

CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA

2022



Sumário

1. Identificação Geral.....	3
2. Mensagem dos Administradores	4
3. Interesse Público Subjacente às Atividades Empresariais	5
4. Políticas Públicas.....	7
5. Recursos para custeio das Políticas Pública.....	11
6. Impactos Econômico-Financeiros da Operacionalização das Políticas Públicas (R\$ MIL)	13
7. Estrutura de Gerenciamento de Riscos.....	15
8. Governança Corporativa.....	17
9. Remuneração dos Administradores, Membros do Conselho Fiscal, Membros do Comitê de Auditoria e Empregados.....	18

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 2022.

CNPJ: 42.357.483/0001-26

NIRE (Sede): 53.5.0000875.6

Sede: SBS, Quadra 1, bloco B, Ed. CNC

Asa Norte, 13º andar – Brasília/DF

CEP 70.041-902

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

Conselheiros de Administração

Manoel Renato Machado Filho

Cirano Lopes de Oliveira

Edson Silveira Sobrinho

Marcio Monteiro Gea

Marcelo Ribeiro Moreira

Rafael Magalhães Furtado

Membros da Diretoria Executiva

José Marques de Lima, Diretor-Presidente

Adriana Fonseca Lins – Diretora Técnica e Diretora de Administração e Finanças interina

Eduardo Oliveira Coimbra – Diretor de Planejamento e Relações Institucionais

2. MENSAGEM DOS ADMINISTRADORES

O ano de 2022 foi desafiador para a CBTU. Primeiro, registra-se a desestatização do sistema de trens operado pela CBTU em Minas Gerais, cuja conclusão passou por algumas etapas. A primeira delas, foi a cisão parcial da Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte, tornando-se subsidiária da CBTU-AC na denominação de CBTU-MG. Em seguida, houve uma segunda cisão desvinculando a CBTU-MG por completo da CBTU holding e passando a ser controlada pela VDMG, empresa não dependente vinculada ao Ministério da Economia. Na última etapa, em dezembro do ano corrente, foi realizado leilão de concessão dos serviços de metrô de Belo Horizonte, que foi arrematado pela empresa Comporte Participações S/A em lance único.

Executamos, ao longo do exercício, ações de cunho operacional e financeiro que garantiram o alcance dos objetivos estratégicos traçados para o período. Citamos, como exemplo, o acordo firmado com a Braskem através do Memorando de Entendimentos – MOU, com o intuito de, extrajudicialmente, equacionar os danos causados pela Braskem em decorrência da extração de sal-gema na cidade de Maceió que paralisou a operação do sistema ferroviário da CBTU entre o trecho de Bebedouro e Bom Parto. A partir do referido MOU, espera-se estabelecer cenários que solucionem definitivamente a suspensão do tráfego dos VLTs e o retorno da mobilidade urbana na região afetada.

No tocante às receitas não operacionais, mesmo com os reflexos da pandemia de Covid-19 associados à segregação do sistema de Belo Horizonte, constatou-se um incremento de 8,4% em relação à 2021, isso porque os sistemas de Recife, Natal, João Pessoa e Maceió arrecadaram o montante de R\$ 3.251.708,29. Destacando-se a Superintendência de Recife que arrecadou 20,3% a mais no período 2022.

No que concerne à operação, atividade fim da Companhia, ressaltam-se as obras de expansão do sistema de trens urbanos de Natal que irão potencializar a abrangência operacional da CBTU nesta região. A expansão da Linha Branca acrescentou à malha ferroviária 23,15 km de via e 5 estações. Já a implantação da Linha Roxa atenderá a cidade de São Gonçalo do Amarante com um acréscimo de 3,6 km de via e 3 estações. Conjuntamente, será um aumento de 48% de extensão de via férrea que irá abranger zonas de influência como captadoras de moradores do entorno e trabalhadores pendulares. Além disso, a Linha Branca terá um viés turístico para as regiões dos lagos de Nísia Floresta, haja vista sua proximidade com áreas de veraneio e recreação. Paralelamente, a Linha Roxa se destaca em função da densidade fabril no entorno das estações para os usuários que utilizarão o sistema de forma pendular.

Por fim, ressaltamos o histórico contingenciamento orçamentário da Companhia que se manteve, também, em 2022 com valores aquém da necessidade operacional. Ainda assim, a CBTU atuou sem interrupção dos seus serviços atendendo às demandas iminentes, fazendo gestão junto a fornecedores e equipes.

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 atualmente ao Ministério das Cidades, a Companhia tem como foco principal uma atuação voltada ao atendimento da população, contribuindo para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade como para a solução de transporte de passageiros de média e grande capacidade.

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 que resultou na desestatização do sistema de trens operado pela CBTU em Minas Gerais.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos se revela ao longo de sua jornada como uma empresa que vem se esmerando para manter seu importante papel de fomento à indústria ferroviária, de contribuição técnica de suas equipes para projetos, operação de manutenção da ferrovia no país, e também para promover a mobilidade urbana e acessibilidade da população ao transporte público.



ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Ed. Confederação Nacional do Comércio - CNC
SBN Quadra 1, Asa Norte, Brasília-DF, CEP 70 041-902, 9º ao 13º andar

4. POLÍTICAS PÚBLICAS

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, vinculada ao Ministério das Cidades, 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 Recife, Belo Horizonte, 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.

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

Em 2022 foi entregue e apresentada a conclusão dos trabalhos da Pesquisa de Origem e Destino feito pela CBTU Recife com a empresa contratada Promáxima. Dados importantes para subsidiar a Companhia para planejamentos futuros, eventual expansão bem como na utilização de recursos e economia dos mesmos.

No quesito segurança, o ano de 2022 foi marcado por ativa participação de Gerência Operacional de Segurança Empresarial através do Grupo de Inteligência Ferroviária intensificando a vigilância e investigação no sistema e furtos de material da via férrea. Assim como instalação de sistema de câmeras no ramal Cabo da Linha Diesel como forma de controle, supervisão e apuração de ocorrências operacionais.

Finalizamos o ano de 2022 com a implantação da integração temporal em 14 dos 15 Terminais Integrados de Recife. Faltando apenas o Terminal Barro, que estão sendo feitas tratativas junto ao Consórcio Grande Recife para implantação, pois para realização da integração é necessária a integração também no sentido metrô/ônibus.

Minas Gerais

O sistema de trens urbanos operado pela CBTU em Minas Gerais, inserido no Programa Nacional de Desestatização - PND, passou por algumas etapas ao longo de 2022. Em 30 de junho, foi feita a cisão parcial, deixando de ser uma superintendência, filial da CBTU Nacional, e passou a ser uma subsidiária com o nome de CBTU-MG e sendo vinculada à CBTU Nacional no papel de Holding.

Em 28 de setembro de 2022 houve uma segunda cisão parcial, deixando qualquer vínculo com a CBTU Holding e passando a ser controlada pela VDMG, empresa dependente vinculada ao Ministério da Economia. Após esta segunda cisão, foi realizado leilão de concessão no dia 22 de dezembro de 2022. Apenas no ano de 2023 deverá ser assinado o contrato onde o Governo Federal delega ao estado de Minas Gerais e este automaticamente concede a operacionalização do sistema ao vencedor do certame.

Rio Grande do Norte

Em 2022 novas estações da Expansão da Linha Branca foram entregues, Boa Esperança, Cajupiranga, Bonfim e São José de Mipibu, atendendo os municípios de Parnamirim, Nísia Floresta e São José de Mipibu, que deu nome à estação. A Linha Branca faz parte das ações de modernização e ampliação do sistema da CBTU em Natal e potencializará notavelmente a abrangência operacional da CBTU nesta região. Ela terá um total de 23,4 km de linha férrea e cinco estações, das quais quatro foram entregues, e servem como zonas de influência e como captadoras de moradores do entorno e trabalhadores pendulares.

A construção da Linha Roxa da CBTU na Grande Natal teve a pedra fundamental lançada em setembro de 2021, as obras estão em andamento com previsão de conclusão em 2023. Destaca em função da densidade fabril no entorno das estações e do potencial de atratividade para usuários que utilizarão o sistema de forma pendular. A exemplo das fábricas Guararapes e Vicunha, as quais são adjacentes à linha férrea.

Por fim, em termos operacionais a CBTU possui em andamento um contrato de expansão do sistema de rádio comunicação que permitirá o controle e monitoramento adequado dos novos 27 km de via permanente adicionados ao sistema de Natal.

Alagoas

Desde abril de 2020, o trecho entre Bebedouro e Bom Parto foi interditado devido ao problema ocasionado pela Braskem na extração de salgema na cidade de Maceió. Em decorrência disso, houve homologação de acordo judicial entre a Braskem e a CBTU, com vistas a retomada da plena operação do sistema ferroviário.

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 2022, 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.

O Relatório técnico final feito pela EGIS, empresa contratada pela BRASKEM, será entregue em fevereiro de 2023 e irá trazer o estudo de 5 cenários possíveis para a solução do problema criado pela BRASKEM. Paralelamente ambas as empresas vêm tomando as seguintes medidas paliativas, custeadas pela Braskem:

- Baldeação realizada por ônibus entre as estações Bebedouro e Bom Parto (trajeto de cerca de 50 minutos);
- Construção de uma 2ª Oficina de Manutenção para os trens e VLTs;
- Estudos para a melhoria no transbordo de usuários em Bebedouro, tais como a construção de uma passagem de nível que diminua o tempo e as condições de descida do VLT e acesso ao ônibus na baldeação; construção de banheiros dentro da estação de Bebedouro e cobertura no

trecho que compreende a passagem de um veículo para o outro, evitando que usuários fiquem expostos às intempéries.

Ademais, o projeto de recuperação do trem Maria Fumaça está em andamento, com expectativa de conclusão para o 1º trimestre de 2023, e desempenhará papel de trem turístico, de modo a potencializar o turismo local, agregar valor à imagem da CBTU e preservar a história da ferrovia. Registra-se que este projeto não trará quaisquer impactos na grade horária padrão do Sistema.

Em julho de 2022, as fortes chuvas que acometeram a cidade de Maceió e seus arredores atingiram parte do sistema ferroviário operado pela CBTU, fator que impediu a circulação de VLT's entre as estações Gustavo Paiva e Rio Largo. Apesar dos esforços da CBTU, ainda não foi possível restabelecer a operação em sua plenitude, o que vem prejudicando a população da Região

Metropolitana de Maceió. Todavia, em virtude das tratativas da CBTU junto à Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil, foram disponibilizados recursos financeiros para reconstituição da via permanente, estações e sistema elétrico afetados pela calamidade. As respectivas obras de reconstituição estão em andamento, com previsão de conclusão ainda em 2023.

Paraíba

A CBTU João Pessoa em 2022 iniciou a implantação de sinal luminoso com lâmpadas de Led nas placas de sinalização vertical do sistema de trens urbanos da Capital. Ao todo, 14 Passagens de Níveis (PN's) estão recebendo os conjuntos de sinalização completos, que incluem módulos eletrônicos e postes. A migração para esse novo sistema aumenta a confiabilidade e eficiência na segurança de tráfego e para 2023 outras inovações estão sendo planejadas para tornar o sistema de sinalização ainda mais seguro e eficaz.

No final do ano entrou em operação experimental a Estação Jardim Camboinha, em Cabedelo. Construída dentro dos padrões internacionais de acessibilidade, dispendo de portas automáticas, desembarque à nível, bilhetagem eletrônica, sanitários acessíveis, ventilação natural e passeio para pedestres. A nova estação é a mais moderna do Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa e reduziu a distância de aproximadamente 3,5 km entre as estações Poço e Manguinhos, atendendo a demanda da Prefeitura de Cabedelo e da população lindeira, conforme Plano Operacional desenvolvido no projeto de implantação do VLT.

A construção de quatro novos desvios ferroviários (Borracharia, Ilha do Bispo, Shopping e Poço), em conjunto com o sistema de tráfego e automação de cruzamentos, irão possibilitar:

- a ampliação da supervisão e do controle do sistema;
- o acréscimo da quantidade de trens operando simultaneamente;
- a redução do intervalo de trens no mesmo sentido (*headway*); e
- o aumento da capacidade de passageiros transportados diariamente.

Implantação do sistema de tráfego e automação de cruzamentos proporcionará maior segurança na operação dos desvios ferroviários, com a ampliação da supervisão e controle do sistema. Os projetos dos desvios ferroviários e da automação permitirá acréscimo da quantidade de trens operando e, por conseguinte, a redução do intervalo de trens no mesmo sentido (*headway*), aumentando, assim, a capacidade de passageiros transportados por dia.

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.

5.1. DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA INSUFICIENTE

A Lei nº 14.303, de 21 de janeiro de 2022, Lei Orçamentária Anual (LOA 2022), com alterações orçamentárias, apresenta o valor de R\$ 1.893.609.613,00 para a CBTU. Apesar da suplementação da LOA no valor de R\$ 59.850.241,00 para a ação Funcionamento dos Sistemas, a dotação orçamentária final para as ações que compõem as despesas discricionárias é de R\$ 276.149.138,00, valor que corresponde apenas 29,17% do valor proposto para atender as necessidades operacionais e administrativas da Companhia.

Os valores consignados na LOA 2022 estão assim divididos:

- R\$ 1.617.460.475,00 para Despesas Obrigatórias, sendo:
 - R\$ 670.499.576,00 para Despesas de Pessoal e Benefícios; e
 - R\$ 946.960.899,00 para Pensões Indenizatórias e Sentenças Judiciais, incluindo os pagamentos previstos no âmbito do Acordo com a Fundação REFER.
- R\$ 276.149.138,00 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 essenciais, não supridos pelo Orçamento de 2022, para despesas de funcionamento (operação e manutenção) é estimada em R\$ 201 milhões, o que continua contribuindo para a degradação dos sistemas e a prestação de serviços precários.

A CBTU vem enfrentando um difícil cenário orçamentário, com histórico de dotações insuficientes para sua operação e manutenção, o que impossibilita a recuperação dos sistemas e a melhoria da qualidade dos serviços prestados em suas operações.

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

Além disso, há necessidade de recursos para a recuperação dos 4 sistemas operados pela CBTU (cerca de R\$ 2 bilhões), sendo a parcela urgente a emergencial apresentada abaixo.

DESPESAS	R\$	%
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%
TOTAL	631.700.000	100%

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	15.272.690	15.241.245	14.559.665	95,5%	18.434.325	15.880.225	15.880.225	100%
Funcionamento dos Sistemas	205.728.448	205.728.448	205.723.559	100,0%	194.238.433	194.583.889	194.583.889	100%
Investimentos	53.373.000,00	53.373.000,00	53.372.380,00	100,0%	111.822.322,27	108.245.313,14	108.245.313,14	100%
Pessoal	670.499.576	635.848.640	635.848.640	100,0%	626.705.371	631.344.391	631.344.391	100%
Capacitação	1.600.000	1.598.295	1.598.295	100,0%	1.724.611	1.742.876	1.742.876	100%
Publicidade Utilidade Pública	175.000,00	85.405,00	85.405,00	100,0%	39.280,60	39.280,60	39.280,60	100%
Amortização e Encargos (i)				-				-
Pensões (ii)	22.198.598	22.198.598	22.198.598	100,0%	21.995.376	22.062.983	22.062.983	100%
Sentenças e depósitos Judiciais Cíveis	435.406.652	420.035.529	420.035.529	100,0%	420.035.518	420.036.752	420.036.752	100%
Sentenças e depósitos Judiciais Trabalhistas	148.500.000	136.699.878	136.699.878	100,0%	136.642.590	136.172.315	136.172.315	100%
Sentenças Judiciais transitadas em julgado (Precatórios)	171.945	0	0	-	0	0	0	-
Cumprimento de Acordo REFER (Definitivo)	340.683.704	340.683.704	340.683.704	100,0%	340.505.951	340.505.951	340.505.951	100%
TOTAL	1.893.609.613	1.831.492.742	1.830.805.653	100,0%	1.872.143.778	1.870.613.976	1.870.613.976	100%

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

(ii) Relativo a pensões decorrentes de Acidentes Ferroviários.

O ano de 2022 apresentou demanda semelhante a 2021, porém com menos volatilidade ao longo dos meses. Apesar disso, houve crescimento na Receita com Tarifas.

Indicadores	Recife			Belo Horizonte			Natal		
	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Passageiros transportados	48.507	52.571	8,4	21.498	18.151	-15,6	1.524	1.510	-0,9
Passageiros por dia útil	161,3	175,3	8,7	72,8	86,1	18,2	5,3	5,5	2,7
Receita Operacional (R\$ mil)	70.951	83.414	17,6	81.466	75.588	-7,2	3.182	3.459	8,7
Receita Não Operacional (R\$ mil)	2.311	2.923	26,5	8.919	7.990	-10,4	202,9	303,8	49,8
Receita Total (R\$ mil)	73.262	86.338	17,8	90.385	83.578	-7,5	3.385	3.763	11,2
Custo Total (R\$ mil)	347.162	389.943	12,3	244.349	189.092	-22,6	42.864	50.392	17,6
Custo Unitário (R\$ mil)	7,16	7,42	3,6	11,37	10,42	-8,3	28,13	33,36	18,6
Tarifa Nominal (R\$)	4,25	4,25	0,0	4,50	0,00	-100,0	2,50	2,50	0,0
Tarifa Efetiva Média (R\$)	1,46	1,59	8,5	3,75	4,16	11,0	2,07	2,29	10,9
Taxa de Cobertura Plena	21,1	22,1	4,9	36,3	42,9	18,2	7,9	7,4	-5,6
Regularidade (%)	96,0	90,9	-5,3	98,8	99,6	0,8	96,7	92,0	-4,9
Pontualidade (%)	85,2	73,4	-13,9	97,4	97,8	0,4	96,7	78,4	-19,0

Indicadores	João Pessoa			Maceió			Sistemas CBTU		
	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Passageiros transportados	1.178	1.391	18,1	467	395	-15,5	73.174	74.018	1,2
Passageiros por dia útil	4,3	5,1	16,7	1,7	1,4	-20,5	245,5	273,2	11,3
Receita Operacional (R\$ mil)	1.514,8	1.846,4	21,9	943,1	877,8	-6,9	158.057	165.185	4,5
Receita Não Operacional (R\$ mil)	338,5	78,0	-77,0	147,5	108,2	-26,7	11.919	11.403,8	-4,3
Receita Total (R\$ mil)	1.853,3	1.924,4	3,8	1.090,6	985,9	-9,6	169.976	176.589	3,9
Custo Total (R\$ mil)	29.358	35.955	22,5	36.165	39.689	9,7	699.898	705.072	0,7
Custo Unitário (R\$)	24,93	25,85	3,7	77,39	100,49	29,8	9,56	9,53	-0,4
Tarifa Nominal (R\$)	2,5	2,5	0,0	2,5	2,5	0,0	-	-	-
Tarifa Efetiva Média (R\$)	1,28	1,33	3,8	2,02	2,22	9,9	2,15	2,20	2,3
Taxa de Cobertura Plena	6,3	5,4	-15,2	3,0	2,5	-17,6	24,0	24,7	2,7
Regularidade (%)	99,7	99,7	0,0	99,7	99,9	0,2	96,9	91,6	-5,5
Pontualidade (%)	94,1	93,1	-1,0	96,2	94,5	-1,8	87,1	80,8	-7,3

* 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

O ano de 2022 foi marcado pela desestatização de Belo Horizonte, em 28 de setembro de 2022 deixou de ter qualquer vínculo com a CBTU Holding e passando a ser controlada pela VDMG, empresa não dependente vinculada ao Ministério da Economia e posteriormente ocorreu o seu leilão. Seus números foram consolidados pertencentes a CBTU até final de setembro, a partir de outubro de 2022 o Total CBTU não inclui mais Belo Horizonte e isso impactou os indicadores do fechamento do ano.

Considerando o realizado até set/22, a STU BH representava 24,5% do total de passageiros transportados pela CBTU e sua receita total representava 47,4%. Quando considerada apenas a receita não operacional essa proporção sobe para 71,1% dos resultados obtido pela empresa até aquele momento.

Para fins de comparação com o ano anterior, abaixo os principais resultados do Total CBTU até o mês de setembro de 2022 e suas respectivas variações.

7. ESTRUTURA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS

A Companhia está comprometida e vem concentrando seus esforços na redução de riscos existentes e dos que possam se manifestar no futuro.

Para eficácia da gestão de riscos foi realizada a revisão de parte dos seus instrumentos normativos internos e iniciada a atualização do manual organizacional, com enfoque em riscos, integridade e LGPD. Ao mesmo tempo trabalhou-se no mapeamento dos processos, sugerindo modificações e inclusões que apoiem a mitigação de riscos e o monitoramento contínuo dos controles existentes.

Visando consolidar práticas e fortalecer a gestão de riscos e controles internos, foi viabilizada a contratação de assessoria externa que fomente novas práticas na busca de eficiência da Política de Gestão de Risco da CBTU.

Em observância aos fatores de riscos que permeiam todos os níveis das atividades do negócio e, eventualmente, possam impedir o alinhamento da Companhia às políticas públicas, destacam-se:

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. Desequilíbrio nas regras de repasse de recursos oriundos dos convênios de integração refletindo em incertezas e eventual judicialização.
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.

Quantidade	Cargo	Valor Mensal
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>.