeiro Termo Aditivo ("Primeiro Termo Aditivo") datado de 13 de maio de 2016; o Segundo Termo Aditivo ("Segundo Termo Aditivo") datado de 09 de agosto de 2017; o Terceiro Termo Aditivo ("Terceiro Termo Aditivo") datado de 05 de fevereiro de 2020; e o Quarto Termo Aditivo ("Quarto Termo Aditivo") datado de 29 de junho de 2021;

(ii) o Primeiro Termo Aditivo teve por objeto (i) a alteração e substituição do Anexo 11 do Edital – Marcos Contratuais, (ii) o estabelecimento de procedimento para comprovação e pagamento do Aporte Público, (iii) o reconhecimento do direito das Partes à determinados reequilíbrios do Contrato em razão do aumento e redução do escopo e da habilitação da Concessionária ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura ("REIDI"), do Ministério das Cidades, (iv) a adequação do escopo da Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária, (v) a alteração das etapas e cronograma de implantação do VLT, (vi) a vinculação de receitas do Município para a Garantia Pública, dentre outros ajustes;

(iii) o Segundo Termo Aditivo abordou (i) novos ajustes das etapas e cronograma de implantação do VLT, (ii) redistribuição do percentual de pagamento da Contraprestação Pecuniária – Parcela A ("CAT-A") em razão dos ajustes feitos nas etapas de implantação do VLT, dentre outros ajustes;

(iv) o Terceiro Termo Aditivo formalizou (i) a alteração e substituição do Anexo 11A do Primeiro Termo Aditivo, passando a vigorar em seu lugar o Anexo 11B para a adequação dos marcos contratuais da curva de "Aporte Público do Ministério das Cidades – CAIXA";

(v) o Quarto Termo Aditivo objetivou (i) a alteração do responsável técnico do Contrato, (ii) a alteração de trechos, a partir da redefinição das etapas de implementação, (iii) o posterior reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, (iv) a alteração da Cláusula 33.6 referente à liberação da garantia de execução do contrato, (v) a contratação de mais de uma entidade de arrecadação tarifária, (vi) a contratação de outras empresas para o desempenho de atividades adicionais de arrecadação e (viii) a correção do fator de equivalência do Anexo 3;

(vi) é de interesse público assegurar a integração do VLT Carioca com o BRT Transbrasil, e com o sistema de ônibus alimentadores do Município do Rio de Janeiro, com o objetivo de facilitar o acesso à população aos diversos modos de transportes



municipais e suas integrações, otimizando a distribuição dos passageiros no Centro do Rio de Janeiro, conforme Processo Administrativo nº 06/700.036/2021;

(vii) para viabilizar essa integração entre os diversos modos de transportes, se faz necessária a construção de um novo terminal de integração, a ser construído em área determinada e disponibilizada pelo Município do Rio de Janeiro, bem como a extensão do VLT até o referido Terminal de Integração;

(viii) o Poder Concedente, pautado pelo interesse público e pela vantajosidade resultantes do conhecimento técnico, sinergia, economicidade e eficiência de assim proceder, conforme demonstrado no Processo Administrativo 06/700.036/2021, decidiu transferir à Concessionária a responsabilidade pela implantação do terminal de integração e da extensão do VLT até o referido terminal; e

(ix) por determinação do Poder Concedente, operou-se a transferência da posição contratual da Subsecretaria Executiva, subordinada à Secretaria Municipal de Fazenda, para a Secretaria Municipal de Infraestrutura, razão pela qual, há a necessidade de se registrar no Contrato que o Poder Concedente é exercido pelo Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria Municipal de Infraestrutura;

RESOLVEM as Partes, em conjunto com a CDURP, celebrar o presente Quinto Termo Aditivo ao Contrato ("Quinto Termo Aditivo"), o qual será regido pelas seguintes cláusulas:

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1. O presente Quinto Termo Aditivo tem por objeto a inclusão no escopo do Contrato da transferência, do Poder Concedente para a Concessionária, da implantação, conforme anteprojeto que integra o presente Quinto Termo Aditivo como Anexo I ("Anteprojeto Extensão VLT e TIG"), (i) do terminal de integração denominado Terminal Intermodal Gentileza - TIG, situado no encontro da Rua Santos Lima com a Avenida Brasil até a sua conexão com a Avenida Francisco Bicalho ("TIG"); e (ii) da extensão do sistema do VLT Carioca, desde a Rua do Equador, em frente à área de desembarque da Rodoviária Novo Rio, até à área do antigo Gasômetro, cruzando a Avenida Francisco Bicalho e o Canal do Mangue ("Extensão VLT"), onde será implantado o TIG, viabilizando a integração entre o BRT Transbrasil, o VLT Carioca e o sistema de ônibus alimentadores.

1.2. A conclusão da implantação da Extensão do VLT e TIG ocorrerá no prazo de até 18 (dezoito) meses da assinatura deste Quinto Termo Aditivo conforme cronograma constante do Anexo II ("Cronograma Macro de Implantação Extensão VLT e TIG"), e desde que efetivamente liberadas as áreas necessárias à implantação e obtidas as licenças, alvarás e autorizações necessárias junto aos órgãos responsáveis, nos prazos indicados no Anexo II.



CLÁUSULA SEGUNDA – APORTE DE RECURSOS PARA PAGAMENTO DA IMPLANTAÇÃO DA EXTENSÃO VLT E DO TIG

2.1. O valor das obras e fornecimentos da Extensão VLT e TIG, com base no Anteprojeto Extensão VLT e TIG constante do Anexo I, por ora expressamente aprovado pelo Poder Concedente, conforme Processo Administrativo 06/700.036/2021, corresponde a R\$ 254.974.560,27 (duzentos e cinquenta e quatro milhões, novecentos e setenta e quatro mil, quinhentos e sessenta reais e vinte e sete centavos), na data base de junho de 2021.

2.2. O pagamento do valor estabelecido na Cláusula 2.1. acima será realizado por meio de aporte de recursos pelo Poder Concedente à Concessionária, nos termos do § 2º, do art. 6º, da Lei Federal 11.079, de 30 de dezembro de 2004 (“Aporte de Recursos TIG e Extensão VLT”).

2.3. Os marcos contratuais que ensejarão o recebimento pela Concessionária do Aporte de Recursos TIG e Extensão VLT estão detalhados no Anexo III deste Quinto Termo Aditivo ao Contrato (“Marcos Contratuais e Extensão VLT”), e obedecerão aos procedimentos da Cláusula 9.5 do Contrato.

2.3.1. Os marcos contratuais, cuja data base é junho de 2021, serão reajustados até a data do seu efetivo adimplemento pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial (IPCA-E).

2.4. No caso de inadimplência do Poder Concedente em relação ao pagamento de qualquer parcela do Aporte de Recursos TIG e Extensão VLT, a Concessionária poderá suspender imediatamente a execução das obras de implantação de Extensão VLT e TIG e restará obrigada a retomar a sua execução somente após regularizado o pagamento integral dos valores devidos e revisados os Anexos II e III a fim de refletir os correlatos impactos, nos termos da Cláusula 3.1. abaixo.

2.4.1. O Aporte de Recursos TIG e Extensão VLT não está garantido pela Garantia Pública prevista na Cláusula 20 do Contrato.

2.5. O Poder Concedente, por meio da Entidade Fiscalizadora, exercerá fiscalização sobre as atividades da Concessão Patrocinada, nas áreas técnica, operacional, contábil, comercial, econômico-financeira, jurídica, dentre outros pontos, conforme disposto na Cláusula 28 do Contrato.

CLÁUSULA TERCEIRA – DAS RESPONSABILIDADES PELA IMPLANTAÇÃO DA EXTENSÃO VLT E DO TIG

3.1. A Concessionária assumirá a responsabilidade pelos riscos envolvidos na implantação da Extensão VLT e TIG previstos no Anexo IV (“Delimitação dos Riscos Extensão VLT e TIG”), observando-se, quanto ao mais, a matriz de risco contratual.

3.2. O Poder Concedente isentará a Concessionária de toda e qualquer responsabilidade por passivos ambientais, materializados ou não, anteriores ou

decorrentes de fatos anteriores ao início da execução das obrigações relacionadas à Extensão VLT e TIG. Contudo, passivos que venham a resultar diretamente da execução pela Concessionária das atividades de obras do TIG são de responsabilidade da Concessionária.

3.3. O Poder Concedente será responsável pelas desapropriações e servidões administrativas necessárias para a implantação de Extensão do VLT e TIG, nos termos das Cláusulas 21.1 e 21.1.1, do Contrato.

3.4. A Concessionária será responsável pelo remanejamento das interferências de infraestrutura que se fizerem necessárias para a implantação da Extensão do VLT e TIG, nos termos do Anexo IV, bem como pela sinalização viária e serviços de comunicação para viabilizar a execução das respectivas obras, sem prejuízo do disposto na Cláusula 5.2 do Contrato.

3.5. As Partes reconhecem que para a operação do TIG haverá um novo plano de negócios específico, - relativa à Operação da Extensão do VLT e TIG ("Operação TIG"), que não está implementada por meio do presente Quinto Termo Aditivo, e será realizada oportunamente, em termo aditivo próprio prévio ao início da Operação, conforme proposta de exploração do plano econômico de manutenção e operação do TIG a ser formulada pela Concessionária e aprovada pelo Poder Concedente.

3.5.1. As Partes estabelecem que a Operação TIG deverá ocorrer imediatamente após a implantação da Extensão VLT e TIG, que possui 18 (dezoito) meses para a sua conclusão, nos termos da Cláusula 1.2 deste Termo.

3.6. As Partes se comprometem a firmar Termos de Arrolamento e Transferência de Bens Reversíveis referentes ao TIG e à Extensão VLT, respectivamente, nos termos previstos na Cláusula 4.5 do Contrato, quando a Concessionária tiver concluído as correspondentes obras e os fornecimentos de sistemas e equipamentos que viabilizem a entrada em Operação TIG independentemente de estar estabelecida a conexão do BRT e das concessionárias de serviços públicos de ônibus com o TIG.

3.7. As Partes concordam que o mecanismo de mitigação do risco de demanda previsto na Cláusula 10 do Contrato começará a vigorar na data de início da Operação TIG, e deverá permanecer válido pelo prazo de 10 (dez) anos a partir de tal data.

3.8. Se a Operação TIG não ocorrer até a data indicada na Cláusula 3.5.1. **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, por fato não imputável à Concessionária, o mecanismo de mitigação do risco de demanda previsto na Cláusula 10 do Contrato começará a atuar, e serão devidos os correspondentes valores a partir da data limite prevista na referida Cláusula 1.2. devendo ser pagos a partir de então.

CLÁUSULA QUARTA – DA DELEGAÇÃO À SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA

4.1. De acordo com o disposto no Decreto Rio nº 49.321, de 23 de agosto de 2021, fica registrado que o Poder Concedente no âmbito do Contrato é exercido, para todos os fins de direito, pelo Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria Municipal de Infraestrutura.

CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÃO RESOLUTIVA

5.1. Acordam as Partes que este Quinto Termo Aditivo perderá eficácia, nos termos dos artigos 121 a 130 e seguintes do Código Civil, na hipótese de não obtenção, no prazo de 4 (quatro) meses da assinatura deste Quinto Termo Aditivo, da expressa anuência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES para formalização do Quinto Termo Aditivo ao Contrato, nos termos do Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito nº. 15.2.0435.1, celebrado entre a Contratante e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

5.2. Deixando de ser cumprida a condição prevista na Cláusula 5.1. acima, o presente Quinto Termo Aditivo perderá integralmente sua eficácia, de pleno direito, a partir do dia útil subsequente à data de ocorrência da condição resolutiva, resguardados os efeitos já consumados e obrigações já exigíveis, independente de envio de notificação de uma Parte à outra.

CLÁUSULA SEXTA – INTEGRAÇÃO E RATIFICAÇÃO

6.1. A relação entre as Partes e a CDURP continuará a reger-se pelos termos constantes do Contrato, anexos e aditivos, observados os termos e condições deste Quinto Termo Aditivo.

6.2. Ficam ratificadas e permanecem inalteradas todas as demais cláusulas e disposições do Contrato, anexos e aditivos que não tenham sido expressamente modificados em função deste Quinto Termo Aditivo.

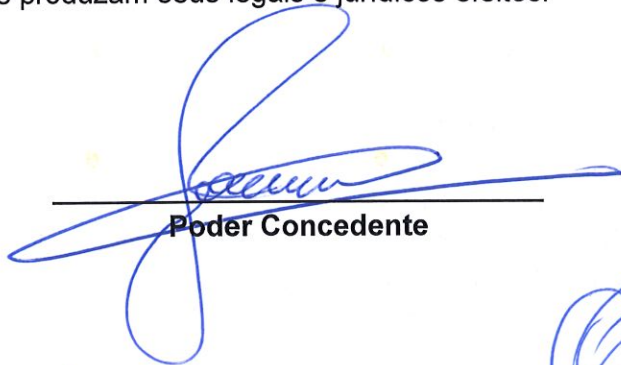
6.3. As expressões iniciadas em letras maiúsculas neste Quinto Termo Aditivo terão o mesmo significado a elas atribuídas no Contrato, exceto se expressamente estabelecido em sentido diverso.

CLÁUSULA SÉTIMA – PUBLICAÇÃO

7.1. Compete ao Poder Concedente proceder à publicação do extrato do presente Quinto Termo Aditivo no Diário Oficial do Município, no prazo de até 20 (vinte) dias, a contar da sua celebração, às expensas da Concessionária do VLT Carioca.

CLÁUSULA OITAVA – DA FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

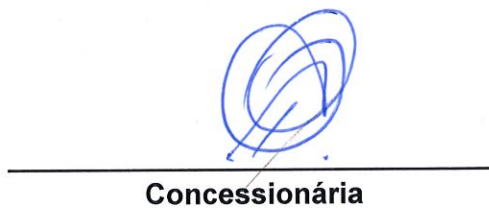
8.1. O Poder Concedente enviará cópia deste Quinto Termo Aditivo ao Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro, RJ, em 10 (dez) dias, a contar da data de publicação do seu extrato. E por assim estarem de pleno acordo com as disposições e condições do presente Quinto Termo Aditivo, as Partes e a CDURP, o assinam em 3 (três) vias de igual teor e forma na presença das testemunhas, que também o assinam, para que se produzam seus legais e jurídicos efeitos.



Poder Concedente



Concessionária



Concessionária

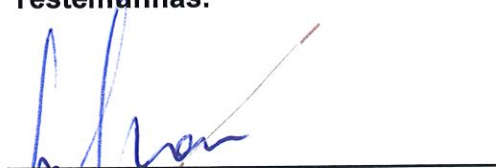


Interveniante-anuente

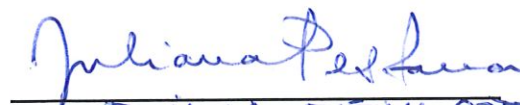


Interveniante-anuente

Testemunhas:



Nome: *Silvia de silva Bressan*
Documento: *12897661-7*



Nome: *JULIANA DE FATIMA CORREA TESTANHA*
Documento: *12571014-5* **BOS SANTOS.**

Anexo I - Anteprojeto Extensão VLT e TIG

1. INTRODUÇÃO

A concepção do Terminal Intermodal Gentileza (TIG) partiu da necessidade de conectar o BRT Transbrasil, novo corredor de transporte urbano, em etapa de finalização de obra na Avenida Brasil, aos demais modais de transporte já existentes na região central da cidade, integrando-o ao sistema de mobilidade urbana tanto do Município do Rio de Janeiro, bem como dos demais municípios vizinhos. Trata-se de um Terminal Intermodal de escala metropolitana, que simboliza a chegada ao Centro da Cidade do Rio de Janeiro e terá a função de contribuir com a renovação da ocupação do seu entorno, em especial o bairro de São Cristóvão.

O local escolhido para a implantação do TIG é a área do antigo Gasômetro, entroncamento viário composto pelas Avenidas Brasil, Francisco Bicalho, Rodrigues Alves e Rua São Cristóvão. Vizinho à Rodoviária Novo Rio, o local se consolidará como ponto de conexão do Centro da Cidade do Rio de Janeiro à Região Metropolitana e ao Estado do Rio de Janeiro.

Enquanto modal de transporte com função de integração do Centro da Cidade, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) se mostrou como melhor alternativa para viabilizar a distribuição de passageiros na região e a integração do BRT Transbrasil com os demais sistemas rodoviários, metroviários, aquaviários e aeroviários existentes.

Acrescente-se que a frota de ônibus alimentadores do Sistema de Transporte Público por Ônibus (SPPO) deverá ser incluída ao novo terminal através da criação de uma plataforma específica, e terá a função de integrar áreas mais distantes do Centro, não atendidas pelo VLT.

A implantação do TIG ocupará uma área de cerca de 43.000 m², parcialmente ocupada por terrenos particulares que já foram desapropriados pelo Município do Rio de Janeiro para viabilizar a criação deste novo equipamento público destinado a incrementar o sistema de mobilidade da cidade. Destaque-se que está prevista a contratação e o desenvolvimento de projetos de arquitetura, estrutura e complementares, assim como todos os trâmites legais necessários junto aos órgãos de licenciamento urbanístico, ambiental, patrimônio histórico e fundiário.

Neste sentido, a área envoltória do projeto, impactada pela implantação do terminal, soma mais 35.500 m² ao projeto, incluindo a extensão do VLT Carioca da Avenida General Luiz Mendes de Moraes até o terreno do Gasômetro, o desvio da pista local da Avenida Brasil, assim como ajustes geométricos nas vias em frente à Rodoviária Novo Rio. A implantação do TIG demandará toda uma nova configuração da circulação viária em seu entorno, fazendo-se necessário ajustes de sinalização orientativa e informativa à população, além de ajustes na operação viária da cidade.

Levando-se em consideração que a construção do TIG se dará parcialmente na área do antigo Gasômetro e, ainda que isenta de responsabilidade pelo saneamento de passivos ambientais pré-existentes na forma da Cláusula 3.2 do presente Quinto Termo Aditivo, à exceção dos passivos ambientais já identificados no processo de licenciamento ambiental e que estejam associados à intervenção da obra de Extensão VLT e TIG propriamente dita, a fim de viabilizar a continuidade das obras e o cumprimento do cronograma, a Concessionária deverá adotar as providências e soluções necessárias e cabíveis visando a mitigar eventual e pontual passivo pré-existente que sobrevenha no decorrer da execução das obras, sobretudo, para garantir a saúde de funcionários e usuários

2. ATIVIDADES INICIAIS

Para a concretização da implantação da Extensão VLT TIG devem ser executadas as seguintes atividades iniciais pela Concessionária, quais sejam: (i) o desenvolvimento dos projetos básico ("Projeto Básico Extensão VLT e TIG") e executivo ("Projeto Executivo Extensão VLT e TIG") completos do TIG e da Extensão VLT, (ii) a demolição de estruturas e pavimentos, conforme descrito no Anexo III ao presente Quinto Termo Aditivo abaixo; (iii) a execução parcial das pistas do BRT TransBrasil, conforme descrito no Anexo III ao presente Quinto Termo Aditivo abaixo; e (iv) a obtenção, pela Concessionária, de licenças municipal de instalação (LMI) e municipal de operação (LMO), alvarás e autorizações necessárias junto aos órgãos responsáveis.

A Concessionária deverá, no prazo de até 4 (quatro) meses, contados da celebração deste Quinto Termo Aditivo, executar as Atividades Iniciais, ressalvando as licenças, alvarás e autorizações que só puderem ser expedidas após a conclusão da implantação da Extensão VLT e TIG.

A Concessionária deverá, no prazo de 4 (quatro) meses, contados da celebração deste Quinto Termo Aditivo, elaborar e submeter para aprovação do Poder Concedente o Projeto Executivo Civil da Extensão VLT e TIG. O Poder Concedente autoriza, desde já, o desenvolvimento do Projeto Executivo Extensão VLT e TIG concomitantemente à implantação da Extensão VLT e TIG.

O Projeto Executivo TIG deverá ser elaborado com observância das diretrizes previstas no Item 3 abaixo do presente Anexo e das normas técnicas aplicáveis.

Caso o Poder Concedente determine que sejam feitas adequações ou correções nos Projeto Executivo Extensão VLT e TIG, em razão de eventuais desconformidades com as diretrizes do Item 3 abaixo do presente Anexo ou com as normas técnicas cabíveis, conforme aplicável, o Poder Concedente deverá indicar de forma detalhada e justificada as desconformidades verificadas no Projeto Executivo Extensão VLT e TIG, no prazo de 15 (quinze) dias do seu recebimento.

A Concessionária deverá ajustar e reapresentar os documentos no prazo máximo de 15 (quinze) dias corridos do recebimento dos ajustes solicitados e o Poder Concedente terá prazo de 15 (quinze) dias corridos para aprovar o documento ou

solicitar a retificação das alterações propostas, até que haja a definitiva aprovação do Projeto Executivo Extensão VLT e TIG e do cronograma de implantação da Extensão VLT e TIG.

3. DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DO TIG

A implantação do TIG deverá ser realizada de acordo com as seguintes diretrizes:

- (a) construção de pistas e plataformas de embarque e desembarque no TIG para atender os serviços do BRT Transbrasil, VLT e de ônibus alimentadores conforme definições do Anteprojeto Extensão VLT e TIG constante do Anexo I ao presente Quinto Termo Aditivo;
- (b) ajuste viário da pista local da Avenida Brasil e Avenida Francisco Bicalho e o urbanismo e infraestrutura associada das áreas do entorno impactadas pela intervenção, conforme definições do Anteprojeto Extensão VLT e TIG constante do Anexo I ao presente Quinto Termo Aditivo;
- (c) execução da área edificada do TIG capaz de permitir a integração dos passageiros entre os sistemas através de uma edificação elevada do solo, tal como mezanino, de forma a garantir a circulação dos modais sob o mesmo;
- (d) áreas de circulação de passageiros, acessos, banheiros públicos, espaço para áreas técnicas e administrativas do BRT Transbrasil, da Concessionária e dos serviços de ônibus comuns, bem como área para locação e exploração comercial pela Concessionária; e
- (e) aproveitamento pela Concessionária, de forma eficaz e conforme viabilidade técnica, do desmonte das Galerias Técnicas do *International Broadcast Centre - IBC*, localizado na Avenida Embaixador Abelardo Bueno, edifício de mídia do Parque Olímpico ("IBC"), para a construção do TIG, ficando a cargo da Concessionária o desmonte, o transporte e o reaproveitamento da referida estrutura.

4. BRT TRANSBRASIL

Área Total Estimada - 17.214 m²

A integração intermodal planejada para o TIG demandará modificações no projeto original da estação destinada ao sistema de BRTs, ampliando suas instalações de forma a melhor acolher a demanda de veículos e passageiros. Antes limitado a uma estação de passagem, o TIG se torna a estação de ponta do sistema, agora com a função de permitir confortável migração entre modais.

Plataforma Estimada: 5.262 m²

Sua plataforma única de embarque e desembarque com 13 metros de largura deverá ser ampliada, passando de 215 metros de comprimento para cerca de 315 metros, possibilitando assim a criação de área suficiente para atender 7 serviços de BRT previstos em seu Plano Operacional. Localiza-se sob o viaduto do Gasômetro, no mesmo alinhamento de seus pilares, e estende-se até além do Canal do Mangue,

formando um grande bolsão de retorno. Para tanto foi projetado cobertura de trecho do canal, a ser executado em estrutura de concreto armado, e permitirá que os ônibus do sistema possam retornar antes da Rodoviária Novo Rio.

Na plataforma será instalada circulação vertical de acesso ao Mezanino de integração de passageiros. Esta circulação será realizada através de rampas, escadas rolantes e escadas fixas, garantindo assim acessibilidade universal e comodidade aos usuários.

Cobertura Estimada:

Sobre a plataforma deverão ser implantadas áreas cobertas a fim de criar ambientes protegidos aos usuários. Instalações sanitárias básicas para motoristas e passageiros também deverão ser implantadas.

Acessos Estimada:

Uma passarela de conexão entre a grande plataforma e a área frontal à Rodoviária foi prevista para conectar os dois sistemas de transporte sem a necessidade de interrupção do fluxo de ônibus. O acesso será viabilizado através de rampas em ambos os lados, garantindo assim acessibilidade universal.

No lado da plataforma próximo à Rodoviária Novo Rio, será instalada linha de catracas separando a área paga do terminal da área não paga. Deverá ser prevista também área para venda de bilhetes.

Vias e entrevias Estimadas: 11.952 m²

Execução de via singela em concreto armado com largura de 8,0 metros e sentido duplo entre a nova passarela do INTO e a Rodoviária Novo Rio, consolidando o retorno do sistema após a plataforma de embarque e desembarque.

Na região da plataforma a via principal de circulação de veículos do BRT Transbrasil deverá ser dupla, com 8,0 metros de largura em um único sentido ao redor de toda a plataforma, permitindo assim a parada de veículos para embarque e desembarque. Paralelamente a via principal, deverá ser executada outra via dupla e sentido único para criação de zona de acumulação de veículos para atendimento da demanda na hora pico da tarde.

Serão instaladas barreiras *New Jersey* e gradeamento a fim de garantir a devida segurança entre as pistas e entre o sistema BRT e as vias de trânsito de veículos particulares da Avenida Brasil.

5. VLT CARIOCA

Área Total Estimada – 11.575 m²

Para viabilizar a integração entre os modais de transporte no TIG, será executada extensão do traçado do VLT Carioca, interligando a via dupla existente na Rua Equador e o terreno do Gasômetro.



Esse traçado será iniciado próximo ao INCA no entroncamento entre a Avenida General Luiz Mendes de Moraes e a Rua Comandante Garcia Pires. Deste ponto seguirá entre as alças de subida e descida do Viaduto do Gasômetro em via dupla até cruzar a Avenida Francisco Bicalho. Por fim deverá cruzar o Canal do Mangue através de uma grande laje a ser executada, permitindo sua chegada ao terminal através de 3 vias singelas interligadas por AMVs.

Vias Estimadas: 2.995 m²

O novo traçado da Via Permanente será executado em via dupla, incluindo execução de todos os serviços e equipamentos necessários para funcionamento do sistema de transporte. Os principais serviços são: escavação; execução de base e sub-base; banco de multidutos; transporte de materiais; montagem, nivelamento e alinhamento da grade ferroviária; alívio de tensões; soldagem dos trilhos; montagem dos aparelhos de mudança de via e travessões; aplicação das câmaras de enchimento dos trilhos (jaquetas); instalação das máquinas de chave; instalação dos contadores de eixos; montagem dos dispositivos de drenagem; fabricação e lançamento de concreto de regularização (laje B); instalação de balizas de sinalização; fornecimento e instalação dos reforços metálicos para câmaras APS; fabricação e lançamento do concreto da laje final (laje C); instalação dos acabamentos especificados de cada trecho.

Todos os serviços deverão seguir os procedimentos de execução normatizados e deverão prever processos de controle tecnológico que garantam a qualidade dos serviços. A largura das vias respeitará o Gabarito Livre de Obstáculo (GLO), definido pela largura de 3,15m de largura em cada sentido.

Área entre vias Estimadas: 7.960 m²

As áreas entre as vias permanentes no terminal deverão receber pavimentação adequada que permita sua manutenção e a circulação de equipe técnica, bem como de limpeza e demais serviços necessários.

Plataformas Estimadas: 720 m²

Duas plataformas de passageiros serão executadas dentro do TIG, sendo uma para embarque e outra para desembarque. Serão plataformas centrais, margeadas pelas três vias singelas permanentes que permitirão a entrada e saída dos trens no terminal. As plataformas serão elevadas 30 cm em relação à via, garantindo o acesso em nível aos trens. Serão revestidas por cobertura metálica que garantirão o conforto e proteção aos passageiros, e guarnecidas com os equipamentos de informação e de segurança necessários a seu pleno funcionamento.

Em cada plataforma será instalada circulação vertical de acesso ao Mezanino de Integração. Esta circulação será realizada através de escadas rolante, escadas fixas e elevadores, garantindo acessibilidade universal e comodidade aos passageiros.

Sistemas:

O novo trecho de circulação do VLT Carioca será equipado com todos os sistemas necessários para seu correto funcionamento. Ao longo da Via Permanente está prevista instalação de multidutos, caixas *power box* e dos trilhos APS, necessários para alimentação elétrica dos trens.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

Estão previstos também sistemas de drenagem de via, devidamente interligados com as galerias existentes nas vias, sistemas de comunicação, transporte de dados, sinalização, mudança de via, e todos os demais necessários para a operação dos trens.

Dentro do TIG será executada também uma subestação elétrica de média tensão com alimentação em tensão nominal de 13,8 KV.

6. TERMINAL DE ÔNIBUS ALIMENTADORES

Área Total Estimada – 14.411 m²

O TIG será alimentado por ônibus do SPPO que atendem as regiões da Zona Sul, Norte e Avenida Presidente Vargas (trecho entre Cidade Nova e Sambódromo). Deverão acessar o terminal através de duas entradas distintas. Os ônibus vindos da Avenida Francisco Bicalho terão acesso ao terminal através de uma nova travessia do Canal do Mangue, a ser executada na altura da Rua Comandante Garcia Pires e antes do novo cruzamento com o VLT. Uma vez dentro do TIG poderão estacionar em suas posições, permitindo o embarque e desembarque de passageiros, e sairão do terminal através de saída próxima à Rua São Cristóvão, retornando assim à Avenida Francisco Bicalho em sentido oposto.

Já os ônibus vindos da Avenida Brasil deverão entrar no terminal por acesso localizado próximo à Rua São Cristóvão. Após embarque e desembarque de passageiros, sairão do terminal através de nova travessia em nível pelo Canal do Mangue, cruzando a Avenida Rodrigues Alves em frente à Rodoviária Novo Rio, retornando assim à Avenida Rio de Janeiro e posteriormente à Avenida Brasil.

Plataforma Estimada: 3.153 m²

O embarque e desembarque de passageiros será organizado em uma única grande plataforma com 16 metros de largura e 200 metros de comprimento, elevada apenas 15 cm do nível da pista de rolamento.

Na plataforma haverá instalações sanitárias para motoristas e passageiros, serviço de informação ao público bem como circulação vertical de acesso ao Mezanino de Integração. Esta circulação será composta por rampas, escada rolante e fixa, dispostas de forma a facilitar o acesso do público em geral.

A plataforma será parcialmente coberta pelo Mezanino de Integração, e no seu restante receberá cobertura metálica, garantindo proteção e conforto aos usuários.

Vias Estimadas: 7.091 m²

As vias de circulação de ônibus alimentadores dentro do TIG serão executadas em concreto armado, a fim de minimizar sua manutenção ao longo do tempo. Ao redor da plataforma de embarque e desembarque a via terá 11 metros de largura e três faixas de rolamento. A primeira faixa mais próxima à plataforma ficará restrita aos pontos de

embarque e desembarque. A faixa central permanecerá livre para circulação dos ônibus e a terceira faixa servirá como área de acumulação em horários de pico.

Área entre vias Estimadas: 4.167 m²

As áreas que separam o terminal de ônibus alimentadores da Avenida Brasil e do VLT serão permeáveis e receberão plantio de espécies arbustivas ou arbóreas, a fim de aumentar as áreas sombreadas e a permeabilidade do solo na área.

7. MEZANINO DE INTEGRAÇÃO

O Mezanino de Integração do TIG é um edifício horizontal a ser implantado sobre os terminais do BRT Transbrasil, do VLT Carioca e dos ônibus alimentadores, e terá como principal função permitir o transbordo de passageiros entre eles. Conforme o Plano Operacional do BRT Transbrasil, a previsão do número de passageiros que circularão no TIG em 2030 é de 21.570 por hora pico, sendo apenas 1.735 com origem ou destino no entorno imediato. A grande demanda será a integração entre modais, o que demandará espaços adequados para este fim.

Diante do contexto urbano bastante complexo e rodeado de elementos urbanos já edificados, o Mezanino de Integração deverá possuir uma forma única e simples, incorporando os 3 (três) modais de transporte sem muitas interferências visuais. Deverá configurar-se como um edifício leve e sereno, que organize o ambiente do entorno, já bastante caótico.

Será executado em estrutura metálica, tendo o pavimento térreo sobre pilotis, a fim de deixar livre o espaço para circulação dos veículos e trens. Seu andar superior funcionará como espaço de integração de passageiros, interligando as plataformas dos diferentes modais através da delimitação das áreas pagas e não pagas.

Acessos:

Os acessos ao TIG serão implantados de forma a atender três fluxos principais: Acesso Oeste atendendo à Rua São Cristóvão e Avenida Brasil (Bairro de São Cristóvão, INTO e região); Acesso Sul atendendo à Avenida Francisco Bicalho e Rua Comandante Garcia Pires (INCA); Acesso Leste interligando o novo terminal à Rodoviária Novo Rio e Avenida Rodrigues Alves. Todos eles deverão ser realizados por rampas e passarelas.

Uma vez dentro do terminal os passageiros poderão escolher qual modal de transporte pegar, acessando-os verticalmente através de rampas, escadas rolantes ou fixas, e elevadores. Não haverá acesso aos meios de transporte no nível do solo.

Programa:

Trata-se de um edifício de cerca de 12 mil metros quadrados, composto basicamente por um único pavimento elevado cerca de 5 metros do solo, conformando uma planta livre capaz de permitir de forma franca os diferentes fluxos de passageiros.

O edifício será equipado com banheiros públicos, serviços de venda de bilhetes, além de área destinada a espaços comerciais e de serviços diversos. Áreas técnicas específicas para os diferentes modais de transporte estão previstas, com espaços de descanso, alimentação, reuniões e demais atividades necessárias à operação dos serviços.

O Mezanino de Integração será construído em estrutura metálica, com lajes em Steel Deck, e cobertura em telha metálica sanduíche. Trata-se de um sistema construtivo leve e de rápida execução, capaz de dar agilidade e precisão à etapa de obra.

8. URBANISMO DO ENTORNO

A implantação do TIG irá modificar significativamente o entorno imediato da área, principalmente os percursos viários. As áreas afetadas deverão ser reurbanizadas a fim de qualificar o entorno do terminal, criando os acessos necessários ao equipamento público do porte necessário para receber o público previsto.

Pavimentação de calçadas:

As calçadas do entorno afetadas pelas alterações urbanísticas decorrentes da implantação do TIG deverão ser executadas de forma a garantir espaço adequado ao trânsito de pedestres e o devido acesso ao terminal.

Deverão ser utilizados materiais de baixo custo e de fácil manutenção como concreto armado, pisos drenantes e intertravados. A base para sua instalação deverá prever o trânsito esporádico de veículos, evitando assim possíveis danos prematuros.

Paisagismo:

A definição de áreas permeáveis com utilização de paisagismo adequado é de fundamental importância, contribuindo para o aumento da infiltração das águas pluviais, o retardo do tempo de escoamento das chuvas e a diminuição das ilhas de calor.

Deverão ser utilizadas espécies arbóreas nativas, de acordo com as especificações da FPJ, com porte de pelo menos 5 cm de DAP.

Mobiliário Urbano:

Deverá ser instalado mobiliário urbano adequado ao novo uso dos espaços públicos definidos no projeto. Será prevista a instalação de bancos, lixeiras, bicicletários, balizadores de tráfego, e todos os demais itens necessários a uma boa ambiência urbana.

Adequação Geométrica e Pavimentação:

A pista local da Avenida Brasil terá seu traçado modificado, assim como as vias do entorno sofrerão alguns ajustes geométricos. Os novos trechos de via serão executados com estrutura de pavimento adequada ao tráfego da via, e terão acabamento em pavimentação asfáltica. As vias já existentes que forem impactadas

deverão ter sua pavimentação reformada, permitindo assim vias adequadas de acesso ao novo terminal.

Iluminação Pública:

O sistema de iluminação pública da área de intervenção e de seu entorno imediato será refeita, de forma a garantir luminosidade e segurança adequada aos usuários do novo terminal. Serão utilizadas luminárias LED, instaladas em novos postes de fibra, de acordo com as especificações da Companhia Municipal de Energia e Iluminação (Rio Luz).

Drenagem:

O TIG está localizado entre o antigo Canal do Mangue e o recém-executado Canal do Rio Joana. Trata-se de uma área lindeira à Baía de Guanabara, exutório da bacia hidrográfica da região. Para garantir a captação e correta destinação das águas pluviais a serem captadas no perímetro de intervenção, serão executadas redes auxiliares que complementarão o sistema de drenagem existente, garantindo o correto encaminhamento das águas.

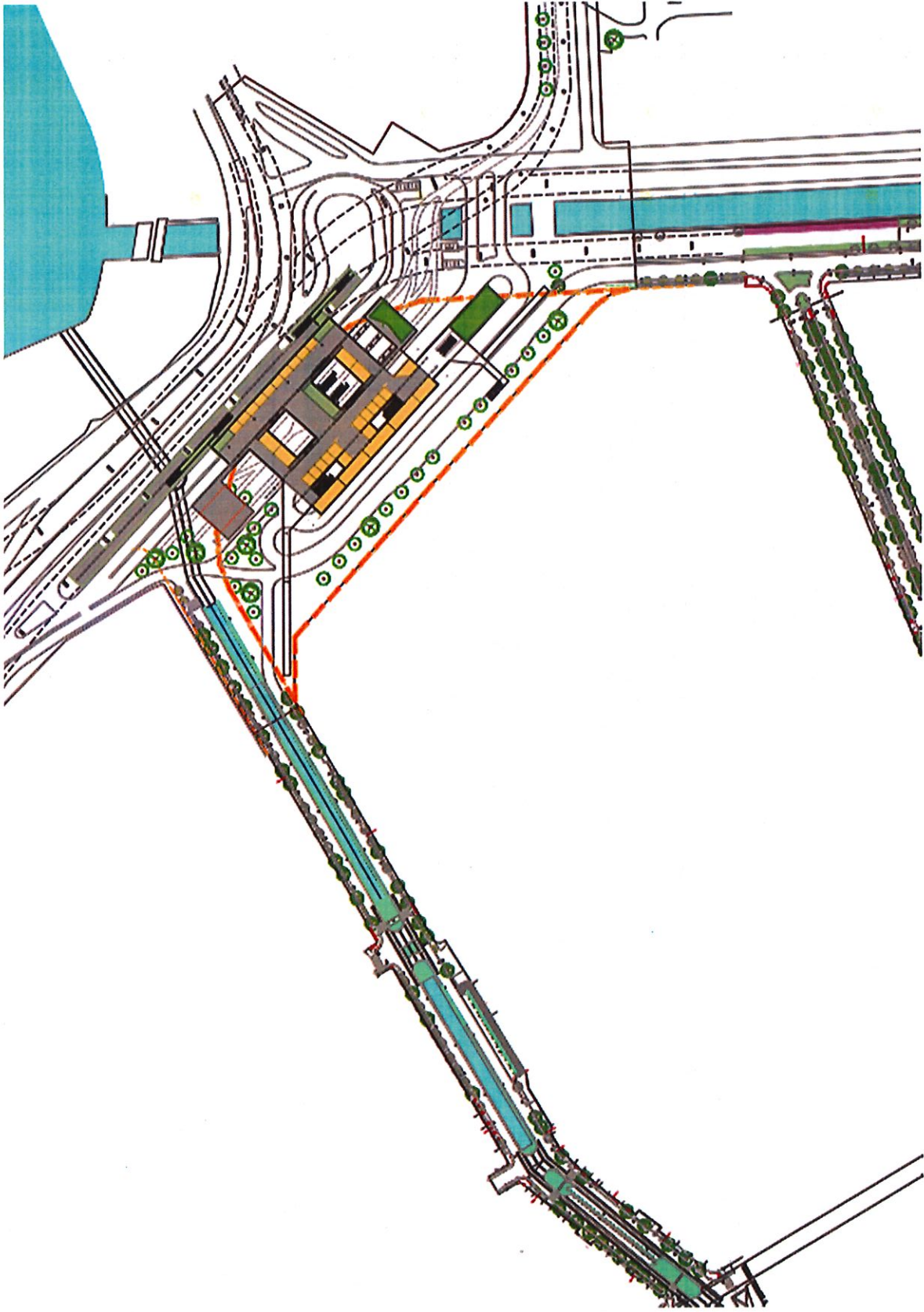
Em relação ao Canal do Mangue, as novas pontes de travessia de cada modal de transporte deverão ser executadas garantindo o vão livre necessário ao funcionamento do sistema, e garantindo espaço para serviços de limpeza e dragagem do canal.

Sinalização Orientativa e de Regulamentação:

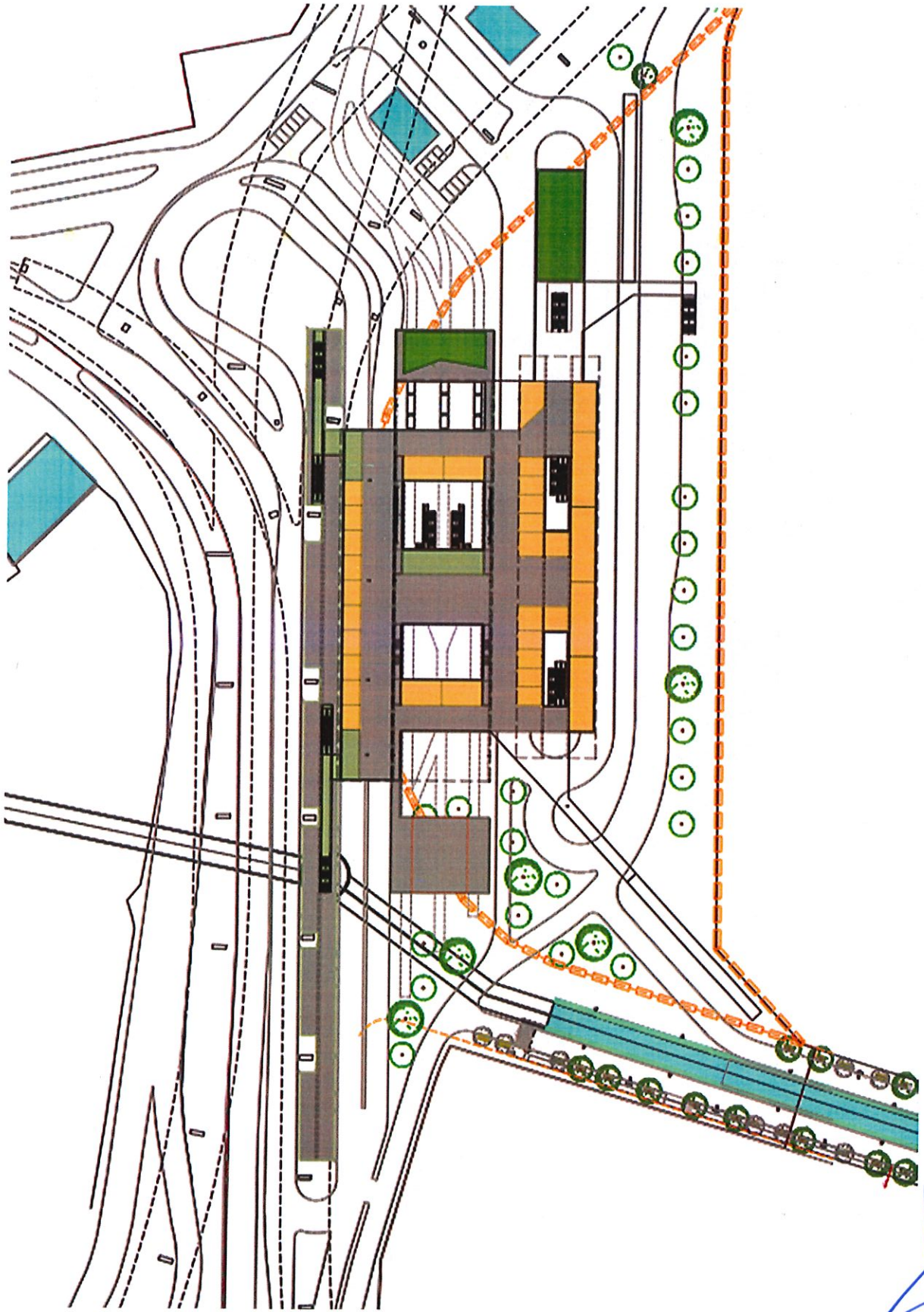
Nova sinalização orientativa será implantada nas principais vias da região e no entorno do terminal, de forma a orientar corretamente os usuários em relação aos novos percursos na área. A nova sinalização levará em consideração não só o novo terminal, mas a implantação do corredor do BRT Transbrasil, e os novos percursos e conexões viárias decorrentes.

Em relação à sinalização de regulamentação, novo sistema gráfico será instalado no entorno a fim de orientar os motoristas em relação aos usos permitidos, áreas de estacionamento, sentido das vias, movimentos permitidos nos cruzamentos, etc.

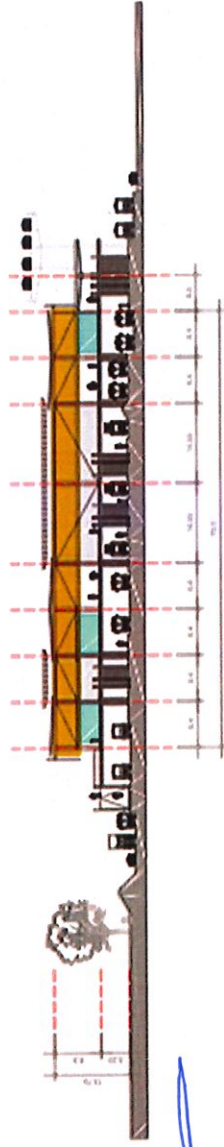
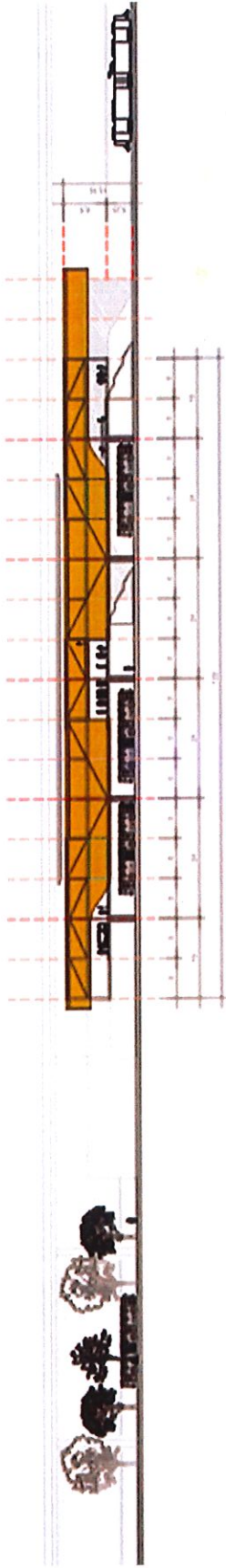
9. PLANTAS EXTENSÃO VLT E TIG



Handwritten notes and signatures in blue ink, including a large signature on the right and several initials or marks on the left.



Handwritten blue ink notes and symbols at the bottom of the page, including a circled 'A', 'LINDA', and other illegible markings.



13

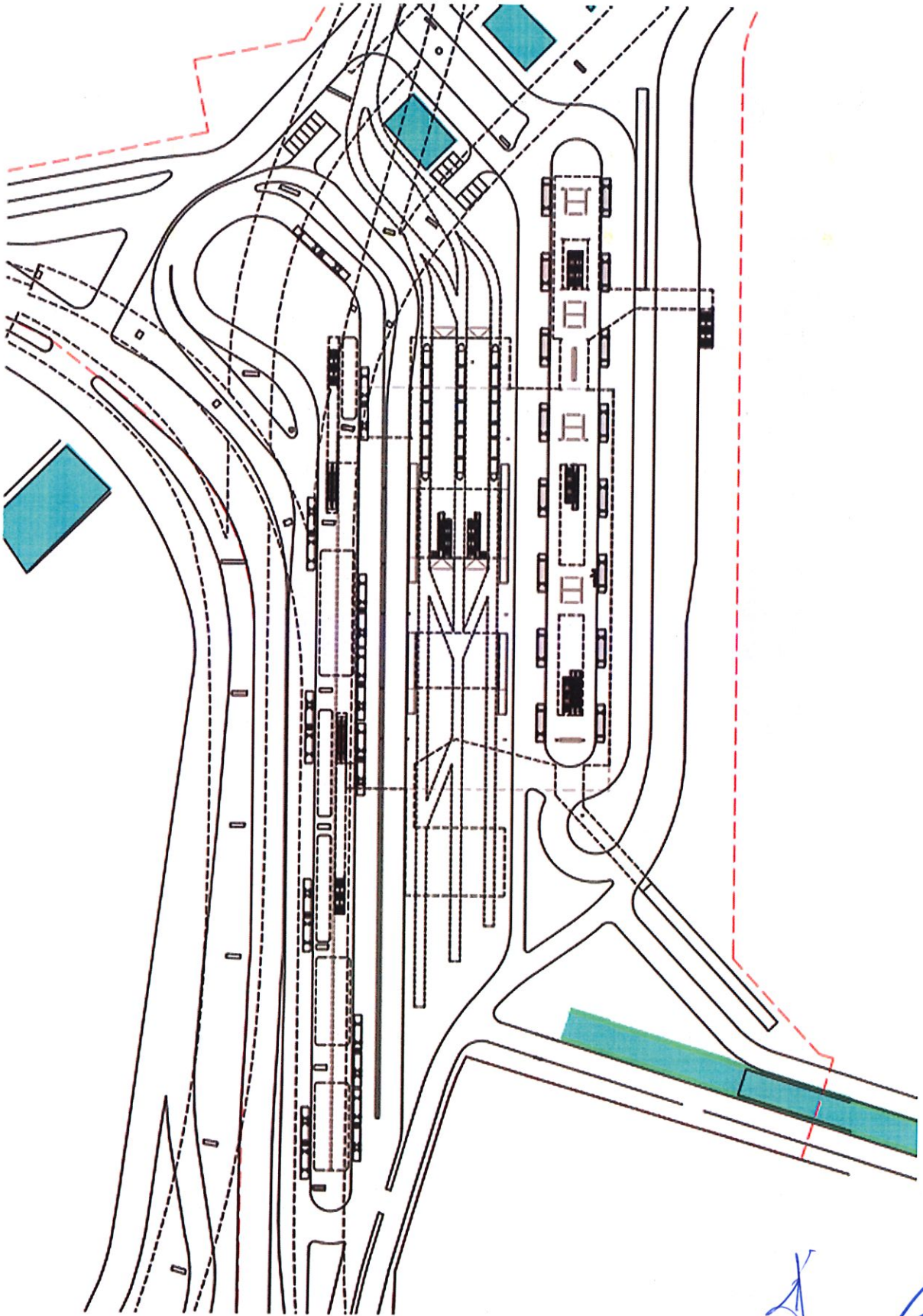
14

15

16

17

18



se

⊙

huy

2

4

⊙

Anexo II - Cronograma Macro de Implantação Extensão VLT e TIG

Item	Nome da tarefa	Início	Término
0	Expansão do VLT - TIG	21/03/2022	15/09/2023
1	Marcos de liberação	21/03/2022	21/03/2022
2	Projeto	21/03/2022	19/07/2022
3	Obras preliminares	21/03/2022	10/09/2022
3.1	Demolição	21/03/2022	23/05/2022
3.2	Obras Parciais BRT	15/04/2022	13/07/2022
3.3	Monitoramento do solo	21/03/2022	23/05/2022
3.4	Desmontagem IBC	07/04/2022	10/09/2022
4	Licenciamento	21/03/2022	24/06/2022
5	Obras Civis	25/06/2022	23/08/2023
5.1	VLT	25/06/2022	15/05/2023
5.2	Obras TIG	25/06/2022	23/08/2023
5.3	Urbanismo do entorno	13/05/2023	23/08/2023
6	Implantação dos Sistemas	22/03/2022	15/09/2023

Anexo III - Marcos Contratuais TIG e Extensão VLT

Marcos Contratuais a serem atendidos pela Concessionária como condições para liberação do Aporte Público, respeitados os valores correspondentes. A comprovação dos marcos será realizada mediante emissão do respectivo documento pela Entidade Fiscalizadora.

Nº	ID1	ID2	ID3	Marco Contratual	Unidade	Valor investimento - R\$ (data base jul./21)
1	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo da Via Permanente	Global	300.000,00
2	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo da Estação VLT	Global	200.000,00
3	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo da Subestação	Global	250.000,00
4	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Arquitetura	por tipo (1/8)	1.500.000,00
5	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Estrutura	por tipo (2/8)	450.000,00
6	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Urbanismo	por tipo (3/8)	450.000,00
7	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Pavimentação	por tipo (4/8)	350.000,00
8	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Iluminação Pública	por tipo (5/8)	200.000,00
9	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Fundação	por tipo (6/8)	400.000,00
10	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Paisagismo	por tipo (7/8)	200.000,00
11	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Civil	Entrega do Projeto Executivo de Instalações	por tipo (8/8)	600.000,00
12	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Sistemas	Entrega do Projeto Executivo de Sinalização Ferroviária	por tipo (1/3)	1.200.000,00
13	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Sistemas	Entrega do Projeto Executivo de Subestação	por tipo (2/3)	1.300.000,00
14	Serviços Iniciais	Projeto Executivo	Sistemas	Entrega do Projeto Executivo de Sistemas de Alimentação de Energia - APS	por tipo (3/3)	1.500.000,00
15	Serviços Iniciais	Mobilização	Canteiro	Mobilização, Instalações provisórias e instalação de canteiro	Global	10.198.982,41
16	Serviços Iniciais	Obras Iniciais	Demolição	Demolição de estruturas - Terreno AMBEV	por área (1/4)	303.041,89
17	Serviços Iniciais	Obras Iniciais	Demolição	Demolição de estruturas - Terreno Gasômetro (CEF)	por área (2/4)	1.241.256,06

18	Serviços Iniciais	Obras Iniciais	Demolição	Demolição de estruturas - Terreno Gasômetro (CEG)	por área (3/4)	1.302.016,85
19	Serviços Iniciais	Obras Iniciais	Demolição	Demolição de pavimento trecho Avenida Brasil	por área (4/4)	376.180,75
20	Serviços Iniciais	Obras Iniciais	Licença Ambiental	Obtenção de Licença Provisória para Demolição (LMRI) e Licença Municipal de Implantação (LMI)	Global	316.500,00
21	VLT	Fornecimento	Via permanente	Aquisição dos AMVs	Global	9.869.645,83
22	VLT	Fornecimento	Via permanente	Entrega dos AMVs - Lote1	Lote	6.537.893,13
23	VLT	Fornecimento	Via permanente	Entrega dos AMVs - Lote2	Lote	6.537.893,13
24	VLT	Fornecimento	Sistema de Alimentação de Energia - APS	Fornecimento dos trilhos APS - Lote 01 (trilhos retos)	Lote	5.096.476,61
25	VLT	Fornecimento	Sistema de Alimentação de Energia - APS	Fornecimento dos trilhos APS - Lote 02 (trilhos especiais)	Lote	5.096.476,61
26	VLT	Fornecimento	Via permanente	Fornecimento e Entrega dos trilhos de rolamento	por conjunto	6.025.034,90
27	VLT	Obras Civis	Sistema de Alimentação de Energia - APS	Montagem dos trilhos APS - Lote 01 (trilhos retos)	Lote	2.108.762,22
28	VLT	Obras Civis	Sistema de Alimentação de Energia - APS	Montagem dos trilhos APS - Lote 02 (trilhos especiais)	Lote	2.108.762,22
29	VLT	Obras Civis	Via permanente	Conclusão laje sobre Canal do Mangue - VLT	Global	4.217.524,44
30	VLT	Obras Civis	Via permanente	Conclusão de Infraestrutura da Via Permanente.	Global	12.231.543,86
31	VLT	Obras Civis	Via permanente	Conclusão de Via Permanente	Global	10.192.953,21
32	VLT	Sistemas	Sinalização Viária	Fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização viária	Global	2.549.745,60
33	VLT	Montagem eletromecânica	Sistemas Ferroviária	Fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização ferroviária	Global	9.037.552,36

34	VLT	Obras Civis	Civil	Execução da obra civil da sala técnica e subestação	Global	1.205.006,98
35	VLT	Montagem eletromecânica	Sistemas	Fornecimento de subestação e redes de média tensão	Global	8.607.242,00
36	VLT	Obras Civis	Parada	Conclusão da obra civil das plataformas dos VLT	Global	6.826.460,88
37	VLT	Operação Comercial	Sistemas	Início da Operação comercial - VLT	Global	1.500.000,00
38	TIG	Obras Iniciais	Pistas BRT	Obras iniciais de pistas e plataforma do BRT	Global	3.650.000,00
39	TIG	Obras Civis	Fundações	Conclusão das Fundações e Movimento de terra	Global	17.848.219,22
40	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão da desmontagem de Estrutura Metálica - IBC Oeste	Global	12.050.069,82
41	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão da desmontagem de Estrutura Metálica - IBC Leste	Global	12.050.069,82
42	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão montagem Estrutura Metálica - TIG	Global	8.924.109,61
43	TIG	Obras Civis	Infraestrutura	Conclusão Drenagem Avenida Brasil	Global	2.474.238,57
44	TIG	Obras Civis	Infraestrutura	Conclusão Drenagem das pistas BRT	Global	2.474.238,57
45	TIG	Obras Civis	Infraestrutura	Conclusão Drenagem das pistas Ônibus Alimentadores	Global	1.274.872,80
46	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão laje sobre Canal do Mangue - Ônibus Alimentadores	Global	4.217.524,44
47	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão Plataforma BRT	Global	3.193.404,49
48	TIG	Obras Civis	Pavimentação	Conclusão pistas BRT	Global	5.609.440,33
49	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão Plataforma Ônibus Alimentadores	Global	4.589.542,08
50	TIG	Obras Civis	Pavimentação	Conclusão pistas Ônibus Alimentadores	Global	4.334.567,52
51	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão da laje do Mezanino - TIG	Global	5.099.491,21
52	TIG	Obras Civis	Estrutura	Instalação de fachadas, vedações, esquadrias e instalações do Mezanino TIG	Global	7.649.236,81
53	TIG	Obras Civis	Estrutura	Conclusão de cobertura Mezanino TIG	Global	10.198.982,41

54	TIG	Obras Civas	Equipamentos	Fornecimento dos equipamentos do TIG (elevadores, catracas, escadas rolantes)	Global	5.099.491,21
55	TIG	Obras Civas	Equipamentos	Instalação dos equipamentos do TIG (elevadores, catracas, escadas rolantes)	Global	1.506.258,73
56	TIG	Obras Civas	Infraestrutura	Conclusão do Sistema de Iluminação Pública do Terminal e entorno TIG	Global	1.529.847,36
57	TIG	Obras Civas	Infraestrutura	Conclusão das obras de Urbanismo e Infraestrutura do entorno TIG	Global	6.884.313,13
58	TIG	Obras Civas	Estrutura	Conclusão Passarela de ligação BRT x Rodoviária Novo Rio	Global	3.615.020,95
59	TIG	Obras Civas	Infraestrutura	Conclusão das adequações viárias e de urbanismo da R. São Cristóvão	Global	3.314.669,28
60	TIG	Operação Comercial	Sistemas	Início da Operação do Terminal Intermodal Gentileza	Global	5.000.000,00

254.974.560,27

Anexo IV – Delimitação dos Riscos Extensão VLT e TIG

Item	Descrição
Controle de trânsito urbano e comunicação	A responsabilidade da Concessionária está limitada a atuação na área delimitada na Figura 1, abaixo. O controle de trânsito inclui disponibilização de operadores de tráfego durante a obra (áreas de intervenção do VLT). A comunicação inclui instalação de placas de obra, sinalização vertical, produção e distribuição de folhetos, banners, aviso à população sobre futuras intervenções e desvios de trânsito (área para sinalização/comunicação).
Reaproveitamento estrutura metálica do IBC	A desmontagem, transporte, montagem e qualquer outro serviço relacionado ao aproveitamento da estrutura metálica da galeria técnica especificamente do prédio IBC é de responsabilidade da Concessionária, inclusive eventual excedente de material.
Substituição de solo	A responsabilidade da Concessionária está limitada ao que for necessário para a execução do projeto.
Remanejamento de interferências e arqueologia	São de responsabilidade da Concessionária apenas as interferências e arqueologias necessárias para a implantação do projeto na sua área delimitada, preservando o bom funcionamento das redes, excluindo-se dessa responsabilidade melhorias e atualizações das mesmas.

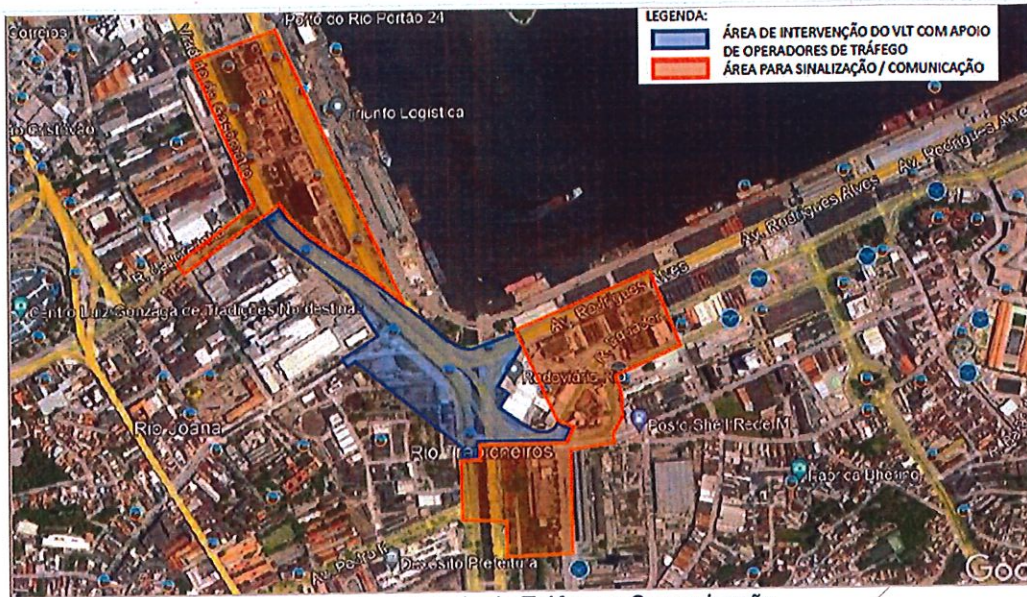


Figura 1 - Controle de Tráfego e Comunicação

(Handwritten signatures and initials in blue ink)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

