

# CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA

**[2021]**



---

## Sumário

1. Identificação Geral.....	3
2. Mensagem dos Administradores .....	4
3. Interesse Público Subjacente às Atividades Empresariais.....	5
4.5. Metas Relativas ao Desenvolvimento de Atividades que Atendam aos Objetivos de Políticas Públicas ....	8
5. Recursos para Custeio das Políticas Públicas.....	10
6. Impactos Econômico-Financeiros da Operacionalização das Políticas Públicas (R\$ MIL).....	12
7. Estrutura de Gerenciamento de Riscos .....	14
8. Governança Corporativa.....	16
9. Remuneração dos Administradores, Membros do Conselho Fiscal, Membros do Comitê de Auditoria e Empregados .....	17

## 1. IDENTIFICAÇÃO GERAL

Em conformidade com o art. 8º, incisos I e VIII, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração subscreve a presente Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa, referente ao exercício social de 2021.

**CNPJ:** 42.357.483/0001-26

**NIRE (Sede):** 33300083243

**Sede:** SAUS Quadra 1, Lotes 1/6, Bloco H

Ed. Telemundi II -2º, 11º ao 14º andar

CEP 70.070-010

Brasília – DF

**Tipo de Estatal:** Empresa Pública

**Acionista Controlador:** União

**Subsidiária:** Não há

**Tipo Societário:** Sociedade Anônima

**Tipo de Capital:** Fechado

**Abrangência de atuação:** Território nacional

**Setor de Atuação:** Metroferroviário

### Audidores Independentes

Russell Bedford Auditores Independentes S/S

(11) 3030.5034

e-mail: [financeiro@russellbedford.com.br](mailto:financeiro@russellbedford.com.br)

### Conselheiros de Administração

Andrea Maria Ramos Leonel | CPF: \*\*\*.434.358-\*\*

Bernardo Souza Barbosa - Presidente do Conselho | CPF: \*\*\*.612.887-\*\*

Cirano Lopes de Oliveira - Representante dos empregados | CPF: \*\*\*.683.684-\*\*

Daniel de Oliveira Duarte Ferreira | CPF: \*\*\*.300.668-\*\*

Manoel Renato Machado Filho | CPF: \*\*\*.239.401-\*\*

Welerson Cavalieri | CPF: \*\*\*.942.956-\*\*

### Membros da Diretoria Executiva

José Marques de Lima, Diretor-Presidente | CPF: \*\*\*.472.354-\*\*

Pedro Augusto Cunto de Almeida Machado, Diretor | CPF: \*\*\*.658.257-\*\*

## 2. MENSAGEM DOS ADMINISTRADORES

O ano de 2021 ainda trouxe consigo reflexos significativos da pandemia da covid-19 nas operações da CBTU. Com o avanço da vacinação no país, foi possível retornar às atividades presenciais da maioria dos colaboradores. As medidas de combate ao vírus, como a utilização de máscaras, álcool em gel e o distanciamento físico ainda foram reforçadas não só nas operações, mas também nos postos administrativos. Além disso, durante o ano foram aplicados testes sorológicos e PCR para a realização do acompanhamento periódico dos colaboradores, como mais uma medida importante para a garantia de um ambiente de trabalho sadio e mais seguro.

Ao longo do exercício, a demanda de passageiros se manteve razoavelmente estável, apresentando ligeira tendência de alta nos últimos meses. Com isso, as receitas Operacional e Total tiveram recuperação frente ao ano anterior. Entretanto, considerando a curva de demanda, todas as transformações no cenário pós-pandemia, a crise econômica e os efeitos do reposicionamento das tarifas, a Companhia não espera retomar os volumes de passageiros pré-pandemia nos próximos anos, sendo mais provável que essa demanda se estabilize entre 50% e 60% dos números de 2019.

No que diz respeito à operação, atividade fim da Companhia de alto impacto social, cabe destacar a inauguração das duas pontes ferroviárias sobre o Rio Pirapama, em Cabo de Santo Agostinho (Recife); a continuidade dos projetos de implantação das Linhas Branca e Roxa de Natal, resultado dos investimentos do Governo Federal, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional, com a expansão de mais de 20km de vias; a conclusão das obras de revitalização das Estações Utinga e Rio Novo, que incluíram projeto de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida ou em cadeiras de rodas; a implantação de 4 desvios ferroviários em João Pessoa (Borracharia, Ilha do Bispo, Shopping e Poço), o que aumentará a oferta de composições e a consequente diminuição do intervalo entre os trens, além da contração da reforma das estações Jacaré, Bayeux e Várzea Nova; e o avanço das negociações junto à Braskem visando uma solução definitiva para o seccionamento da via de Maceió, em razão do fenômeno de subsidência do solo na região.

Por fim, destacamos o difícil cenário orçamentário da Companhia, com histórico de dotações insuficientes para sua operação e manutenção, situação que se agravou em 2021 e se mantém grave em 2022, quando será necessário crédito suplementar para a garantia da continuidade.

### **3. INTERESSE PÚBLICO SUBJACENTE ÀS ATIVIDADES EMPRESARIAIS**

Com o advento da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, reafirmou-se o compromisso com o interesse coletivo e desenvolvimento urbano das cidades, considerando como parte relevante neste cenário o sistema de mobilidade urbana com a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas. A inserção do direito ao transporte no rol dos direitos sociais se traduz como evidência da valorização e importância da mobilidade urbana das pessoas.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), empresa pública controlada pela União, foi criada em 1984 com o objetivo de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país, atividades estas de cunho estratégico para a promoção da mobilidade urbana.

Vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional, a Companhia vem suprindo a demanda da população que atende, contribuindo para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e para melhoria da qualidade de vida dos grandes centros urbanos.

Tendo sob a sua operação os sistemas de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal, o desempenho da CBTU revela a sua capacidade em promover a mobilidade e a acessibilidade da população ao transporte público, através da adoção de diretrizes que consolidem metrô e Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs) como principais modais para as grandes e médias cidades brasileiras.

Em 3 de setembro de 2019, por meio do Decreto nº 9.999, a Companhia foi qualificada, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, a ser incluída no Programa Nacional de Desestatização.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos está ciente da sua responsabilidade como protagonista da mobilidade urbana nas regiões metropolitanas em que atua, sendo modal troncal e concatenando ações colaterais para minimizar as externalidades negativas geradas pelos congestionamentos, atrasos, intrusão visual, acidentes, ruídos, emissão de gases de efeito estufa e seus impactos nocivos sobre a saúde da população e sobre o meio ambiente.



## 4. POLÍTICAS PÚBLICAS

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional, tem como objetivo operar modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país. Tendo sob a sua operação os sistemas de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal, o desempenho da CBTU revela a sua capacidade em promover a mobilidade e a acessibilidade da população ao transporte público, através da adoção de diretrizes que consolidem metrô e Veículos Leves sobre Trilhos - VLT como principais modais para as grandes e médias cidades brasileiras.

Os parâmetros e objetivos estratégicos estão publicados e podem ser consultados no site da Companhia em [www.cbtu.gov.br/index.php/pt/a-cbtu/a-companhia/missao-visao-valores-objetivos](http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/a-cbtu/a-companhia/missao-visao-valores-objetivos).

### 4.1. MISSÃO

Promover e prover a mobilidade urbana por meio do transporte de pessoas sobre trilhos, como agente do Governo Federal, contribuindo para a qualidade de vida e desenvolvimento sustentável das cidades.

### 4.2. VISÃO

Tornar-se referência no planejamento, projeto, implantação e operação do transporte urbano de pessoas sobre trilhos, propiciando a ampliação da participação deste modal nas cidades e a expansão da malha metro-ferroviária nacional.

### 4.3. VALORES

*Comprometimento* - Identificar-se com a missão da organização.

*Eficácia* - Fazer as tarefas de forma a atingir os objetivos esperados.

*Planejamento* - Elaborar planos para evitar improvisação na organização.

*Probidade* - Administrar de maneira adequada o dinheiro público.

*Qualidade* - Comprometer-se com o aprimoramento dos produtos e serviços.

### 4.4. OBJETO SOCIAL

De acordo com seu Estatuto Social, artigo 4º, a CBTU define como seu objeto social:

- a) a execução dos planos e programas aprovados pelo Ministério do Desenvolvimento Regional, em consonância com o Plano Nacional de Viação, destinado a reger os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbanos;
- b) o planejamento, o estudo, os projetos, a construção e a implantação de serviços de transporte de passageiros sobre trilhos, nas regiões metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços, em estreita consonância com a política de transporte e desenvolvimento urbano;

- c) a operação e a exploração comercial dos serviços de transporte de passageiros sobre trilhos;
- d) o gerenciamento das participações societárias da União em empresas de transporte de passageiros sobre trilhos; e
- e) explorar economicamente a marca, patente, a denominação, a insígnia, bem como todos os recursos ou potências da sociedade, a exemplo do conhecimento tecnológico e administrativo, bens móveis e imóveis, áreas, espaços, equipamentos, podendo prestar serviços a terceiros no âmbito do domínio da atividade, direta ou consorcialmente.

#### **4.5. METAS RELATIVAS AO DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES QUE ATENDAM AOS OBJETIVOS DE POLÍTICAS PÚBLICAS**

##### **Pernambuco**

A CBTU inaugurou duas pontes ferroviárias sobre o Rio Pirapama, em Cabo de Santo Agostinho. A primeira, com 100 metros de extensão, está localizada entre as estações Ponte dos Carvalhos e Santo Inácio, na região metropolitana da capital pernambucana. A segunda, por sua vez, tem a extensão de 90 metros. A infraestrutura é parte do projeto de duplicação da Linha Sul Diesel do sistema VLT do Metrô do Recife. Juntas, as duas estruturas receberam R\$ 24,9 milhões em investimentos federais.

Com a finalização das obras, a CBTU em Recife espera atender 21 mil passageiros diários adicionais no trajeto de Cajueiro Seco a Cabo de Santo Agostinho. A quantidade de estações passará de 4 para 6, reduzindo o tempo de percurso entre as estações de VLT de 51 para 23 minutos.

##### **Minas Gerais**

Ao longo de 2021 foram realizadas diversas melhorias em estações, com o apoio da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS).

Devido às diversas medidas de controle adotadas durante a pandemia no ano de 2020, principalmente a redução de jornada de trabalho do comércio e das frotas de ônibus municipais e metropolitanos, houve o parcelamento de repasses devidos à CBTU/Superintendência pelos consórcios com os quais a Companhia se relaciona.

Por fim, foi aprovada, na Assembleia Geral Extraordinária do mês de novembro, a cisão parcial da CBTU para a constituição da Sociedade Anônima Veículo de Desestatização MG Investimentos S.A. – VD MG.

##### **Rio Grande do Norte**

No âmbito do projeto de modernização e expansão do Sistema de Trens Urbanos de Natal, o Governo Federal, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), vai investir R\$ 97,2 milhões em obras de mobilidade urbana e drenagem de águas pluviais no Rio Grande do Norte. Os investimentos dizem respeito à implantação da Linha Branca (ampliação da Linha Sul) e da Linha Roxa (ampliação da Linha Norte).

O projeto de implantação da Linha Branca compreende 24km de via com a construção de quatro estações, ligando Parnamirim a São José de Mipibu e Nísia Floresta, o que irá atender cerca de 7 mil pessoas e, ainda, contribuir com o turismo na região.

O projeto de implementação da Linha Roxa compreende 4 km de via e três estações, expandindo o sistema de trens em direção ao município de São Gonçalo do Amarante. Ao término das obras, a oferta de meios de mobilidade será ampliada aos moradores dos bairros Jardins e aos trabalhadores do parque industrial existente na região.

O orçamento para as obras já foi todo garantido. A entrega está prevista para o 1º semestre de 2022.

### **Alagoas**

Na Estação Utinga foi inaugurada uma nova plataforma de embarque com acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida ou em cadeira de rodas. O local foi reformado e ampliado, oferecendo mais segurança, conforto e celeridade no embarque e desembarque dos usuários. A estação fica localizada numa área de difícil acesso ao transporte público, sendo a alternativa mais barata e viável para moradores e trabalhadores da região.

A Estação Rio Novo, importante elo entre Maceió e Rio Largo, também foi revitalizada, tornando-se acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Desde abril de 2020, o trecho entre Bebedouro e Bom Parto foi interditado devido ao problema ocasionado pela extração de sal na cidade pela empresa Braskem. Dessa forma, a circulação passou a ser, na Linha Norte, pelo trecho Lourenço-Bebedouro, e na Linha Sul, pelo trecho Bom Parto-Jaraguá, reduzindo drasticamente o número de passageiros transportados. Vários moradores da região do Mutange, Bebedouro, Bom Parto foram realocados devido aos graves danos em vias e residências.

Ao longo de 2021, as empresas discutiram formas e estratégias para a melhoria da operação provisória e para uma solução definitiva para o trecho de ferrovia interditado, diante dos prejuízos causados aos milhares de usuários do transporte ferroviário de Maceió, que desde a interrupção passaram a ter como opção a baldeação feita por ônibus, aumentando o trajeto em mais de 50 minutos.

### **Paraíba**

Foram implantados 4 desvios ferroviários (Borracharia, Ilha do Bispo, Shopping e Poço) que possibilitarão o aumento na quantidade de trens operando simultaneamente e, conseqüentemente, a diminuição no intervalo de tempo entre trens, aumentando, assim, a capacidade de passageiros transportados diariamente e a qualidade na prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros na Região metropolitana de João Pessoa.

Ao fim do ano de 2021 foram contratadas reformas para 3 estações: Jacaré, Bayeux e Várzea Nova.

## 5. RECURSOS PARA CUSTEIO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

A CBTU conta com recursos financeiros das seguintes fontes:

1. De capital próprio;
2. Transferências e subvenções previstas no orçamento do Governo Federal;
3. Receitas decorrentes da prestação dos serviços de transporte de passageiros, considerada receita operacional;
4. Renda de bens patrimoniais;
5. De operações de crédito;
6. Produto de aplicações financeiras;
7. Receitas da exploração comercial das áreas lindeiras às vias metroviárias, receitas da exploração comercial, receitas provenientes de aluguéis das lojas comerciais e de espaços imobiliários nas estações e terminais de passageiros, receitas de recursos de publicidade e da locação de espaços físicos nas estações, receitas de recursos de publicidade em escadas rolantes e elevadores nas estações, receitas provenientes da exploração de meios de comunicação para transmissão e divulgação de imagem e som nas estações e trens, receitas de recursos de publicidade nos trens, interna e externamente, receitas de recursos de publicidade nas vias metroviárias, cercas, alambrados, muros de contenção, são as consideradas receitas extra-operacionais.

A Lei Orçamentária Anual de 2021 foi aprovada com a dotação orçamentária inicial de R\$ 1.119.326.047,00. Até 31 de dezembro, esse valor recebeu suplementações no montante de R\$ 429.390.928,00, chegando ao valor final de R\$ 1.548.716.975,00.

### 5.1. DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA INSUFICIENTE

A Lei nº 14.303, de 21 de janeiro de 2022, Lei Orçamentária Anual (LOA 2022), apresenta o valor de R\$ 1.317.861.892,00 para a CBTU, valor este R\$ 9.045.611,00 inferior ao indicado no Projeto de Lei Orçamentária (PLOA 2022). Esse corte atingiu diretamente as ações que compõem as despesas discricionárias, reforçando a falta de recursos mínimos para as operações ao longo do ano.

Os valores consignados na LOA 2022 estão assim divididos:

- R\$ 1.101.562.995,00 para Despesas Obrigatórias, sendo:
  - R\$ 626.843.368,00 para Despesas de Pessoal e Benefícios; e
  - R\$ 474.719.627,00 para Sentenças Judiciais, incluindo os pagamentos previstos no âmbito do Acordo com a Fundação REFER.
- R\$ 216.298.897,00 para Despesas Discricionárias, aí incluídas todas as ações administrativas, de manutenção e de operação, tais como segurança; limpeza de vias e trens; manutenção de

vias, trens e rede aérea; energia de tração e combustíveis; bilhetagem; investimentos; entre outros.

A necessidade de recursos não suprida pelo Orçamento de 2022 para despesas de funcionamento (operação e manutenção) é estimada em R\$ 85 milhões, o que continua contribuindo para a degradação dos sistemas.

A CBTU vem enfrentando um difícil cenário orçamentário, com histórico de dotações insuficientes para sua operação e manutenção, situação que se agravou em 2021 e se manterá grave em 2022, quando será necessário crédito suplementar para a garantia da continuidade das operações.

Essa insuficiência orçamentária histórica não impacta somente as políticas públicas executadas pela Companhia como agente do Governo Federal, mas põe em risco os milhões de passageiros que utilizam os trens, metrô e VLTs anualmente.

Além disso, há necessidade de recursos para a recuperação dos 5 sistemas operados pela CBTU (cerca de R\$ 2 bilhões), sendo a parcela urgente a emergencial apresentada abaixo.

<b>DESPESAS</b>	<b>R\$</b>	<b>%</b>
Substituição do Sistema de Sinalização de Tráfego	126.000.000	20%
Trens e VLT's – Recuperação e Peças de Reposição	157.500.000	25%
Recuperação e Aquisição de Máquinas Especiais	41.600.000	7%
Recuperação de Estações e Acessibilidade	45.800.000	7%
Recuperação da Via Permanente	101.400.000	16%
Intervenções Emergenciais no Sistema Elétrico	34.500.000	5%
Edificações, Equipamentos e Instrumentos para Oficina	29.200.000	5%
Segurança e Combate a Incêndio	10.700.000	2%
Substituição de Dormentes (RRA)	70.000.000	11%
Tecnologia da Informação	15.000.000	2%
<b>TOTAL</b>	<b>631.700.000</b>	<b>100%</b>

A Empresa teria capacidade de executar tal programa ao longo de 2 anos, assim, o aporte desses recursos poderia ser dividido.

## 6. IMPACTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS DA OPERACIONALIZAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS (R\$ MIL)

A CBTU executou 100% dos recursos disponibilizados para investimentos e demais despesas discricionárias de administração e 99,96% dos recursos disponibilizados para o funcionamento dos sistemas, demonstrando grande eficiência em sua execução orçamentária.

AÇÃO GOVERNO	LEI + CRÉDITOS (A)	LIMITE DE EMPENHO (B)	EMPENHO (C)	% (C/B)	LIQUIDADO (INCLUI RAP) (D)	LIMITE FINANCEIRO (E)	PAGO (INCLUI RAP) (F)	% (F/E)
Administração da Unidade	15.389	15.389	15.389	100,00%	12.301	12.339	12.339	100,00%
Funcionamento dos Sistemas	190.186	190.186	190.107	99,96%	211.602	211.786	211.786	100,00%
Investimentos	88.911	88.911	88.911	100,00%	47.496	47.693	47.693	100,00%
Pessoal (Salários e Benefícios)	646.709	644.906	644.758	99,98%	628.955	630.356	630.356	100,00%
Capacitação	1.600	1.544	1.493	96,72%	1.065	1.040	1.040	100,00%
Publicidade Utilidade Pública	280	199	187	93,97%	85	85	85	100,00%
Amortização e Encargos (i)	17.448	17.448	17.448	100,00%	17.448	17.448	17.448	100,00%
Pensões (ii)	23.221	20.536	20.536	100,00%	20.536	20.390	20.390	100,00%
Sentenças Judiciais Cíveis	37.000	27.779	27.627	99,45%	33.222	33.215	33.215	100,00%
Sentenças Judiciais Trabalhistas	221.077	196.696	196.661	99,98%	200.530	204.926	204.926	100,00%
Cumprimento de Acordo REFER (Provisório)	19.101	19.101	19.101	100,00%	23.401	23.401	23.401	100,00%
Cumprimento de Acordo REFER (Definitivo)	287.795	287.616	287.616	100,00%	287.616	287.616	287.616	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>1.548.717</b>	<b>1.510.310</b>	<b>1.509.834</b>	<b>99,97%</b>	<b>1.484.257</b>	<b>1.490.296</b>	<b>1.490.296</b>	<b>100,00%</b>

(i) Relativo à amortização e encargos de Financiamento da Dívida Contratual.

(ii) Relativo a pensões decorrentes de Acidentes Ferroviários.

O ano de 2021 apresentou demanda semelhante a 2020, porém com menos volatilidade ao longo dos meses. Apesar disso, houve crescimento na Receita com Tarifas por conta dos reajustes praticados em janeiro e março de 2020 e em 2021.

INDICADORES	Recife			Belo Horizonte			Natal		
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%
Passageiros Transportados (mil)	49.510	48.507	-2,0	21.273	21.498	1,1	1.335	1.524	14,1
Passageiros por dia útil (mil)	163,7	160,0	-2,3	69,1	72,8	5,4	4,8	5,3	11,3
Receita Operacional (R\$ mil)	57.428	70.951	23,5	67.039	81.466	21,5	2.381	3.182	33,7
Receita não operacional (R\$ mil)	1.530	2.311	51,0	5.714	8.919	56,1	51,9	202,9	291,1
Receita Total (R\$ mil)	58.959	73.262	24,3	72.753	90.385	24,2	2.433	3.385	39,1
Custo Total (R\$ mil)	335.445	347.162	3,5	241.157	244.349	1,3	47.418	42.864	-9,6
Custo Unitário (R\$ mil)	6,78	7,16	5,6	11,34	11,37	0,3	35,51	28,13	-20,8
Tarifa Nominal (R\$)	4,00	4,25	6,3	4,25	4,50	5,9	2,00	2,50	25,0
Tarifa Efetiva Média (R\$)	1,16	1,46	26,1	2,82	3,75	33,1	2,01	2,07	2,7
Taxa de Cobertura Plena (%)	17,6	21,1	20,1	29,3	36,3	23,8	5,1	7,9	54,0
Regularidade (%)	89,7	96,0	7,0	99,0	98,8	-0,2	71,5	96,7	35,4



Pontualidade (%)	77,4	85,2	10,1	96,9	97,4	0,6	95,3	96,7	1,5
------------------	------	------	------	------	------	-----	------	------	-----

Indicadores	João Pessoa			Maceió			Sistemas CBTU		
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%
Passageiros Transportados (mil)	944	1.178	24,8	754	467	-38,0	73.816	73.174	-0,9
Passageiros por dia útil (mil)	3,6	4,3	19,0	2,7	1,7	-35,5	243,9	244,2	0,1
Receita Operacional (R\$ mil)	1.123	1.515	34,9	1.283	943,1	-26,5	129.254	158.057	22,3
Receita Não Operacional (R\$ mil)	36,9	338,5	817,1	82,3	147,5	79,1	7.415	11.919,4	60,7
Receita Total (R\$ mil)	1.160	1.853	59,7	1.365	1.091	-20,1	136.670	169.976	24,4
Custo Total (R\$ mil)	30.332	29.358	-3,2	34.964	36.165	3,4	689.316	699.898	1,5
Custo Unitário (R\$)	32,15	24,93	-22,4	46,36	77,39	66,9	9,34	9,56	2,4
Tarifa Nominal (R\$)	2,00	2,50	25,0	2,00	2,50	25,0	-	-	-
Tarifa Efetiva Média (R\$)	1,15	1,28	10,8	1,79	2,02	13,1	1,63	2,15	31,9
Taxa de Cobertura Plena (%)	3,8	6,3	65,0	3,9	3,0	-22,8	19,5	24,0	23,1
Regularidade (%)	99,8	99,7	0,0	98,9	99,7	0,8	92,0	96,9	5,3
Pontualidade (%)	94,0	94,1	0,1	87,4	96,2	10,1	84,5	87,1	3,2

\* A receita não operacional contempla contratos geridos pela Administração Central alocados nas Superintendências.

\* Tarifa nominal: posição média da tarifa praticada no ano.

\* Passageiros por dia útil do Total CBTU: média mensal

## **7. ESTRUTURA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS**

Diante da nova composição funcional da sede da CBTU em Brasília e do contínuo cenário de incertezas e dificuldades impostas pela pandemia, a área responsável pela gestão de riscos precisou ser reestruturada para adequar seus processos e plano de trabalho a um ambiente virtual e contingenciado. Assim, passou a ser ligada diretamente à Diretoria de Planejamento e Relações Institucionais. A área vem conduzindo a contratação de uma consultoria especializada na avaliação geral de riscos e transferência de conhecimento.

O trabalho se baseia na Política de Gestão de Riscos da Companhia, que, aprovada no ano de 2018, estabelece os objetivos, princípios e diretrizes do gerenciamento de riscos no âmbito da CBTU.

Os fatores de risco que podem, eventualmente, impedir o alinhamento da Companhia às políticas públicas são os seguintes:

### **7.1. FATORES DE RISCO ESTRATÉGICOS**

1. Insegurança nas operações da CBTU, principalmente na atividade-fim, podendo expor empregados e usuários a riscos à saúde e a acidentes e a Companhia a perdas significativas, processos administrativos e passivos judiciais.
2. Não investimento e cortes orçamentários pela União podem afetar as operações e a manutenção dos trens e serviços ofertados.
3. Falhas ou atrasos por parte dos fornecedores de bens e serviços contratados pela Companhia, que podem impactar a prestação de serviços e suas operações.
4. Regra de Integração Temporal prejudicial à Companhia.
5. Crises político-econômicas brasileiras.
6. Regulação ou decisões políticas dos diversos entes de governo e poderes que impactem as operações ou o caixa da Companhia.

### **7.2. FATORES DE RISCO OPERACIONAIS**

7. Manutenção insuficiente ou inadequada em razão da falta de investimento;
8. Quantitativo insuficiente de profissionais próprios, terceirizados, de segurança operacional, de manutenção e operação.
9. Depredação e sabotagem.
10. Segurança pública precária, que expõe empregados e passageiros.
11. Obsolescência e falhas nos sistemas de TI, segurança da informação e serviços de telecomunicações.
12. Ausência de revisão e formalização de processos críticos e de Sistema Integrado de Gestão (ERP).

13. Grande utilização de sistemas de TI legados deficientes, planilhas e controles manuais.
14. Greves e paralisações dos empregados.

### **7.3. FATORES DE RISCO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO**

15. Evasão de receitas operacionais devido a acessos clandestinos às estações.
16. Número de ações trabalhistas e alto valor de provisão.
17. Dotação orçamentária insuficiente para a manutenção e investimentos nos sistemas de trens.
18. Arrecadação de receitas operacionais e não operacionais diretamente para o Tesouro, que frequentemente não compõem o caixa da Companhia.

### **7.4. FATORES DE RISCO LEGAL/REGULATÓRIO OU À CONFORMIDADE/INTEGRIDADE**

19. Falha na prevenção, detecção ou correção tempestivas de atitudes ou comportamentos incompatíveis com a ética e a moral.
20. Falha na identificação ou tratamento nas operações com partes relacionadas.

### **7.5. FATORES DE RISCO DE MERCADO**

21. Política de Estado para priorização do modal metroferroviário insuficiente.
22. Aumento da tarifa de energia elétrica de tração e do preço do combustível.
23. Investimentos no modal rodoviário em detrimento do modal ferroviário.

## **8. GOVERNANÇA CORPORATIVA**

O Instituto Brasileiro de Governança Corporativa – IBGC, define governança corporativa como

“o sistema pelo qual as empresas e demais organizações são dirigidas, monitoradas e incentivadas, envolvendo os relacionamentos entre sócios, conselho de administração, diretoria, órgãos de fiscalização e controle e demais partes interessadas”.

Para o Tribunal de Contas da União, por sua vez, governança no setor público “compreende essencialmente os mecanismos de liderança, estratégia e controle postos em prática para avaliar, direcionar e monitorar a atuação da gestão, com vistas à condução de políticas públicas e à prestação de serviços de interesse da sociedade”.

Para executar as políticas públicas e desenvolver a sua missão, a CBTU se apoia na seguinte estrutura de governança:

### **8.1. INSTÂNCIAS INTERNAS DE GOVERNANÇA**

As instâncias internas de governança são responsáveis pela definição e condução da estratégia da Companhia, de forma a melhor atender ao interesse público. São elas o Conselho de Administração e a Diretoria Executiva, que atuam como administradores da Companhia.

Para fiscalizar os atos dos administradores, a CBTU conta com um Conselho Fiscal.

### **8.2. INSTÂNCIAS INTERNAS DE APOIO À GOVERNANÇA**

Contribuem para a boa governança na organização, promovendo a comunicação entre as partes interessadas, monitorando e interagindo junto às áreas responsáveis quanto a possíveis riscos e disfunções observadas no âmbito da gestão da Companhia, considerados relevantes em nível estratégico. Para tal, atuam na CBTU a Auditoria Interna e a Gerência Geral de Governança.

### **8.3. INSTÂNCIAS EXTERNAS DE GOVERNANÇA**

Correspondem aos órgãos responsáveis pela fiscalização, pelo controle externo e pela regulação das atividades desempenhadas pela Companhia, e possuem atuação independente, como o Tribunal de Contas da União e demais órgãos que exerçam controle externo sobre a administração da CBTU.

### **8.4. INSTÂNCIAS EXTERNAS DE APOIO À GOVERNANÇA**

Correspondem aos órgãos responsáveis pela avaliação, auditoria e monitoramento independente, e, em casos de disfunções identificadas, são responsáveis pela comunicação dos fatos às instâncias superiores de governança da Companhia. Na CBTU é identificada pela atuação da Auditoria Independente.

## **9. REMUNERAÇÃO DOS ADMINISTRADORES, MEMBROS DO CONSELHO FISCAL, MEMBROS DO COMITÊ DE AUDITORIA E EMPREGADOS**

Por ser empresa pública dependente do Tesouro Nacional, a CBTU não pratica política de participação de empregados ou administradores nos resultados da Companhia. A remuneração dos administradores, conselheiros fiscais e do Comitê de Auditoria é fixada anualmente em Assembleia Geral, sujeita à manifestação da Secretaria de Coordenação e Governança de Empresas Estatais – Sest.

A remuneração mensal devida aos membros dos Conselhos de Administração e Conselho Fiscal não excede 10% da média dos honorários (incluindo gratificação natalina) dos membros da Diretoria Executiva, composta pelo Diretor-Presidente e por mais 3 (três) diretores.

<b>Quantidade</b>	<b>Cargo</b>	<b>Valor Mensal</b>
1	Diretor-Presidente	R\$ 25.705,66
3	Diretor	R\$ 22.352,89
7	Conselheiro de Administração	R\$ 2.512,37
3	Conselheiro Fiscal	R\$ 2.512,37
3	Membro do Comitê de Auditoria	R\$ 2.512,37

Detalhes acerca da remuneração dos empregados está disponível no link de transparência ativa <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/acesso-a-informacao/empregados>.