

**SEXTO TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO
PARA A EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE
TRANSPORTE METROVIÁRIO DE PASSAGEIROS**

ANEXOS I, II e III

4 07

SEXTO TERMO ADITIVO

ANEXO I

47

ANEXO I - INVESTIMENTOS

INTERLIGAÇÃO LINHA 1/LINHA 2

LINHA 1A

Handwritten signature or initials

Histórico

A rede do Metrô do Rio de Janeiro foi concebida originalmente com duas linhas, uma ligando as Zonas Norte e Sul da Cidade – a Linha 1 – com itinerário inicial de Saens Peña a Botafogo, e a Linha 2, do limite do Município, em Pavuna, passando pelo subúrbio e chegando à região Central da Cidade, no Largo da Carioca.

Na concepção original as linhas teriam dois pontos de transferência, um na Estação Estácio, para atender ao trecho norte da Linha 1 e outro em Carioca, que funcionaria como terminal da Linha 2, integrando-a ao Centro da Cidade e proporcionando a transferência para a Linha 1, no sentido Zona Sul.

O programa original do Metrô foi cumprido apenas para a Linha 1, que inclusive, teve seu limite estendido na Zona Sul, atingindo o bairro de Copacabana, porém a Linha 2 nunca teve o trecho até Carioca construído, funcionando com terminal em Estácio, sendo essa estação o único ponto de transferência para a Linha 1.

Situação Atual

A maior parte da demanda da Linha 2 é transferida em Estácio e, apesar de todas as melhorias introduzidas nesse processo, essa movimentação é realizada com excessiva perda de tempo, o que faz com que a necessidade de transferência seja percebida de forma mais severa, contribuindo para uma má avaliação do serviço na linha.

Além disso, a grande demanda gerada em Estácio, sem que a Linha 1 tenha sido projetada com alternativas de tráfego para atender a esse fluxo pontual, impede a otimização da oferta de lugares na Linha 1 como um todo, introduzindo fatores de desconforto decorrentes da necessidade de atender ao fluxo concentrado em Estácio.

Situação após o Investimento

A ligação direta, sem transferência, entre a Linha 2 e a Linha 1, gerando a nova Linha 1A, cujos limites passam a ser as estações Pavuna e Botafogo, na Linha 1, permitirá atender a grande maioria dos deslocamentos sem a necessidade de transferência entre as linhas, restringindo essa necessidade apenas aos usuários da Linha 2 com origem/destino em Copacabana, e no trecho Norte da Linha 1, o que representa um pequeno percentual do total das viagens na linha.

A Linha 1 passará a operar quase totalmente dissociada da Linha 2 e os trechos comuns às duas linhas (Central/Botafogo) terão baixo intervalo e uma elevada oferta de lugares, o que possibilitará o atendimento a viagens curtas, hoje sem interesse devido ao intervalo praticado no trecho.

O investimento e o prazo para execução dessa obra são consideravelmente menores que os do trecho Estácio/Carioca, não necessariamente descartado, permitindo ao Estado investir em outras obras e optar pela construção deste trecho em momento que melhor convier.

Cabe ainda acrescentar que o projeto engloba a construção de uma nova estação – a estação Cidade Nova – junto à pista da Avenida Presidente Vargas, sentido Zona Norte, bem como a substituição da atual passarela existente para travessia da avenida, integrando aquele trecho da Presidente Vargas, hoje segregado devido às más condições

4 2 *[assinatura]*

de acesso, garantido a possibilidade de sua revitalização, espelhada na expectativa de crescimento do trecho do Teleporto.

O projeto, como um todo, incorpora ainda a modernização e expansão de diversos outros sistemas e equipamentos, no sentido de colocar os sistemas operacionais e de gestão da empresa em conformidade com as mais modernas técnicas e suportados por equipamentos e sistemas tecnologicamente atualizados.

Para esse projeto é necessária a execução de obras civis, instalação de sistemas e aquisição de material rodante, conforme descrição, prazos e custos estimados definidos a seguir.

Os custos apresentados são estimados e deverão ser definidos com precisão quando da execução dos projetos executivos e tomadas de preço para equipamentos e sistemas.

A obrigação prevista é de resultado, assim entendido como a entrega dos equipamentos/sistemas em operação nos prazos estabelecidos, sendo os valores estimados para referência.



1. CONTRUÇÃO DA LIGAÇÃO LINHA 1/LINHA 2 - OBRAS CIVIS E SISTEMAS

1.1 Histórico

As Linhas 1 e 2 são interligadas por vias de serviço entre a estação Central, na Linha 1, através do Centro de Manutenção, à Linha 2, próximo à estação São Cristóvão.

A ligação com a Linha 1 é composta de vias duplas que permitem a injeção de trens do Centro de Manutenção nos dois sentidos de tráfego. Já para a Linha 2 a via é singela e só permite a circulação de trens em um sentido de movimento de cada vez.

1.2. Situação Atual do Sistema

Atualmente a movimentação dos trens entre as duas linhas é realizada para injeção e retirada dos trens, não havendo tráfego de trens com usuários entre as linhas.

1.3. Situação após o Investimento

A interligação entre as linhas será operacional para tráfego de trens com usuários através de vias elevadas sobre o Centro de Manutenção, permitindo estender o atual limite da Linha 2 de Estácio para Botafogo, passando pelas estações do Centro da Cidade.

1.4. Investimento

O investimento na construção das vias elevadas ligando a estação São Cristóvão ao Centro de Manutenção e desse ponto às vias que ligam o Centro de Manutenção e a Linha 1 está orçado em R\$ 205.176.114,00, incluindo a retificação do traçado originalmente concebido.

A instalação dos sistemas, compreendendo a via permanente, energia, comando centralizado e sinalização têm investimento orçado em R\$ 42.350.000,00.

A obrigação aqui prevista é de resultado, assim entendido como a entrega dos equipamentos/sistemas em operação nos prazos estabelecidos, sendo os valores acima estimados para referência.

No valor do investimento apontado acima, de R\$ 247.526.114,00, não está incluído o custo de desapropriação de terrenos atingidos pelo projeto, pois todos são de propriedade da União, Estado ou Município.

1.5. Prazo e Cronograma para Execução do Serviço

O serviço de construção das obras das vias elevadas está aprazado em 23 meses, tendo o cronograma início imediato, face ao longo tempo de construção.

A instalação dos sistemas tem cronograma proposto em função do cronograma das obras civis das vias elevadas e é estimado em 15 meses, sendo o prazo total do item estimado em 26 meses.

H

df

OBRAS CIVIS E SISTEMAS - VIAS ELEVADAS LINHA 1/LINHA 2

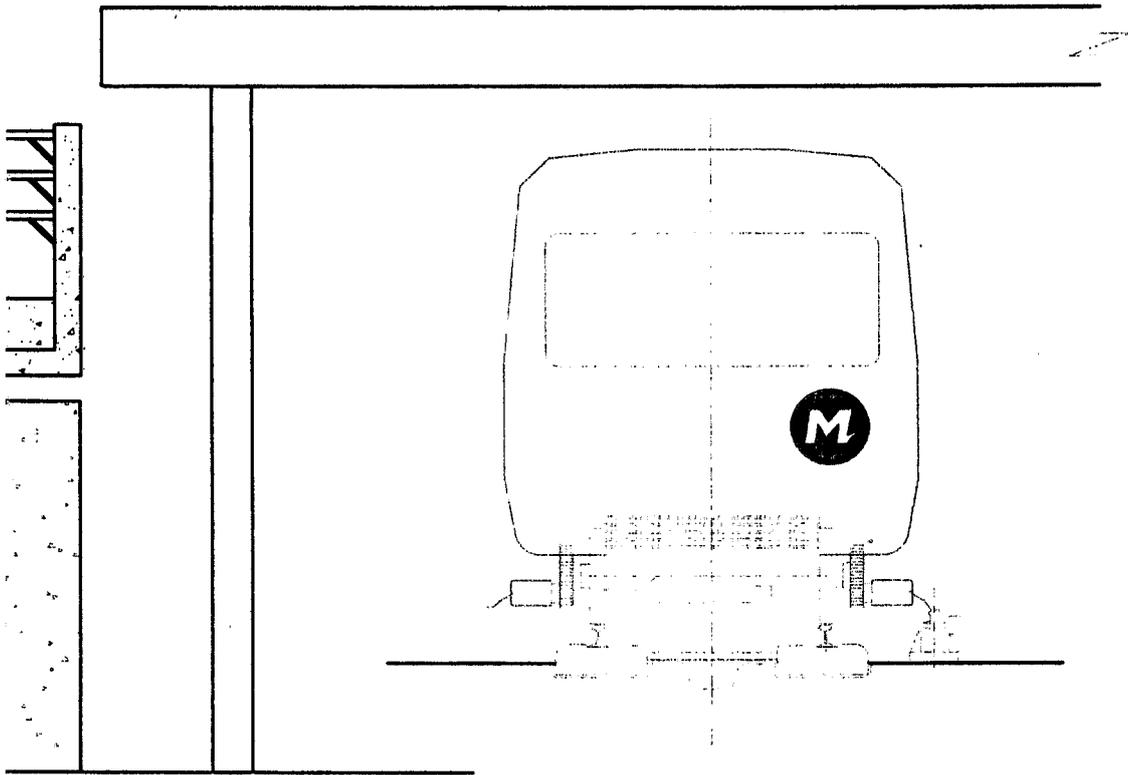
Prazo Item	2007												2008												2009												2010											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
1. Projeto civil																																																
2. Contratação da Construtora																																																
3. Construção																																																
4. Contratação do Instaladora																																																
5. Instalação dos sistemas																																																

Revisão	Modificação	Desenho	Aprovação	Data	
Título		Engenharia			
Linha 1A Detalhe ampliado					
Projeto	Ernesto/Jorge Cesar	01/06/07	escala	folha	IE-ENG-137
Desenho	Fabiano	04/06/07	s/e	1/2	
Verificação	Ernesto/Jorge Cesar	04/06/07	unidade	AO	
Resp.Téc.	Jorge César	04/06/07	-		

Handwritten signature or initials.

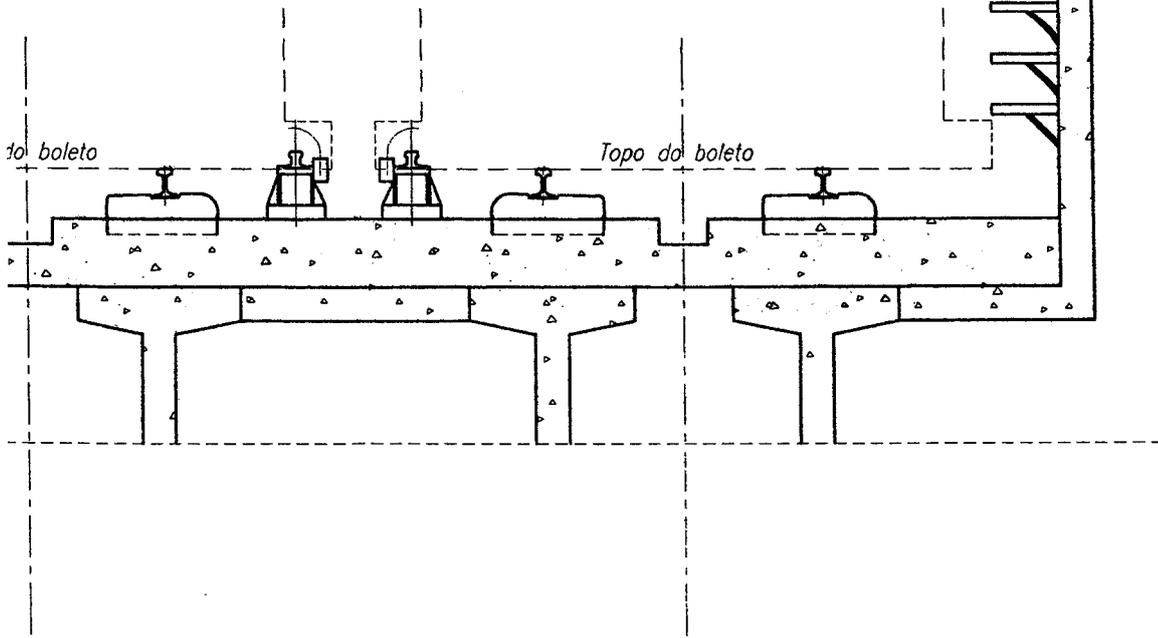
singela

Ense 604



Revisão	Modificação	Desenho	Aprovação	Data
Título		Engenharia		 METRÔ RIO
Projeto	Ernesto Jorge Cesar	02/06/07	escala	folha
Desenho	Fabiana	04/06/07	s/e	2/2
Verificação	Ernesto Jorge Cesar	04/06/07	Unidade	A1
Resp. Téc.	Jorge Cesar	04/06/07	-	-

J. C.

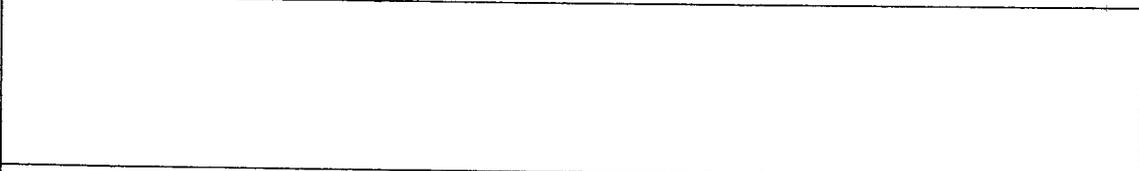


Modificação		Desenho	Aprovação	Data
Linha 1A com estação Uruguai Interligação SCR-CTR		Engenharia		 IE-ENG-152
Ernesto/Jorge Cesar	11/09/07	escala	Folha	
Fabiano	11/09/07	et. 1:10000	1/2	
Ernesto/Jorge Cesar	11/09/07	unidade	AO	
Jorge César	11/09/07	-	-	

01	- Renomeação da Numeração AMV do Pátio do CM - Alteração da Legenda	Fabiana	Ernesto	10/12/02
----	--	---------	---------	----------

Revisão	Modificação	Desenho	Aprovação	Data
---------	-------------	---------	-----------	------

PROJETISTA	CADISTA	
NOME: Marco A. F. Maciel	NOME:	
DATA: 09/12/02	DATA: / /	



CENTRO DE MANUTENÇÃO PRES.VARGAS	ESCALA Eh=1:10000
	Ev=1:2000

Nº	IE-SVP-168
-----------	------------

Handwritten signature or initials.

RO DE 3m

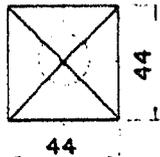
60

108

45,24
57,94

- 4 PORCA HL-M20 (NORMA NF F50.007)
- 5 JOU HL-M20 (NORME NF F50.007)
- 6 DELLE PLATE M20N
- 7 ARRUELA LISA M20N

M20



RME NF F 52.002)
(NORMA NF F 52.002)

2	1	FACE DIREITA EM MADEIRA			
1	1	FACE ESQUERDA EM MADEIRA			
ITEM	QUANT	NOME DAS PEÇAS	ST OU NORMA	MATERI-AL	OBSERVAÇÕES

PARA A MONTAGEM DE UM PLANO INCLINADO EM MADEIRA É O NECESSÁRIO

5	2	RONDELE PLATE M20N	E.27.611	ACIER OR DINAIRE	
4		ECROU HL-M20	ST 11	ACIER AF 50.2	LIVRE AVEC LE BOULON TETE DIAMANT
3	2	BOULON TETE DIAMANT M20-170-52	ST 11	ACIER AF 50.2	AVEC ECROU HL 20
2	1	JOUE EN BOIS DE DROITE		BOIS DUR	
1	1	JOUE EN BOIS DE GAUCHE		d°	
REPÈRE	NOBRE	DESIGNATION DES PIECES	ST OU NORME	MATIERE	OBSERVATIONS

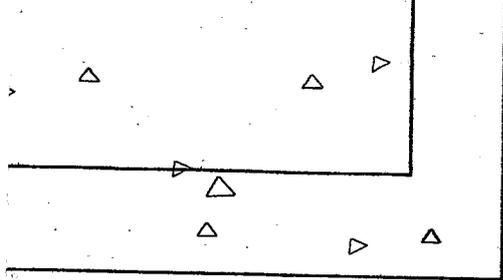
POUR LE MONTAGE D'UN PLAN INCLINÉ EN BOIS IL FAUT

16

c	MODIF PLANO INCLINADO	20/10					
b	MODIF. P/CONC.	7/76					
a	TRADUCTION EN PORTUGUESE	7/76					
INDICE	ESPECIFICAÇÃO	DATA	NOME	DATA	NOME	DATA	NOME
REVISÃO		VISTO DO COORDENADOR		VISTO DO COORD ARQUITETÓNICO		APROVAÇÃO (METRÔ)	
FONTES DE REFERÊNCIAS							
ASSUNTO						DESENHO Nº	
						CALCULOS ESTATICOS	
COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO							
(METRÔ)						<i>Pasta 41</i>	
CONSORCIO ETEP - SOFRETU							
AV. CALÓGERAS - 6-B/S/LJ - RIO DE JANEIRO							
PLANS INCLINÉS DE BARRE DE COURANT-MONTAGE ET DETAILS— PLANOS INCLINADOS DO 3° TRILHO-MONTAGEM E DETALHES						ESCALA	
						1/2 - 1/10 - 1/50	
						RJ-TV-82 c	
Nº		H - 9 9 1 2 . 0 8 2 c					

H C

Modificação		Desenho	Aprovação	Data
Proposta	Engenharia		 METRÔ RIO	
e Cesar	01/06/07	escala	folha	IE-ENG-139 
	04/06/07	s/e	1/2	
rge Cesar	04/06/07	unidade	AO	
r	04/06/07	-		



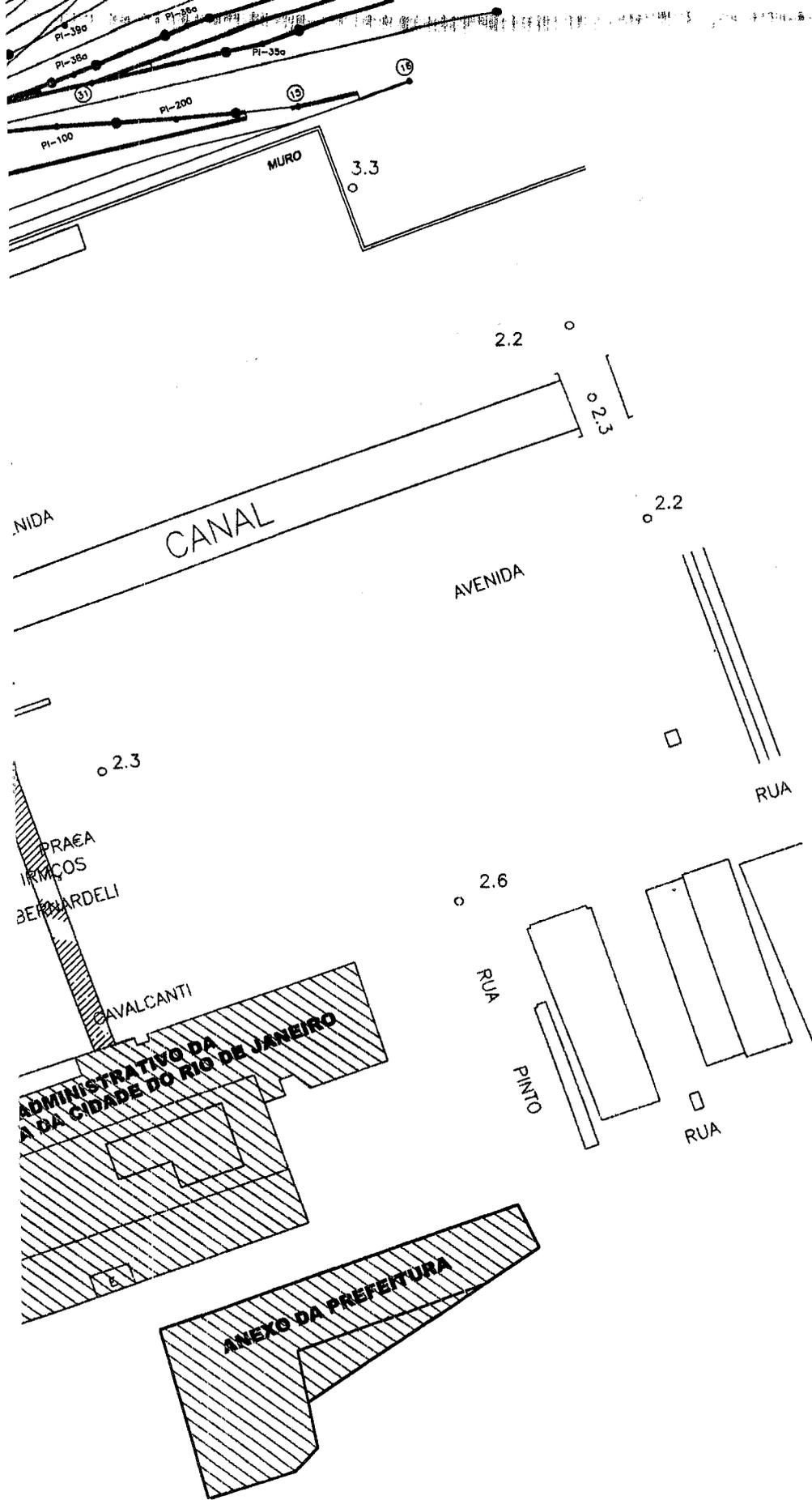
cação	Desenho	Aprovação	Data
uai. detalhes da	Engenharia		
ar	29/10/07	escala	folha
	31/10/07	eh 1:10000	1/2
esar	31/10/07	unidade	IE-ENG-158
	31/10/07	-	

[Handwritten signature]

JCH

Item	Modificação	Desenho	Aprovação	Data
Titulo Linha 1A - Estação Cidade Nova opção 1		Engenharia		 METRÔ RIO
Projeto	Ernesto/Jorge Cesar	01/11/07	escala	folha
Desenho	Fabiana	01/11/07	eh 1:10000	1/2
Aprovação	Ernesto/Jorge Cesar	01/11/07	unidade	AO
Resp. Tec.	Jorge César	01/11/07	-	

IE-ENG-159



Handwritten signature/initials

Revisão	Modificação	Aprovação	Data
Título		Engenharia	
Linha 1 A - Estação Cidade Nova - opção 2			
Projeto	Ernesto/Jorge Cesar	01/11/07	escala
Desenho	Fabiana	01/11/07	s/e
Verificação	Ernesto/Jorge Cesar	01/11/07	folho
Resp.Téc.	Jorge César	01/11/07	1/1
			unidade
			AO
			N° do desenho
			IE-ENG-160



3. AMPLIAÇÃO DO SISTEMA DE ENERGIA DE TRACÇÃO DA LINHA 1

3.1. Histórico

O sistema de energia de tração de uma linha de metrô é projetado em função do intervalo a ser praticado nos picos da linha e da quantidade de carros em circulação nesses momentos.

A Linha 1 teve seu sistema de energia projetado para atender ao intervalo mínimo de 90 segundos para circulação de trens de seis carros. Entretanto, em razão do intervalo a ser praticado nas fases iniciais do projeto, os equipamentos foram implantados considerando intervalos de até 180 segundos.

3.2. Situação Atual

A condição do sistema de energia de tração da Linha 1 permite a circulação de trens com seis carros em intervalos de até 3 minutos, porém não atenderá ao intervalo de 120 segundos previsto para ocorrer no trecho Central-Botafogo, onde circularão os trens da Linha 1 e da Linha 2, simultaneamente.

3.3. Situação após o Investimento

A condição da Linha 1 após a ampliação do sistema de energia de tração, com a inclusão de mais duas subestações retificadoras, em Uruguaiana e Largo do Machado, atenderá a meta de expansão do serviço, permitindo a circulação simultânea dos trens das linhas 1 e 2, de forma alternada, no trecho Central-Botafogo, com intervalo entre trens da ordem de 120 segundos.

3.4. Investimento

O investimento estimado para a ampliação do sistema de energia de tração da Linha 1 é de R\$ 9.317.000,00.

A obrigação aqui prevista é de resultado, assim entendido como a entrega dos equipamentos/sistemas em operação nos prazos estabelecidos, sendo os valores acima estimados para referência.

3.5. Prazo e Cronograma de Implantação do Sistema

O prazo de implantação é estimado em 17 meses, englobando as fases de contratação, projeto e instalação, tendo sido o cronograma definido em função do momento em que o sistema é necessário para o projeto.

AMPLIAÇÃO DO SISTEMA ENERGIA DA LINHA 1

Prazo Item	2007			2008			2009			2010											
	J	F	M	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	M	J	A	S	O	N	D
1. Contratação da Instaladora																					
2. Elaboração do projeto																					
3. Montagem dos equipamentos																					

4. IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE PILOTAGEM AUTOMÁTICA NO TRECHO CIDADE NOVA/CENTRAL

4.1. Histórico

O sistema de Pilotagem Automática opera somente na Linha 1. A ligação projetada implica a necessidade de que os trens entrem e saiam da Linha 1 em modo de condução de Pilotagem Automática onde circularão, no trecho comum Central / Botafogo, com intervalos de 120 segundos.

4.2. Situação Atual do Sistema

A circulação dos trens atualmente é realizada em condução manual nas vias de ligação da Linha 1 com o Centro de Manutenção, e os trens da Linha 2 não possuem esse sistema instalado em suas cabines.

4.3. Situação após o Investimento

O trajeto entre a nova estação Cidade Nova e a estação Central da Linha 1 será percorrido em modo de condução Pilotagem Automática.

Para tanto, a via entre essas duas estações, da qual fará parte a zona de manobras de Central, será equipada com o sistema de Pilotagem Automática, bem como os trens da série ALSTOM – 22 cabines – serão dotados de equipamentos embarcados que permitam trafegar nesse modo de condução.

4.4. Investimento

O investimento nesse item, já considerando a instalação do sistema fixo entre as estações Cidade Nova e Central, bem como os equipamentos embarcados para 22 cabines, é estimado em R\$ 22.699.600,00.

A obrigação aqui prevista é de resultado, assim entendido como a entrega dos equipamentos/sistemas em operação nos prazos estabelecidos, sendo os valores acima estimados para referência.

4.5. Prazo de Instalação e Cronograma do Sistema

O prazo de instalação do sistema é estimado em 21 meses, tendo sido o cronograma elaborado para início imediato e as fases de instalação compatibilizadas com a previsão de término das obras da nova Linha 1A.

IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA ATO

Prazo Item	2007			2008			2009			2010																
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D		
1. Contratação do fornecedor																										
2. Projeto e planejamento de montagem																										
3. Montagem do sistema																										

5. ATUALIZAÇÃO DO CENTRO DE CONTROLE

5.1. Histórico

O Centro de Controle da Operação do Metrô, no âmbito do processo de conclusão dos sistemas críticos, estará totalmente reformulado e modernizado, porém atendendo à configuração original do sistema, sem incorporar a ligação da Linha 1 com a Linha 2 – Linha 1 A.

A condição atual dos sistemas de controle impede que seja postergada sua modernização, o que implica a execução da fase de modificação aqui descrita, quando da alteração da configuração das linhas.

5.2. Situação do Sistema antes do Investimento

Conforme descrição de escopo e cronograma constante do item Conclusão de Sistemas Críticos, o Centro de Controle será modernizado e terá suas instalações concluídas para atender a configuração atual da rede, face a urgência dessas ações em função da sua condição atual de operação.

5.3. Situação após o Investimento

Terminado o investimento nesse item o Centro de Controle estará totalmente adaptado para a nova configuração das linhas, permitindo o controle e supervisão do sistema, com a efetividade necessária.

5.4. Valor Previsto para o Investimento

O valor estimado para o investimento na adaptação do Centro de Controle para a nova configuração das linhas é de R\$ 15.087.732,00.

A obrigação aqui prevista é de resultado, assim entendido como a entrega dos equipamentos/sistemas em operação nos prazos estabelecidos, sendo os valores acima estimados para referência.

5.5. Prazo de Implantação e Cronograma

O prazo de implantação e o cronograma de fornecimento e serviços foram adequados ao cronograma do projeto da nova Linha 1 A, com um todo, estando previsto para ocorrer em 29 meses e com o cronograma representado abaixo.

MODIFICAÇÃO DO CENTRO DE CONTROLE

Prazo Item	2007			2008			2009			2010										
	J	F	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	J	J	A	S	O	N	D
1. Especificação																				
2. Contratação																				
3. Aquisição equipamentos																				
4. Projeto, codificação e montagem																				
5. Testes: laboratório e campo																				
6. Operação assistida																				

SEXTO TERMO ADITIVO

ANEXO II

49

Anexo II

Memória de Cálculo do Custo por Passageiro Pagante Acrescido ao Sistema e a Fórmula de Apuração de Revisões da Outorgas nos Termos da cláusula primeira, parágrafo nono

1. Memória de Cálculo do Custo por Passageiro Pagante Acrescido ao Sistema

Durante o ano de 2006, e de acordo com os dados apresentados na Tabela 1, a Concessionária desembolsou R\$23.467.576,68 (vinte e três milhões, quatrocentos e sessenta e sete mil e quinhentos e setenta e seis reais e sessenta e oito centavos) referentes às parcelas da outorga mensal, que engloba a remuneração ao Estado do Rio de Janeiro para a operação das linhas 1 e 2 do sistema metroviário, excluindo-se a estação Siqueira Campos.

Tabela 1

ANO	MÊS	Total Entradas Pagas no Sistema	Total do Movimento de Pagantes em Siqueira Campos (SCP)	Total Entradas Pagas no Sistema ex-SCP
			Total	
2006	01	9.057.493	1.073.442	7.984.051
2006	02	8.630.416	948.145	7.682.271
2006	03	9.717.363	974.625	8.742.738
2006	04	8.449.712	858.620	7.591.092
2006	05	9.726.037	975.999	8.750.038
2006	06	8.899.538	892.596	8.006.942
2006	07	9.314.794	966.500	8.348.294
2006	08	10.224.923	991.936	9.232.987
2006	09	9.336.804	904.552	8.432.252
2006	10	9.767.150	938.106	8.829.044
2006	11	9.354.539	927.131	8.427.408
2006	12	10.027.085	947.960	9.079.125
Total		112.505.854	11.399.612	101.106.242

Pagamento 2006 Outorga Original
R\$ 23.467.576,68
R\$ 0,23

Conforme demonstrado acima, também durante o mesmo exercício, a Concessionária transportou 101.106.242 (cento e um milhões, cento e seis mil e duzentos e quarenta e dois) passageiros pagantes, desconsiderando a movimentação de pagantes na Estação Siqueira Campos.

O valor desembolsado da outorga mensal dividido pelo número de passageiros pagantes transportados no sistema metroviário no ano de 2006 resulta no **custo unitário de passageiros pagantes transportados no SISTEMA de R\$0,23** (vinte e três centavos de reais), resumido na fórmula abaixo:

Custo unitário de passageiros pagantes transportados no SISTEMA =
(Parcelas da outorga mensal devido pela Concessionária no ano de 2006 : Número de passageiros pagantes, desconsiderando a movimentação de pagantes na Estação Siqueira Campos)

2. Fórmula de Apuração de Revisões da Outorgas nos Termos da cláusula primeira, parágrafo nono

A revisão do preço da Outorga será calculada como o montante mensal equivalente ao produto de: (a) o número de passageiros pagantes acrescidos ao sistema no mês corrente, vezes (b) o custo por passageiro pagante acrescido ao sistema, de acordo com a formula abaixo.

Para fins dos termos da cláusula primeira, parágrafo nono serão considerados (i) passageiros pagantes acrescidos ao sistema aqueles passageiros que embarcarem na nova estação no mês corrente; e, (ii) o custo por passageiro pagante acrescido ao SISTEMA, desde já fixado em R\$ 0,23 (vinte e três centavos de reais), de acordo com 1 anterior, valor este a ser reajustado a cada 12 (doze) meses, contados da assinatura deste ADITIVO, com base na variação do IGP-M da Fundação Getúlio Vargas, e, no caso de extinção do IGP-M, pelo índice que o vier a substituir, e, ainda, na sua falta, pelo índice que venha a ser indicado de comum acordo entre as Partes.

$$RPO_j = NPPAS_{j-1} * CPPAS * FC$$

RPO_j = valor da outorga a ser paga no mês "j"

NPPAS_{j-1} = numero de passageiros pagantes acrescidos ao sistema no mês imediatamente anterior à "j"

CPPAS = R\$0,23

FC = (Número Índice IGP-M do junho do ano de apuração : Número Índice IGP-M do junho de 2007)

O pagamento da valor da outorga será efetuado até o quinto dia útil do mês subsequente ao apurado.

SEXTO TERMO ADITIVO

ANEXO III

Handwritten signature or initials

ANEXO III

LISTAGEM DOS PROCESSOS JUDICIAIS E ADMINISTRATIVOS ENVOLVENDO A OPPORTRANS CONCESSÃO METROVIÁRIA S/A E O ESTADO DO RIO DE JANEIRO:

I) Processos Judiciais:

1) Processo: nº 1999.001.000610-3

Autora: Opportrans Concessão Metroviária S/A

Réu: Estado do Rio de Janeiro

Vara: 7ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Ação Ordinária

- **Objeto:** Anexo IV do Contrato de Concessão – Cumprimento das obrigações assumidas pelo Estado no referido Anexo e ressarcimento dos investimentos emergenciais realizados pela Concessionária, em decorrência do descumprimento das obrigações assumidas;

2) Processo: 2000.001.035272-6

Autora: Opportrans Concessão Metroviária S/A

Réus: Estado do Rio de Janeiro e ASEP-RJ

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Medida Cautelar Inominada (em apenso a Ação Ordinária 2000.001.073499-4)

- **Objeto:** Obtenção de liminar visando o reajustamento da tarifa para R\$ 1,22, com fulcro na cláusula décima primeira, inciso VII do contrato de concessão;

3) Processo: nº 2000.001.073499-4

Autora: Opportrans Concessão Metroviária S/A

Réus: Estado do Rio de Janeiro e ASEP-RJ

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Ação Ordinária

- **Objeto:** Obtenção de ressarcimento pelo atraso no reajuste de tarifa do ano de 2000, com fulcro na cláusula décima primeira, inciso VII do contrato de concessão;

4) Processo: nº 2002.001.157288-0 e Reconvenção

Autora: Opportrans Concessão Metroviária S/A

Réu: Estado do Rio de Janeiro e RIOTRILHOS

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Ação Ordinária

- **Objeto:** Cobrança de créditos relativos aos bilhetes vendidos anteriormente da data de tomada de posse, com fulcro na cláusula sexta do primeiro termo aditivo ao contrato de concessão;

5) Processo: nº 2000.001.140551-9 e Reconvenção

Autora: Oportrans Concessão Metroviária S/A

Réu: Estado do Rio de Janeiro

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Ação Ordinária de Obrigação de Fazer

- **Objeto:** Condenar o Estado do Rio de Janeiro para que cumpra, no prazo de 24 horas, a obrigação de fazer de promover a substituição de todas as penhoras já efetivadas contra a Concessionária, bem como as que vierem a ocorrer no curso da ação;

6) Processo: 2002.001.027177-9

Autora: Oportrans Concessão Metroviária S/A

Réu: Estado do Rio de Janeiro

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Medida Cautelar Incidental (em apenso processo 2000.001.140551-9)

- **Objeto:** (i) expedição de guia para depósito judicial da parcela da outorga da concessão relativa ao mês de abril de 2002; (ii) suspensão, a partir do mês de maio de 2002, do pagamento de toda e qualquer parcela do preço da concessão até que se atinja o montante correspondente dos valores penhorados judicialmente;

7) Processo: nº 2002.001.104624-0

Autora: Oportrans Concessão Metroviária S/A

Réu: Estado do Rio de Janeiro

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Ação de Consignação em Pagamento

- **Objeto:** Consignação das parcelas mensais do preço da concessão;

8) Processo: 2003.001.010820-2 e Reconvenção

Autora: Oportrans Concessão Metroviária S/A

Réus: Estado do Rio de Janeiro e RIOTRILHOS

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Ação Ordinária

- **Objeto:** Ressarcimento de valores pagos pela Concessionária relativos a períodos fracionados de 13º e férias de empregado absorvidos que eram devidos pela Cia. do Metropolitano, com fulcro na cláusula vigésima terceira, parágrafo nono do contrato de concessão;



9) Processo: 2004.001.068352-1 e Reconvenção

Autora: Opportrans Concessão Metroviária S/A

Réu: Estado do Rio de Janeiro

Vara: 2ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Ação Ordinária

- **Objeto:** ressarcimento pela gratuidade concedida aos estudantes da rede pública federal, estadual e municipal, para acesso ao sistema metroviário, nos termos da cláusula sexta, §5º do contrato.

10) Processo: nº 2005.001.020476-1

Autor: Estado do Rio de Janeiro

Ré: Opportrans Concessão Metroviária S/A

Vara: 4ª Vara de Fazenda Pública

Tipo de Ação: Execução por Título Extrajudicial

- **Objeto:** Execução objetivando o recebimento de quantia relativa a diferença entre o que supostamente deveria ter sido pago e o que foi depositado pela Concessionária, por força de determinação judicial (bloqueios judiciais – outorga).

II) Processos Administrativos (AGETRANS):

1) Processo Administrativo: nº E-04/077.642/2002

Assunto: Revisão Quinquenal da Tarifa Padrão

Relator: Conselheiro Francisco Reis

Concessionária: Opportrans Concessão Metroviária S/A

2) Processo Administrativo: nº E- 04/077.658/2002 (E- 04887.295/1999 apenso E-04/079.248/01)

Assunto: Outorga Suplementar Estação Siqueira Campos

Relator: Conselheiro Antonio de Carvalho

Concessionária: Opportrans Concessão Metroviária S/A

3) Processo Administrativo: nº E-04/887205/1999

Assunto: Reembolso Bilhetes Antigos

Relator: Conselheiro Antonio Carvalho

Concessionária: Opportrans Concessão Metroviária S/A

4) Processo Administrativo: nº E-04/077.420/2002 apenso nº E-04/077.126/2002

Assunto: Estudo Receitas Acessórias

Relator: Conselheiro Maurício Agnelli

Concessionária: Opportrans Concessão Metroviária S/A

5) Processo Administrativo: nº E-04/887.195/1999

Assunto: Penhora na renda da Concessionária (Sucessão)

Relator: Sem distribuição

4

04

Concessionária: Opportrans Concessão Metroviária S/A

6) Processo Administrativo: nº E-04/079.004/2000 apenso nº E-04/079.154/2000

Assunto: Gratuidades no sistema metroviário (lei estadual nº 3339/1999)

Relator: Conselheiro Maurício Agnelli

Concessionária: Opportrans Concessão Metroviária S/A

