

RELATÓRIO DE GESTÃO 2018

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU



CBTU

**Companhia Brasileira
de Trens Urbanos**

SUMÁRIO

04 MENSAGEM DO PRESIDENTE

07 VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL

CBTU – Missão e visão

Estrutura organizacional

Ambiente externo e interno

Modelo de negócio

13 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E GOVERNANÇA

Objetivos estratégicos

Estrutura de governança

Canais de comunicação

23 GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

Estrutura de Gestão e Controle das Demandas Judiciais

27 RESULTADOS DA GESTÃO

Resultados alcançados e metas

Indicadores de desempenho

Perspectivas e desafios

44 ALOCAÇÃO DE RECURSOS E ÁREAS ESPECIAIS DE GESTÃO

Gestão orçamentária e financeira

Gestão de pessoas

Gestão de licitação e contratos

Gestão da tecnologia da informação

Sustentabilidade ambiental

58 DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

MENSAGEM DO PRESIDENTE



José Marques de Lima
Diretor-Presidente

A transparência é um valor inegociável quando tratamos de gestão pública. Acima de tudo, é um compromisso ético com a sociedade civil, com àqueles que servimos diariamente ou que nos provêm através de seus impostos. E é neste contexto que apresentamos o nosso relatório de gestão integrado.

Procuramos reportar o atual panorama da Companhia e as realizações ocorridas em 2018, ano este que consideramos de vitórias no campo institucional e operacional.

A COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS – CBTU, EM 2018, TRANSPORTOU 168.965.241 DE PASSAGEIROS. É UM NÚMERO DE IMPACTO, QUE REFORÇA A IMPORTÂNCIA DE NOSSA PARTICIPAÇÃO NA MOBILIDADE URBANA DAS CIDADES E NA VIDA DE MILHARES DE BRASILEIROS.

ATINGIMOS O MAIS ALTO GRAU DE GESTÃO EMPRESARIAL DO GOVERNO, AO CHEGAR AO NÍVEL 1 DO INDICADOR IG SEST DA SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E GOVERNANÇA DAS EMPRESAS ESTATAIS, DESENVOLVIDO PELO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, QUE BUSCA PROMOVER E IMPLANTAR MELHORES PRÁTICAS DE MERCADO E AMPLIAR O NÍVEL DE GOVERNANÇA CORPORATIVA NAS EMPRESAS ESTATAIS.

Isto ocorreu ao apresentarmos constante evolução na adequação às exigências da Lei 13.303/2016, estabelecendo diretrizes e metas ligadas à transparência, auditorias, controles internos, como o impulsionamento das atividades da Comissão de Ética da Companhia, e plena operação de comitês de gestão e ouvidorias, após sua integração ao sistema E-OUV do Governo Federal.

Realizamos o Plano de Desligamento Voluntário – PDV, buscando reduzir o gasto com pessoal da Companhia, e tornar a gestão menos custosa e mais eficiente. Seguindo o objetivo de aprimorar nossa eficiência em processos internos, primando por resultados diretos na prestação do serviço para a população, procuramos informatizar e integrar todas as nossas superintendências através do Plano de Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação, em andamento na CBTU.

Uma das maiores adversidades que enfrentamos foi o impedimento, por decisão judicial, da aplicação do reajuste tarifário em nossos sistemas, cujo valor das passagens é o mesmo há 16 anos em algumas superintendências. Tal medida frustrou o incremento de nossa receita operacional em cerca de R\$140 milhões. No entanto, seguimos em frente, nos fortalecendo como empresa, e com o olhar para o futuro, tendo a plena consciência da nossa importância em melhorar a qualidade de vida das pessoas, ser ferramenta estratégica para a mobilidade das cidades e contribuir com o desenvolvimento urbano sustentável das cidades.



BELO HORIZONTE: A Companhia atingiu o seu padrão de excelência em atendimento com 99% de regularidade e 92% de pontualidade nas viagens realizadas. Outro ponto positivo destacado foi a elevação, em 2,7%, do número de passageiros integrados com o sistema ônibus.

MACEIÓ: Registrou recorde de passageiros em 2018. O número superou a quantidade de pessoas transportadas em 2014. Resultado dos investimentos em expansão do sistema e do nível de satisfação e confiabilidade que a CBTU vem conquistando no dia a dia das pessoas ao longo destes últimos anos. Já no final de 2017, foi entregue a estação de Jaraguá, construída a baixo custo e apresentando modernos conceitos de sustentabilidade. Em 2018, um dos investimentos realizados para a melhoria e expansão do sistema foi a construção da estação Mercado.

NATAL: Nosso sistema potiguar segue com alta aprovação da população, exemplo de um transporte confortável, seguro e com uma tarifa acessível em relação a outros modais. O projeto de expansão de 3,4 km da linha está em andamento, assim como o uso de espaços publicitários dentro dos VLTs, buscando-se a ampliação da receita extra operacional.

JOÃO PESSOA: A superintendência paraibana apresentou crescimento no número de passageiros transportados, em relação a 2017. Isso é resultado dos investimentos realizados ao longo dos anos na melhoria do sistema que mantém a regularidade média das viagens em cerca de 99% e confiabilidade margeando os 80%. Com isso, o modal se insere cada vez mais na rotina diária da região metropolitana da capital.

RECIFE: Tecnologia é a palavra que resume nossa maior conquista no sistema do Recife. Instalamos um Centro de Controle de Monitoramento com cerca de 1380 câmeras de alta resolução, garantindo assim maior segurança aos passageiros, além preservar o bom funcionamento do sistema. A redução do número de ocorrências chegou à 80%.

Esta ação faz parte do plano de recuperação do sistema elétrico de trens urbanos na capital pernambucana. Ele se integra ao programa de duplicação da linha do Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT, onde iniciamos as obras de duas pontes ferroviárias entre as cidades de Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho, gerando aumento na oferta de VLTs para a região.

VISÃO GERAL ORGANIZACIONAL

CBTU - MISSÃO E VISÃO

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, oriunda da Rede Ferroviária Federal S.A., foi constituída em uma sociedade de economia mista em 22 de fevereiro de 1984, através do Decreto-Lei nº 89.396, com o objetivo de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país. A partir de então, os sistemas ferroviários operados pela Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Maceió, Recife, João Pessoa, Natal e Fortaleza, foram incorporados à CBTU.

Em 1994, as unidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza foram sendo paulatinamente transferidas para os seus respectivos governos locais. Vinculada ao Ministério das Cidades em 1º de janeiro de 2003 (Decreto nº 4.566), a CBTU ampliou o seu escopo de atuação, passando a suprir a demanda de mobilidade da população, a contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e para a melhoria da qualidade de vida dos grandes centros urbanos.

Atualmente, a CBTU opera os sistemas de passageiros nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal. Seu desempenho revela a capacidade em promover a mobilidade e acessibilidade da população ao transporte público, adotando diretrizes que consolidem metrô e veículos leves sobre trilhos - VLTs como principais modais para as grandes e médias cidades brasileiras.

NOSSO COMPROMISSO

Modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país.

OBJETIVOS

(Segundo o seu Estatuto Social, Cap. II – art. 4º)

- A execução dos planos e programas aprovados, em consonância com o Plano Nacional de Viação, destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbanos.
- O planejamento, o estudo, os projetos, a construção e a implantação de serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície nas regiões metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços, em estreita consonância com a política de transporte e desenvolvimento urbano.
- A operação e a exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano.
- O gerenciamento das participações societárias da União e da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA em empresas de transporte ferroviário metropolitano e urbano de pessoas.
- A execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender o seu objeto social.

MACROAÇÕES/ATIVIDADES FINALÍSTICAS

(No contexto dos objetivos setoriais do Ministério das Cidades).

- Implantar e modernizar os sistemas de trens urbanos.
- Manter e operar os sistemas de trens urbanos, sob administração da CBTU, até a sua regionalização.
- Viabilizar um modelo de transferência da gestão dos sistemas de trens urbanos para os governos locais. Metas relativas ao desenvolvimento de atividades que atendam aos objetivos de políticas públicas.

MAPA ESTRATÉGICO DA CBTU 2015 – 2019



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.



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 metroferroviária nacional.



VALORES

Comprometimento, Qualidade, Eficácia, Planejamento e Probidade

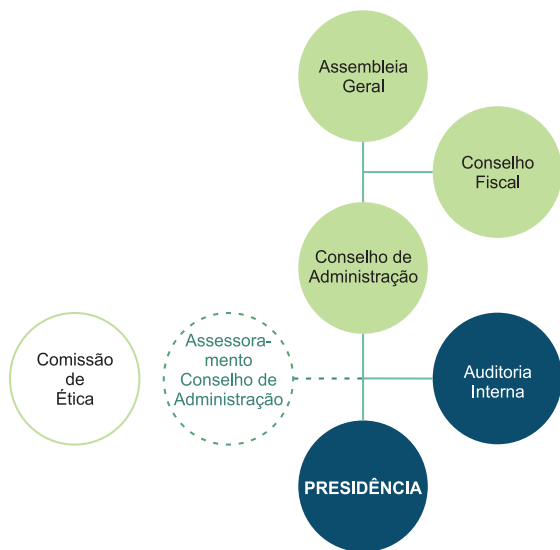
COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA

Em 21 de junho de 2018, após Assembleia Geral Extraordinária, a CBTU tornou-se empresa pública, sendo a União a única detentora das ações. A mudança busca possibilitar **mais agilidade** na tramitação e deliberação dos processos decisórios internos. Tal alteração é considerada um **grande avanço corporativo**.

PRINCIPAIS EVENTOS SOCIETÁRIOS NO ANO DE 2018

- **26/01/2018**
ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
Adaptar o Estatuto Social da CBTU à lei 13.303 de 30 de junho de 2016 e ao Decreto 8.945 de 27 de dezembro de 2016.
- **27/04/2018**
ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA
- **25/05/2018**
ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
Inclusão do artigo 91 no Estatuto Social com adaptação da Lei 13.303/16.
- **21/06/2018**
ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
Inclusão do parágrafo sexto, no artigo 23 do Estatuto Social da CBTU, em decorrência do artigo. 24, II, do Decreto nº 8945, de 2016.
- **21/06/2018**
ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
Demais alterações estatutárias decorrentes da transformação da CBTU em empresa pública federal, mantido o tipo societário.
- **31/10/2018**
ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
Eleição dos membros do Conselho Fiscal e Conselho de Administração da CBTU.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

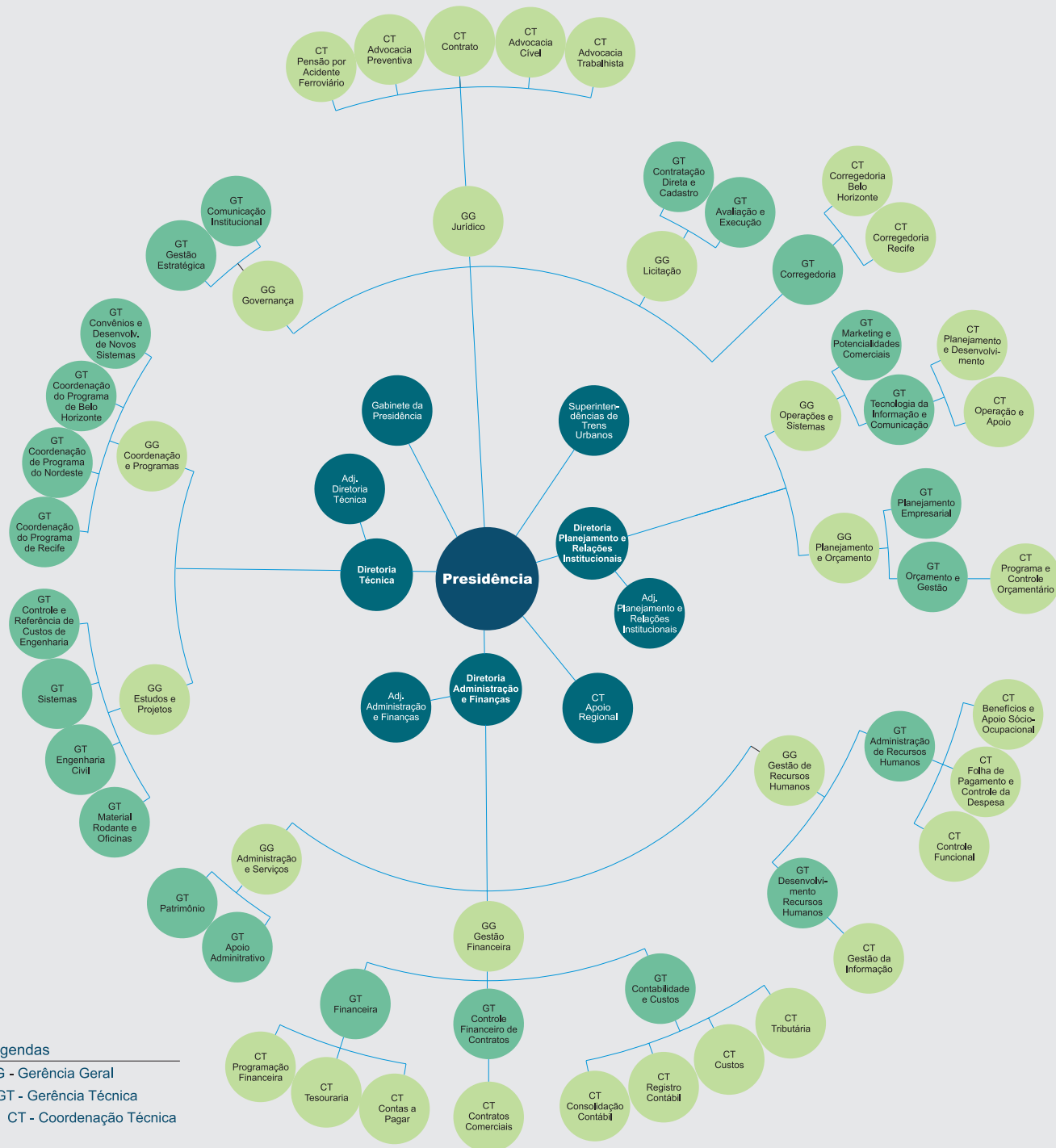


Assessoramento do Conselho de Administração

- Comitê de Auditoria
- Comitê de Elegibilidade
- Comitê de Tecnologia da Informação e Comunicação
- Comitê de Planejamento Estratégico

Legendas

- GG - Gerência Geral
- GT - Gerência Técnica
- CT - Coordenação Técnica



ANÁLISE DE AMBIENTES

O estudo dos ambientes interno e externo de uma organização através da identificação dos seus pontos fortes e fracos, bem como das oportunidades e ameaças às quais ela está exposta, se mostra bastante eficaz na identificação dos fatores que influenciam no seu funcionamento, fornecendo informações bastante úteis no processo de elaboração do seu planejamento.

O principal resultado da análise dos ambientes da CBTU se concretiza na matriz SWOT, ferramenta conceito empregada para fazer a análise de um cenário ou de um ambiente, proporcionando uma base para o planejamento, ou para o gerenciamento de uma organização.

MATRIZ SWOT DA CBTU

AMBIENTE **INTERNO**

FORÇAS

- Capacidade de articulação político-institucional;
- Corpo gerencial e técnico especializado;
- Possibilidade dos sistemas de ampliar capacidade de transporte;
- Prestação de serviço rápido, seguro, regular e sustentável;
- Sistemas com capacidade de ampliar a matriz de transportes das regiões onde atuam.

FRAQUEZAS

- Geração insuficiente de receitas próprias;
- Idade média do corpo funcional elevada e necessidade de aperfeiçoamento da política de gestão do conhecimento;
- Plano de Carreira insuficientemente motivacional;
- Necessidade de fortalecimento da imagem institucional;
- Não uniformidade de alguns procedimentos administrativos e operacionais;
- Quantidade de processos judiciais;
- Equipamentos de TIC e plataformas informatizadas de gestão insuficientes.

AMBIENTE **EXTERNO**

OPORTUNIDADES

- Exploração comercial do sistema, visando aumento de receita extraoperacional;
- Demanda potencial reprimida;
- Crise da mobilidade urbana;
- Novas tecnologias do setor de transporte metroferroviário;
- Possibilidade de utilização de fontes de energia alternativas;
- Aumento de exigências quanto à governança e outros aspectos de gestão na Administração Pública.

AMEAÇAS

- Limitação nos investimentos no modal metroferroviário;
- Investimentos no modal rodoviário em detrimento ao modal ferroviário;
- Segurança pública precária;
- Aumento de tarifa de energia elétrica e do preço do combustível;
- Política tarifária;
- Desequilíbrio na repartição tarifária do sistema integrado metrô-ônibus.

MODELO DE NEGÓCIO

MACROPROCESSOS INSTITUCIONAIS

MACROPROCESSOS INSTITUCIONAIS

GESTÃO INSTITUCIONAL

- Gestão documental
- Gestão de riscos
- Auditoria
- Gestão de relacionamentos institucionais
- Gestão da inovação gerencial
- Gestão de comunicação
- Governança

MACROPROCESSOS FINALÍSTICOS

MACROPROCESSOS DE APOIO

GESTÃO DE RECURSOS

- Gestão de pessoas
- Gestão orçamentária e financeira
- Governança e Gestão de TIC
- Gestão de aquisições
- Gestão de patrimônio

MACROPROCESSOS DE APOIO

MACROPROCESSOS FINALÍSTICOS

OPERAÇÃO

- Programação operacional
- Execução da programação operacional
- Recepção de usuários
- Realização do serviço de transporte
- Encerramento da operação

PROVIMENTO INFRAESTRUTURA OPERACIONAL

- Programação da manutenção
- Manutenção de material rodante
- Manutenção de edificações
- Manutenção de sistemas fixos
- Manutenção de vias permanentes
- Intercâmbio e reaproveitamento de materiais

ESTRATÉGIAS DE FOMENTO DE MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO

- Solicitação por consultoria
- Formulação de estratégias de modernização da expansão
- Realização de estudo ou nota técnica
- Elaboração de projeto conceitual
- Negociação com patrocinadores
- Contratação de projeto básico e executivo
- Acomp. ações complementares ao projeto
- Acompanhamento da execução
- Acompanhamento da implantação
- Fomento políticas mobilidade e desenv. urbano

GESTÃO SOCIOAMBIENTAL

- Elaboração do PGRS
- Execução do PGRS
- Realização dos programas campanhas sociais

NEGÓCIOS NÃO OPERACIONAIS

- Exploração da receita não operacional

PLANEJAMENTO
ESTRATÉGICO E
GOVERNANÇA

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

O Sistema de Governança da CBTU é a estrutura existente na Companhia que garante a organização, a participação e as diretrizes necessárias à interação de todos os atores, a fim de que sejam obtidos e aprimorados mecanismos adequados à boa governança corporativa, como segregação de funções estratégicas, balanceamento de poder, transparência e responsabilização.

PERSPECTIVA SOCIEDADE

- Aumentar o número de clientes transportados;
- Aumentar a satisfação dos clientes;
- Promover a captação e o desenvolvimento de estudos e projetos externos à companhia pelo corpo técnico da CBTU;
- Desenvolver projetos e operar sistemas com responsabilidade socioambiental;
- Promover a imagem institucional.

PERSPECTIVA SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA

- Elevar as receitas operacional e extraoperacional;
- Otimizar os custos operacional e administrativo;
- Reduzir ações judiciais.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

PERSPECTIVA PROCESSOS INTERNOS

- Promover a eficiência operacional do sistema;
- Padronizar procedimentos operacionais e administrativos;
- Aperfeiçoar a gestão de riscos corporativos e os controles internos associados;
- Implantar banco de dados de custos metroferroviários.

PERSPECTIVA APRENDIZADO E CRESCIMENTO

- Promover a gestão de pessoas por competência;
- Promover a gestão do conhecimento;
- Revisar a estrutura organizacional e o quadro de lotação de pessoal;
- Promover e prover soluções de TICs integradas e seguras.

MONITORAMENTO ESTRATÉGICO

Em 2015, aprovamos o nosso Plano Estratégico com destaque para a nossa visão e seus cinco valores corporativos que constituem nossas crenças e princípios morais que devem reger todos os comportamentos administrativos e que incorporamos a nossa cultura organizacional, e também as 16 estratégias vinculadas a estes princípios.

Dando continuidade ao processo de revisão iniciado em 2017, no ano de 2018, a partir do processo contínuo de monitoramento estratégico, nosso Conselho de Administração aprovou os ajustes propostos no conjunto de estratégias estabelecidas no Plano Estratégico aprovado em 2015, resultando em um total de 16 objetivos estratégicos e 49 iniciativas estratégicas que resultam em 87 contribuições nos objetivos.

Cada iniciativa, por sua vez, possui um acompanhamento sistemático, de forma a garantir disciplina na sua execução.

MAPA INTEGRADO VALORES E ESTRATÉGIAS

NOSSA 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 metroferroviária nacional.”

VALORES CORPORATIVOS

COMPROMETIMENTO

Aumentar o número de clientes transportados

Aumentar a satisfação dos clientes

Promover a captação e o desenvolvimento de estudos e projetos externos à companhia pelo corpo técnico da CBTU

Desenvolver projetos e operar sistemas com responsabilidade socioambiental

EFICÁCIA

Promover a eficiência operacional do sistema

Padronizar procedimentos operacionais e administrativos

Promover a gestão de pessoas por competência

PLANEJAMENTO

Aperfeiçoar a gestão de riscos corporativos e os controles internos associados

Promover a gestão do conhecimento

PROBIDADE

Otimizar os custos operacional e administrativo

Reduzir ações judiciais

Revisar a estrutura organizacional e o quadro de lotação de pessoal

QUALIDADE

Elevar as receitas operacional e extraoperacional

Promover a imagem institucional

Implantar banco de dados de custos metroferroviários

Promover e prover soluções de TICs integradas e seguras

16

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

87
CONTRIBUIÇÕES

26

18

9

9

25

ESTRUTURA DE GOVERNANÇA



POLÍTICAS E PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em atendimento a Lei 13.303/16, o Estatuto social passou por revisão dentro do prazo legal previsto e passou a observar as regras de governança corporativa, de transparência e de estruturas, práticas de gestão de riscos e de controle interno, composição da administração e, mecanismos para proteção destes.

Nosso novo Estatuto disponível no site:

<https://www.cbtu.gov.br/images/gagov/estatutosocial2018consolidado.pdf>

Para estabelecer sua estrutura, foi adotado o modelo proposto pelo Tribunal de Contas da União, em seu Referencial Básico de Governança Aplicável a Órgãos e Entidades da Administração Pública (BRASIL, 2014), dividindo-se as estruturas internas, as externas e as de apoio à governança (internas e externas).

A composição, as competências e as regras de funcionamento dos órgãos colegiados do Sistema de Governança Corporativa da CBTU estão em linha com o preconizado.

Mais informações sobre o Núcleo de Governança da CBTU, podem ser obtidas no relatório de Gestão e link da Governança, ambos disponibilizado no nosso site:

<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/desempenho/relatorios-anuais>

<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/governanca/sistema-de-governanca>

https://www.cbtu.gov.br/images/gagov/cartaanual_politicaspUBLICAS_e_governan-cacorporativa2017.pdf

SISTEMA DE GOVERNANÇA

O modelo adotado é o proposto pelo Tribunal de Contas da União em seu Referencial Básico de Governança Aplicável a Órgãos e Entidades da Administração Pública (BRASIL, 2014), dividindo-se as estruturas internas, as externas e as de apoio à governança.

O sistema de Governança está disponível no site:

<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/governanca/sistema-de-governanca>

ASSESSORAMENTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

- A**
Comitê de Auditoria - COAUD
- B**
Comitê de Elegibilidade
- C**
Comitê Nacional de Planejamento Estratégico



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia, composto por 07 (sete) membros, eleitos pela Assembleia Geral, todos com mandato unificado de dois anos a contar da data da eleição, permitida a recondução e possui a seguinte composição, descrita no Estatuto Social da CBTU:

03 (três) indicados pelo Ministério Supervisor, cabendo a um deles a presidência do Conselho; sendo que um deles deve atender os requisitos de independente;

01 (um) indicado pelo Ministro do Ministério do Desenvolvimento Regional

01 (um) o diretor-presidente da Companhia;

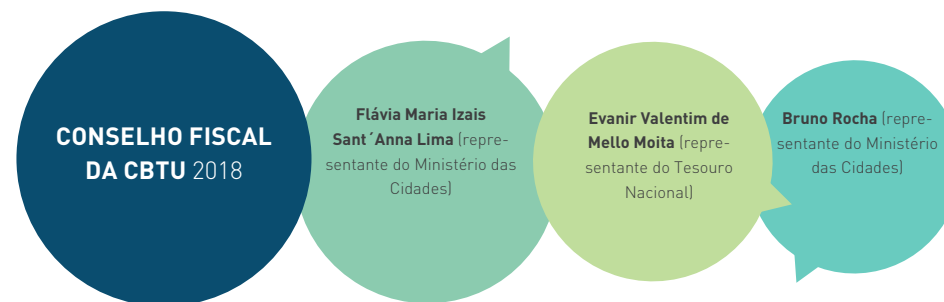
01 (um) representante dos empregados, na forma da Lei 12.353, de 28 de dezembro de 2010;

01 (um) representante dos acionistas minoritários, se houver, eleito na forma da lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.



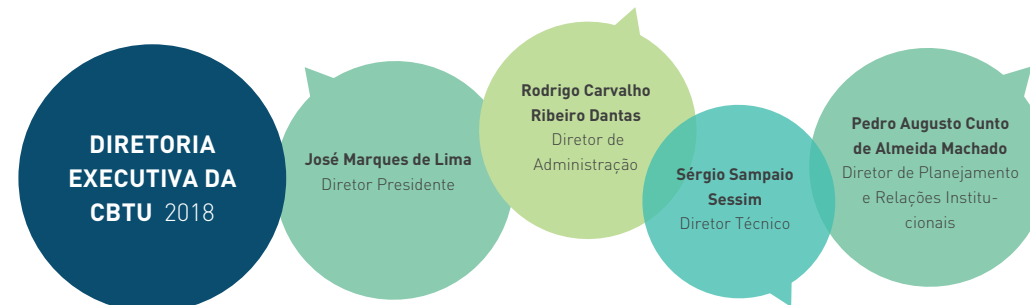
CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal é o órgão de funcionamento permanente que, além das atribuições previstas em Lei, deve manifestar-se acerca da proposta de escolha e destituição dos auditores independentes, preliminarmente à sua submissão ao Conselho de Administração, e acompanhar os trabalhos realizados. O Conselho Fiscal é composto por 03 (três) membros efetivos e 03 (três) membros suplentes, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, permitida a reeleição.



DIRETORIA EXECUTIVA

A Diretoria Executiva é o órgão executivo de administração e representação, cabendo-lhe, dentro da orientação traçada pelo Conselho de Administração, assegurar o funcionamento regular da Companhia.



ATUAÇÃO DA UNIDADE DE AUDITORIA INTERNA

a.

Indicação do estatuto e normas que regulam a atuação da Auditoria Interna

Os Dispositivos legais e normativos a seguir descritos nortearam a atuação da Auditoria Interna da CBTU no exercício de 2018:

Decreto 3.591/2000 de 06/09/2000

Lei 10.180, de 06/02/2001

Instrução Normativa nº 24/2015 da Controladoria-Geral da União

Resoluções da CGPAR de 02 à 20 – Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração de Participações Societárias da União

Lei Complementar 108/2001 e Lei Complementar 109/2001

Instrução Normativa conjunta Ministério do Planejamento, Orçamento e a CGU, nº 01 de 10 de maio de 2016

Estatuto Social, Capítulo 10, artigos 115 a 118

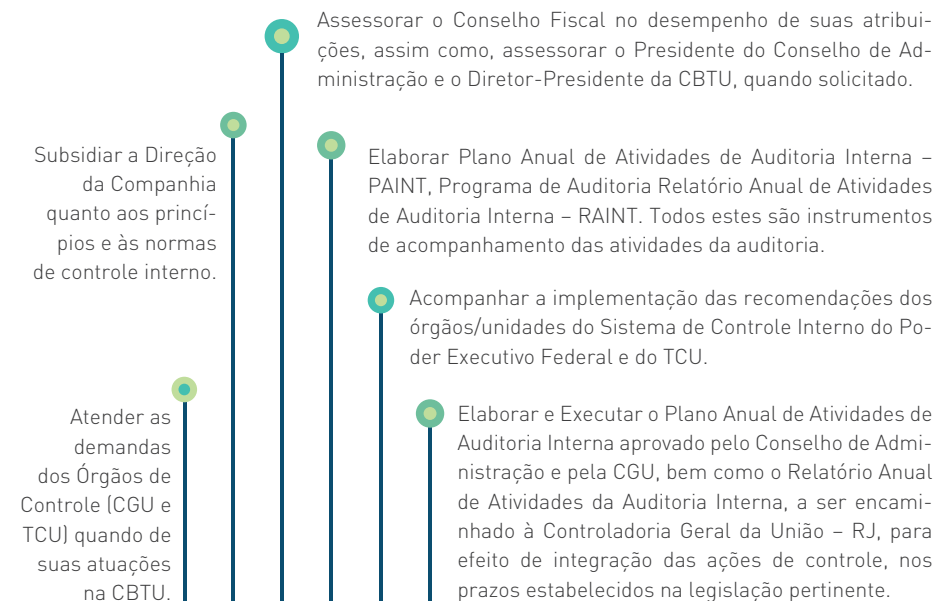
Instrução Normativa nº 8 do Ministério da Transparência e Controladoria Geral da União, de 6 de dezembro de 2017.

b.

Demonstração dos elementos que caracterizam a independência e objetividade da unidade de auditoria interna, tomando por base a INTOSAI GOV 9140 (Independência da auditoria interna no setor público), Decreto 3.591/2000 – art. 15 §§ 3º, 4º e 5º.

Conforme descrito no item 3.1, item “b”, subitem “2”, e alinhado à resolução nº 02/2010 da CGPAR, a Auditoria Interna encontra-se subordinada ao Conselho de Administração, estando sujeita à orientação normativa e à supervisão técnica do Sistema de Controle Interno do poder Executivo Federal.

A nomeação e destituição do titular da Auditoria interna, após aprovação pelo Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União compete ao Conselho de Administração da empresa, de acordo com o descrito no art. 65 do Estatuto Social.



ATRIBUIÇÕES DA
AUDITORIA INTERNA

AUDITORIA EXTERNA

Empresas contratadas ao longo de 2018 com a finalidade de realizar auditoria independente.

ATÉ **JULHO/2018**

**LOUDON BLOMQUIST AUDITORES
INDEPENDENTES**

A PARTIR DE **JULHO/2018***

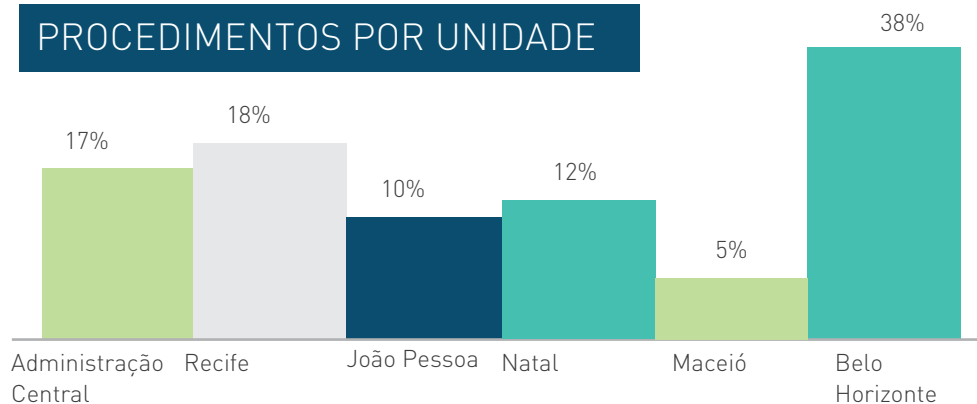
MACIEL AUDITORES S/S

*Mudança de empresa de auditoria externa independente após nova licitação.

ATIVIDADE DE CORREIÇÃO E APURAÇÃO DE RESPONSABILIDADE POR DANOS ERÁRIO

Com a finalidade de inspecionar os procedimentos e processos, foi instituída a Gerência Técnica – Corregedoria, que já em 2018 intalou 102 Procedimentos. Destes, 35 (trinta e cinco) foram Sindicâncias e 67 (sessenta e sete) Processos Administrativos Disciplinares. Atua ainda em duas frentes: quando conjuntamente à infração disciplinar causa dano ao erário; e traçando diretrizes e procedimentos a fim de, pedagogicamente, prevenir a infração, bem como o eventual, e por vezes, consequente, prejuízo financeiro à Administração.

PROCEDIMENTOS POR UNIDADE



CANAIS DE COMUNICAÇÃO

CARTA ANUAL SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA

Em conformidade com o art. 8º, incisos I e VIII, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração subscreveu a Carta Anual sobre Políticas Públicas e Governança Corporativa, referente ao exercício social de 2017 e publicada em Julho de 2018.

https://www.cbtu.gov.br/images/gagov/cartaanual_politicaspUBLICAS_e_governan-cacorporativa2017.pdf

POLÍTICA DE INFORMAÇÕES RELEVANTES

Em conformidade com o art.8º, inciso IV, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016 e com o art. 13, inciso IV, do Decreto 8.945, de 27 de dezembro de 2016, o Conselho de Administração da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU subscreve a presente Política de Transações com Partes Relacionadas, aprovada em sua 368ª. Reunião Ordinária, realizada no dia 25/06/2018.

https://www.cbtu.gov.br/images/gagov/politica_de_divulgacao_de_informacoes_relevantes.pdf

CARTA DE SERVIÇOS AO CIDADÃO

Compromissos da CBTU com a qualidade do serviço prestado:

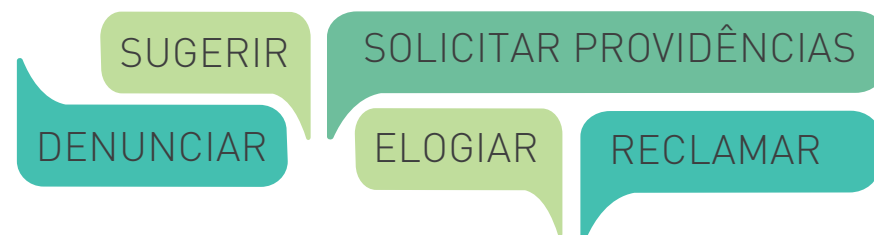
- Assegurar a existência de canais de comunicação e de diálogo permanente com o cidadão, de forma presencial, telefônica e eletrônica.
- Atendimento preferencial: prioridade às pessoas com mobilidade reduzida, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo, aos portadores de deficiência (Lei nº 10.048/2000 e Decreto nº 5.296/2004), bem como aos idosos com idade igual ou superior a 60 anos (Lei nº 10.741/2003).
- Promover campanhas internas e treinamento dos seus empregados, buscando permanentemente a excelência dos seus serviços de atendimento.
- Empregar instrumentos de avaliação de satisfação social e de captação de sugestões, com vistas a promover o aperfeiçoamento ininterrupto dos seus serviços.
- Divulgar dias e horários de atendimento previstos em regulamento específico.

https://www.cbtu.gov.br/images/gagov/cartaservicoscidadao_cbtu2019.pdf

OUVIDORIA

Em 2018 a CBTU implementou ao seu sistema de ouvidorias o E-Ouv, ferramenta que integra as ouvidorias de todo o Governo Federal, de maneira eficiente e informatizada

O sistema permite ao cidadão:



A Plataforma foi desenvolvida pelo Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União (CGU).

As ouvidorias garantem que os direitos dos usuários de serviços públicos sejam respeitados. Após receber a manifestação, elas são analisadas, e encaminhadas para uma resposta ou solução junto às áreas responsáveis da Companhia.

Com isso, aumenta-se a transparência e o mapeamento dos maiores desafios da Companhia, além de estreitar o relacionamento com o usuário.

O cidadão pode ter acesso as ouvidorias de forma:



Em 2018, o sistema recebeu:

261 MANIFESTAÇÕES

Belo Horizonte e Recife foram as superintendências com maior número de manifestações, com 111 e 88, respectivamente.

As reclamações representam mais de 50% dos envios, com 149 demandas, e em segundo lugar, a solicitação de informações.

COMISSÃO DE ÉTICA

A gestão de ética é conduzida pela Comissão de Ética da CBTU, com representantes locais em cada Unidade da Companhia e por sua secretaria executiva.

AÇÕES PREVENTIVAS INTERNAS DE DISSEMINAÇÃO DOS VALORES ÉTICOS

REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE COMUNICAÇÃO ATRAVÉS DO EMAIL INSTITUCIONAL E POR MEIO FÍSICO NAS DEPENDÊNCIAS DA COMPANHIA E UNIDADES REGIONAIS.

DENÚNCIAS E ORIENTAÇÕES A RESPEITO DE CONDUTAS ÉTICAS

POR E-MAIL, ATENDIMENTO PRESENCIAL, CONTATO TELEFÔNICO OU CORRESPONDÊNCIA

A preparação e especialização dos membros da Comissão, bem como dos representantes locais, se dá pela participação do Curso de Gestão e Apuração da Ética Pública, ministrado nas dependências da Escola Nacional de Administração Pública – ENAP. E também dos Encontros Regionais – Sudeste e Nordeste e do XIX Seminário Internacional Ética na Gestão, promovido pela Comissão de Ética Pública onde reúnem servidores públicos, integrantes de comissões e representantes da sociedade civil com intuito de debater temas atuais e relevantes relacionados à ética.

No ano de 2018, a CBTU recebeu e respondeu a 13 consultas, das quais 10 foram do público interno e 3 do externo. Das consultas, 7 foram arquivadas, 6

se tornaram Procedimento Preliminar, das quais que 2 já foram concluídos e 4 ainda estão em andamento.

Pautando-se pela transparência, prestação de contas e responsabilidade corporativa, a CBTU hospeda em seu site institucional o Portal da Transparência. Na página, são disponibilizadas informações da folha de pagamento de todos os funcionários – incluindo da Direção, as licitações, em vigor e encerradas, além de informações sobre convênios, contratos, entre outros temas de interesse coletivo. O Portal é uma iniciativa que propicia o controle social pelos cidadãos das informações da CBTU.

GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

ESTRUTURA DE GESTÃO E CONTROLE DAS DEMANDAS JUDICIAIS

Buscando o aprimoramento da gestão, a Gerência Geral-Jurídica da CBTU trabalha com as seguintes proposições:

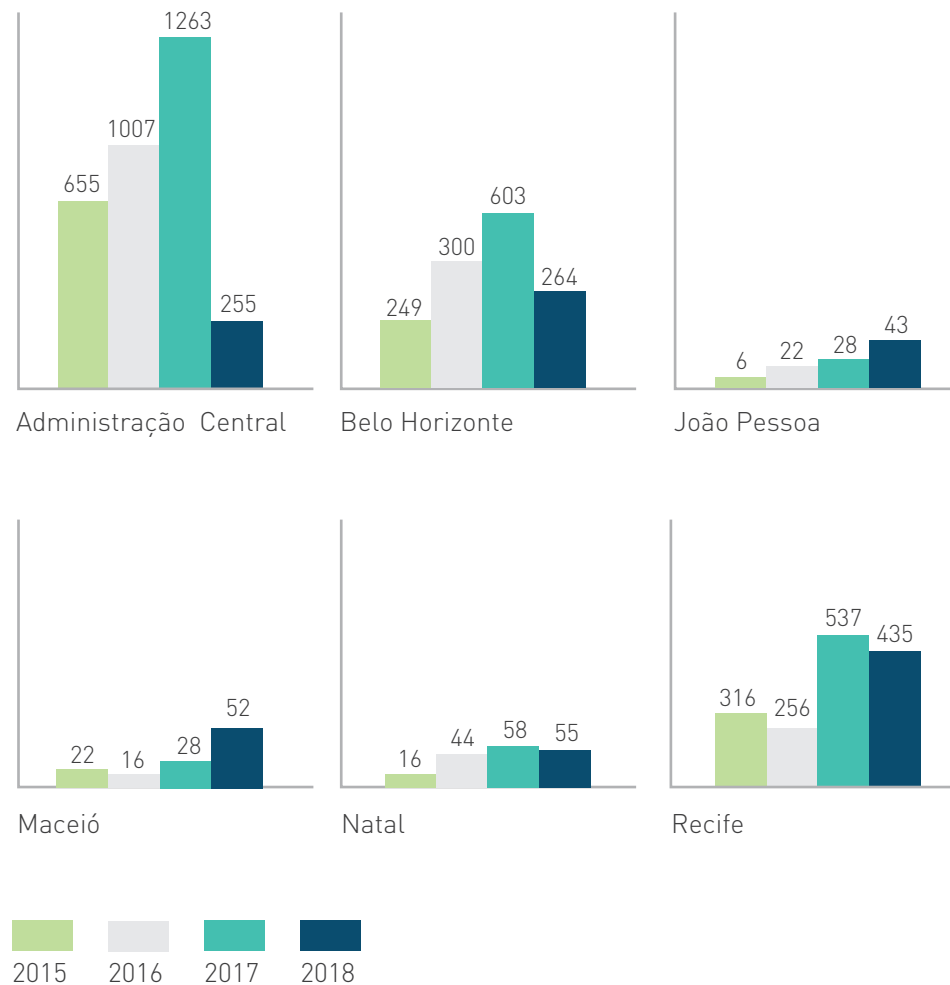
Revisar a estrutura de controle de demandas e do manual de organização com uma descrição para a estratégia de defesa dos advogados da Companhia.

Definir parâmetros na elaboração das defesas, determinando os respectivos fluxos e descritivos, otimizando o controle das demandas propostas contra a CBTU. Gerando dessa forma melhoria na gestão do contencioso.

UNIFICAÇÃO DO MAPEAMENTO DAS AÇÕES JUDICIAIS

Abrange todas as ações judiciais em que a CBTU figura como parte, independente da natureza. Inclusive, o Sistema de Uniformização do Mapeamento de Processos da Companhia que abrangia tão somente as ações trabalhistas, o UMAPAT.

QUANTIDADE DE AÇÕES - POR ANO*

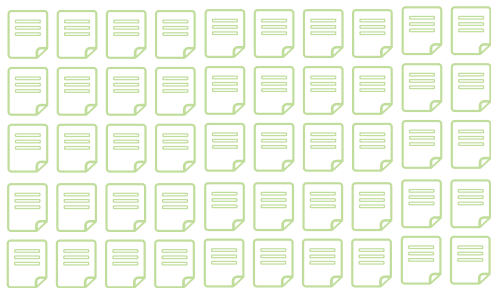


Dados considerados na base processual do escritório terceirizado.
Ano: 2015 a 2018 - Área: Cível, Trabalhista, Tributário e Previdenciário.

Total de Ações Trabalhistas:

6.542

Em desfavor da Companhia entre
janeiro/2015 a dezembro/2018.



2.225

são ações que questionam a nulidade de transferência dos empregados da CBTU para Flumitrens.

116

Processos originários da Lei da Anistia

113

Processos referentes ao Programa de Amparo ao Trabalhador (PAT)

Outros

O CASO FLUMITRENS

As indenizações pleiteadas pelos empregados da Flumitrens, decorrem de uma Ação Civil Pública (ACP) distribuída pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro. O Tribunal Regional do Trabalho da Primeira Região formalizou posicionamento favorável à CBTU, através da Súmula nº 65 de sua jurisprudência cujo teor dispõe que: “A pretensão relativa à reintegração de ex-empregados da CBTU, sob o fundamento de nulidade do ato de transferência para a FLUMITRENS, praticado através de convênio administrativo firmado em 31/12/1994, encontra-se fulminada pela prescrição trabalhista fixada no art. 7º, XXIX, da CRFB”.

A LEI DA ANISTIA (LEI 8.878/94)

Gerou processos em curso contra a Companhia. Todos propostos por empregados dispensados em 1990 pelo governo Collor e que, posteriormente, foram abrangidos pela anistia, retornando aos quadros da CBTU. Os pedidos consistem no pagamento dos salários do período em que estiveram afastados, com êxito do jurídico na maioria das ações.

PROGRAMA DE AMPARO AO TRABALHADOR (PAT)

Tratam-se de demandas de empregados admitidos antes da adesão da CBTU ao programa. A referida adesão foi compulsória, razão pela qual a maioria dos processos são improcedentes.

O CASO REFER

Um dos processos considerados como estratégico pela Gerência Jurídica é referente às ações judiciais propostas pela REFER, uma vez que têm causado impacto na vida financeira e na gestão da Companhia. Tratam-se dos Processos nº 0123840-98.2007.8.19.0001, em trâmite na 22ª Vara Cível da Comarca da Capital - RJ, e nº 0009659-44.2012.4.02.5101 atualmente em trâmite na 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do RJ. Assim, CBTU e REFER peticionaram nos autos requerendo a prorrogação do acordo anteriormente firmado, com depósitos mensais por parte da CBTU no valor de seis milhões de reais em janeiro de 2018, suspendendo-se as ações judiciais até janeiro de 2019.

Em 01/11/2018, as partes protocolizaram petição para prorrogação do acordo, momento em que ficou consignado que a CBTU depositará, mensalmente, o valor de:

R\$6.000.000,00

(seis milhões de reais)

na conta da REFER até janeiro de 2020.



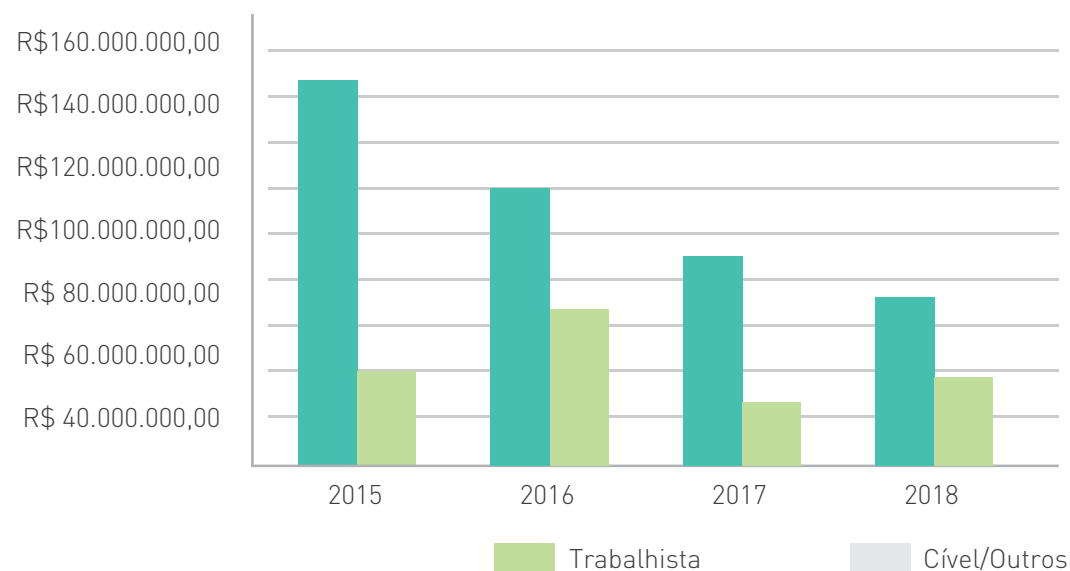
PROCESSOS ADMINISTRATIVOS

Em paralelo aos processos judiciais retrocitados, foram instaurados, no âmbito da Advocacia Geral da União – AGU, dois processos administrativos que visam sanear a dívida com a REFER: processos NUP(s): 80000.032804/2010-97 e 03500.000267/2008-10.

Tais processos encontram-se em permanente evolução, estimulados pela CBTU no sentido de sensibilizar as autoridades envolvidas, os executivos do Ministério das Cidades, do Tesouro ou do Planejamento e, ainda, os Advogados da União, que tratam do tema no âmbito da AGU, com vista de solucionar definitivamente a questão, já que a perpetuação do caso é onerosa para a Companhia.

Os valores gastos com o cumprimento de sentenças entre janeiro/2015 e dezembro/2018 foi decrescente, o que sinaliza que as medidas preventivas, tanto na seara trabalhista quanto na área cível, têm sido positivas e apresentaram resultados mensuráveis sob o ponto de vista do custo judicial arcado pela Companhia, conforme se verifica no gráfico a seguir.

CUMPRIMENTO DE SENTENÇAS



RESULTADOS DA GESTÃO

RESULTADOS ALCANÇADOS E METAS

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS



REALIZAÇÕES DA GESTÃO

Construção das estações Jaraguá, Bom parto e Mercado – Maceió.

Elaboração de Metodologia de Pesquisa de Satisfação quando não houver recurso para contratação de empresa especializada – Administração Central.

Pesquisa de satisfação – João Pessoa.

Remodelação do ramal Satuba e Jaraguá – Maceió.

Estudo de viabilidade de utilização de energia solar em estação piloto – Pontezinha linha Diesel – Recife.

OBJETIVOS ATINGIDOS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Aumentar o número de clientes transportados.

Aumentar a satisfação dos clientes.

Promover a captação e o desenvolvimento de estudos e projetos externos à Companhia pelo corpo técnico da CBTU.

Desenvolver projetos e operar sistemas com responsabilidade socioambiental.

ANÁLISE DAS METAS

Parâmetros de Análise:

Os indicadores estratégicos presentes neste relatório foram medidos ao longo do ano de 2018 e estão separados de acordo com as perspectivas estratégicas do Balanced Scorecard (BSC) da Companhia: Sociedade, Sustentabilidade Financeira, Processos Internos, e Aprendizado e Crescimento.

São analisados os indicadores que apresentam diferenças consideráveis entre suas metas propostas e o resultado apresentado em 2018. Aqueles indicadores cujo resultado tenha se aproximado da meta propostas estão apenas representados nas tabelas, em suas respectivas dimensões.

A fim de tornar o entendimento das metas e resultados destes indicadores visual e didático, é apresentada uma escala em formato de barras. A escala de cores utilizada representa a relação entre o resultado e a meta de 2018, conforme abaixo:

FAIXA DE VARIAÇÃO INDICATIVA

● < 50% ● Entre 50,00% e 75,00% ● Entre 75,01% e 125,00% ● > 125%

Assim, resultados até 50% abaixo da meta recebem a cor vermelha; resultados entre 50% e 75% abaixo da meta estabelecida recebem a cor amarelo. Aqueles resultados que consideramos ter atingido a meta, mesmo que com variação de 25%, para mais ou para menos, recebem a cor verde. Por fim, resultados que ultrapassem a meta acima de 25% recebem a cor azul.

DIMENSÃO: SOCIEDADE

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	RESULTADO 2018	META 2018	FAIXA DE VARIAÇÃO
Aumentar número de clientes transportados	Passageiros transportados anualmente (milhões)	Número de passageiros transportados	169,0	180,8	93,45% ●
	MDU (Demanda Média por Dia Útil)	Número de passageiros transportados	565,3*	605,6	98,10% ●
Aumentar a satisfação dos clientes	Reclamação por passageiro transportado	Índice de reclamação por milhão de passageiros transportados	422	1.008	238,86% ●
Promover a imagem institucional	Matérias veiculadas nos veículos de comunicação	Número de inserções positivas	1.261	650	194,00% ●
	Parcerias e divulgação institucionais realizadas com stakeholders do setor metroferroviário	Número de parcerias/divulgações	8	11	72,73% ●
	Campanhas e eventos educativos e culturais voltados aos usuários	Número de participações	178	110	161,82% ●

*média mensal

INDICADOR: PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ANUALMENTE

META 180,8 MILHÕES

RESULTADO 169,0 MILHÕES

A diferença na apuração entre a meta estabelecida e o resultado obtido foi influenciada pelo número de passageiros abaixo do esperado nas superintendências de Belo Horizonte e de João Pessoa, onde a diferença foi de 11% e 13% negativos, respectivamente.

INDICADOR: RECLAMAÇÃO POR PASSAGEIRO TRANSPORTADO

META 1.008

RESULTADO 422

A CBTU implantou e-OUV, o sistema unificado de ouvidoria do Poder Executivo Federal. Com isso, esse indicador passou a contabilizar as reclamações que ingressaram por meio deste sistema. Entretanto ainda existem outros canais que recebem reclamação nas superintendências e utilizam métodos analógicos como cartas, ligações telefônicas, entre outros. A meta anteriormente estabelecida para esse indicador considerava esses canais. A mudança para o e-OUV estabeleceu uma fonte mais confiável e centralizada, permitindo apuração mais fidedigna e evitando erros de duplicidade e aumentando a confiabilidade do indicador.

INDICADOR: MATÉRIAS VEICULADAS NOS VEÍCULOS DE COMUNICAÇÃO

META 650

RESULTADO 1621

Em manifestação da gerência técnica responsável pela apuração do indicador, a Gecin, a meta de 650 matérias veiculadas foi subestimada. Isso decorreu do fato deste controle e monitoramento ser novo, não havendo dados registrados em anos anteriores. Apenas ano que vem, com números efetivamente consolidados, e já com o conhecimento deste trabalho, é que as metas poderão ser realmente estimadas.

No caso de matérias positivas, percebe-se que a STU-Belo Horizonte possui números mais elevados que outras superintendências. Isso se explica pelo serviço de clipping existente naquela superintendência, diferente das outras STUs, onde a "clipagem" é feita pelos empregados das áreas de comunicação.

INDICADOR: PARCERIAS E DIVULGAÇÃO INSTITUCIONAIS REALIZADAS COM STAKEHOLDERS DO SETOR METROFERROVIÁRIO

META 11

RESULTADO 08

INDICADOR: CAMPANHAS E EVENTOS EDUCATIVOS E CULTURAIS VOLTADOS AOS USUÁRIOS

META 110

RESULTADO 178

O aperfeiçoamento da metodologia de apuração dos indicadores permitiu considerar novos eventos. Eventuais diferenças entre meta e apuração tenderão ao equilíbrio em períodos futuros.

DIMENSÃO: SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	RESULTADO 2018	META 2018	FAIXA DE VARIACÃO
Elevar receitas operacional e extraoperacional	Receita operacional (R\$ mil)	R\$ mil	185,96	181,38	102,53%
	Receita extraoperacional (R\$ mil)	R\$ (mil)	9,05	9,55	95,25%
	Taxa de cobertura plena anual	%	25%	25,62%	98,46%
Otimizar os custos operacional e administrativo	Custo por km percorrido (R\$ / Km)	R\$ / Km	127,36	126,4	99,24%
	Custo por cliente transportado (R\$)	R\$	4,58	4,15	90,18%
Reduzir ações judiciais	Estoque de ações judiciais	Número de ações	8.636	8.389	97,14%
	Novas ações anuais	Número de ações	1.566	2.300	147%
	Percentual de êxitos no ano	%	100%	50%	200%

INDICADOR: RECEITA OPERACIONAL

META	R\$181.376,00
RESULTADO	R\$185.962,00

Apesar de apresentar apuração com crescimento positivo, a meta foi subdimensionada, pois não foi levado em conta o aumento da tarifa nas superintendências. Caso o aumento da tarifa tivesse vigorado o ano todo em todas as Unidades, o resultado seria ainda mais expressivo, e por consequência, teria extrapolado a meta em mais de 25%.

INDICADOR: TAXA DE COBERTURA PLENA ANUAL

META	25,62
RESULTADO	25,20








Apesar de um crescimento de 10% em relação a 2017, nossa taxa de cobertura ainda é baixa, devido à defasagem tarifária.

INDICADOR: PERCENTUAL DE ÊXITOS NO ANO

META	50%
RESULTADO	100%

Este indicador, proposto no início de 2018 pela Gajur, se mostrou ineficaz, uma vez que o relatório de apuração não apresenta os percentuais de perdas de ações pelo escritório terceirizado da Companhia, apenas as suas vitórias. Devido à incapacidade de apuração do indicador por parte do escritório de advocacia terceirizado, foi sugerido à nova gestão da Gajur retirada desse indicador do planejamento estratégico.

DIMENSÃO: PROCESSOS INTERNOS

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	RESULTADO 2018	META 2018	FAIXA DE VARIAÇÃO
Padronizar procedimentos operacionais e administrativos	Processos administrativos e operacionais identificados	%	100%	100%	100% 
Aperfeiçoar a gestão de riscos corporativos e os controles internos associados	Macroprocessos e processos prioritizados	%	90%	100%	90% 
	Mapeamento dos processos críticos	%	10%	20%	50% 
Implantar banco de dados de custos metroferroviários	Execução do sistema de gestão de custos metroferroviários	%	61%	70%	87,14% 
Promover a eficiência operacional do sistema	Pontualidade	%	91,9%	98,5%	93,24% 
	Regularidade	%	92,7%	96,2%	96,35% 
	Índice de confiabilidade do sistema	Km / falha	669,13*	2000	33% 

*Média mensal

INDICADOR: MAPEAMENTO DOS PROCESSOS CRÍTICOS

META 20%

RESULTADO 10%

Devido às dificuldades em elaborar um calendário de mapeamento com os órgãos, foi atingida apenas metade da meta estabelecida.

INDICADOR: EXECUÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DE CUSTOS METRO-FERROVIÁRIOS

META 70%

RESULTADO 61%

A Getin iniciou a atualização dos softwares utilizados na criação do Sistema de Custos Ferroviários. Esta atividade ainda não foi concluída, o que impactará seu desenvolvimento.

INDICADOR: ÍNDICE DE CONFIABILIDADE DO SISTEMA

META 2000

RESULTADO 669

Considerando os resultados de todas as superintendências, este indicador apresenta uma grande distorção devido à diferença entre as suas metas. Por se tratar de um indicador cuja base de cálculo é acidente/km percorrido, cada STU atribuiu uma meta baseada na sua realidade e nas características do seu próprio sistema.

DIMENSÃO: APRENDIZADO E CRESCIMENTO

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	RESULTADO 2018	META 2018	FAIXA DE VARIAÇÃO
Promover a gestão eficiente através de soluções integradas de TICs	Nível de conformidade com as recomendações do Guia de PDTIC-SISP	%	27%	50%	54%
	Percentual de ações de desenvolvimento dos sistemas críticos atendidas com uso do processo de software	%	0%	30%	0%
Promover a gestão do conhecimento	Treinamentos por instrutoria interna	Número de matrículas	6.649	7.500	88,65%
Revisar estrutura organizacional e quadro de lotação de pessoal	Percentual de áreas com lotação de pessoal revisadas	%	10%	40%	20%

INDICADOR: NÍVEL DE CONFORMIDADE COM AS RECOMENDAÇÕES DO GUIA DE PDTIC-SISP

META 50%

RESULTADO 27%

A Getin não deu continuidade às ações de conformidade por estar aguardando a criação do Comitê Estratégico de TIC, o órgão responsável por definir as ações de TIC para toda Companhia. A apuração do resultado deste indicador se manteve estagnada ao longo do ano.

INDICADOR: PERCENTUAL DE AÇÕES DE DESENVOLVIMENTO DOS SISTEMAS CRÍTICOS ATENDIDAS COM USO DO PROCESSO DE SOFTWARE

META 30%

RESULTADO 0%

Não houve apuração deste indicador, por não existir metodologia de desenvolvimento de software implantada na CBTU. A Getin está aguardando a criação dos comitês de TIC para aprovação da metodologia ao ser implantada.

INDICADOR: TREINAMENTOS POR INSTRUTORIA INTERNA

META 7.500

RESULTADO 6.649

Segundo informação da Gedes, a queda no indicador foi ocasionada pela redução do número de matrículas treinadas na STU BH e devido ao programa de demissão voluntária realizado em 2018 pela Companhia.

INDICADOR: PERCENTUAL DE ÁREAS COM LOTAÇÃO DE PESSOAL REVISADA

META 40%

RESULTADO 10%

A revisão do quadro de pessoal só poderá ser retomada após a conclusão do PDV da Companhia, quando será apurada a real força de trabalho. Sabendo dessa situação, o Conad solicitou, à CBTU, uma cotação de valores de consultoria para a realização dessa atividade. Esse indicador se manteve estagnado em 10% ao longo do ano.

BOAS CONDUTAS

No tocante ao relacionamento com a sociedade e partes interessadas, cabe evidenciar o trabalho que vem sendo desenvolvido pela Ouvidoria interna da CBTU. Trabalho este que fomenta a transparência na gestão, por meio de importante canal de comunicação com os colaboradores da empresa.

Quanto aos Padrões de Conduta e Integridade, por ser determinação legal, a CBTU elaborou um Código de Conduta e Integridade, aprovado pelas instâncias cabíveis em 24/04/18, o qual dispõe sobre princípios, valores e missão; as transgressões das normas de conduta e Integridade, canais de denúncia e outros.

Ainda ao contexto social, diga-se de passagem, que também é atribuição da Governança a verificação do cumprimento do Código de Ética e de Padrões de Conduta e Integridade.

Por fim, para a continuidade do fiel cumprimento do trabalho Ético na CBTU, foram designados novos membros da Comissão de Ética, bem como nomeados representantes locais em todas as unidades. Tais atos têm o intuito de acentuar o exercício ético, promovendo uma conduta positiva aos empregados, não só no que tange a postura esperada do profissional, bem como na continuidade do negócio da Companhia, com a ampliação, preservação e valorização do patrimônio público, amparado por um Código de Ética e normativos do Sistema Disciplinar.

Código de Conduta e Integridade está disponível no site: https://www.cbtu.gov.br/images/governanca/codigo_de_conduta_e_integridade.pdf

Site Comissão de Ética: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/component/content/article?id=7176&Itemid=1102>

AVANÇOS

O compromisso com a contínua melhoria de governança já está trazendo resultados. **Elevamos a empresa ao nível máximo junto ao Indicador da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais, o IG SEST, desenvolvido pelo Ministério do Planejamento.**

O índice busca promover e implantar melhores práticas de mercado e ampliar o nível de governança corporativa nas empresas estatais. Estes mecanismos de avaliação atravessam três ciclos de desempenho, nos quais a CBTU vem apresentando constante evolução em se adequar às exigências da Lei 13.303/2016, que estabelece diretrizes e metas ligadas à transparência, auditorias, controles internos e plena operação de ouvidorias e comitês de gestão.

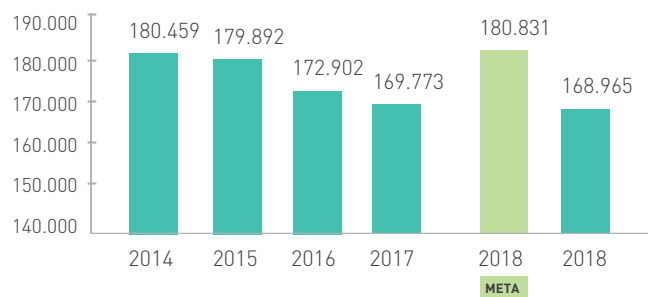
Destacando que a evolução da CBTU, desde o primeiro ciclo até o último avaliado em 2018 foi da seguinte forma:



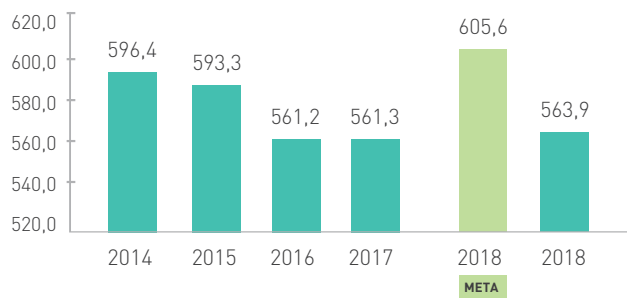
INDICADORES DE DESEMPENHO

CBTU

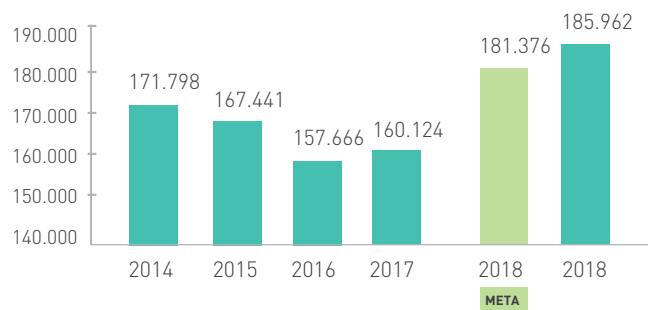
PASSEGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



RECEITA OPERACIONAL (R\$)

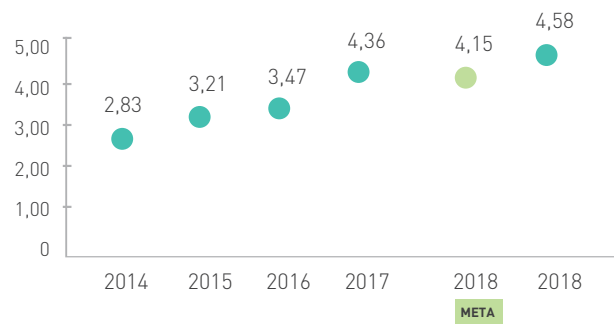


INDICADORES

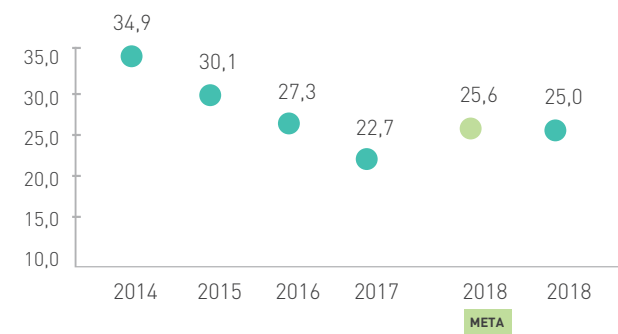
INDICADORES	2014	2015	2016	2017	META 2018	2018	VARIAÇÃO (%) 2017/2018
Índice de Visibilidade (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de passageiros por Km	28,8	28,2	28,2	28,6	-	27,7	1,3
Custo por Km	81,49	90,65	97,81	124,41	126,40	127,11	27,2
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,95	0,93	0,91	0,94	0,72	1,10	3,4
Índice de integração Tarifária (%)	0,5	0,5	0,5	0,5	-	0,5	-0,1 p.p.
Índice de receita extraoperacional (%)	3,8	3,9	3,8	4,4	6-	2,8	0,6 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	1,50	1,37	1,27	1,43	0,38	1,52	12,5
Índice de Confiabilidade do Sistema	733	1.006	657	597	-	643	-9,2

p.p.: variação em pontos percentuais

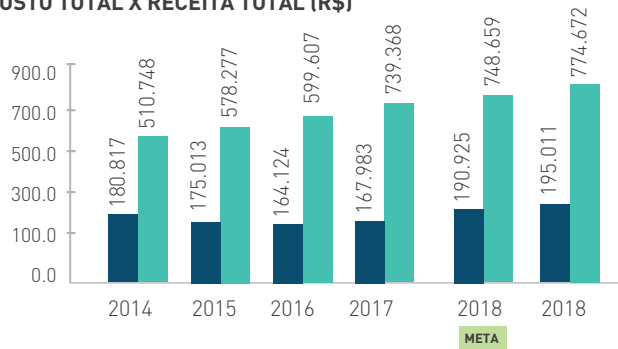
CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



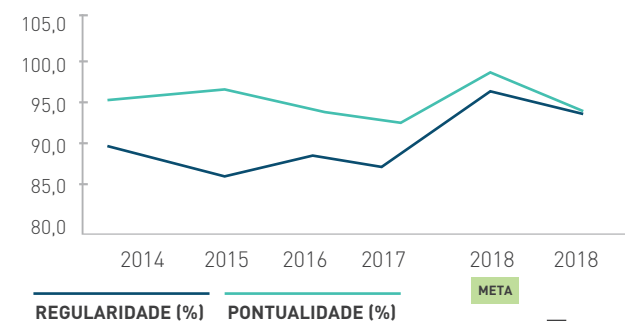
TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



CUSTO TOTAL X RECEITA TOTAL (R\$)

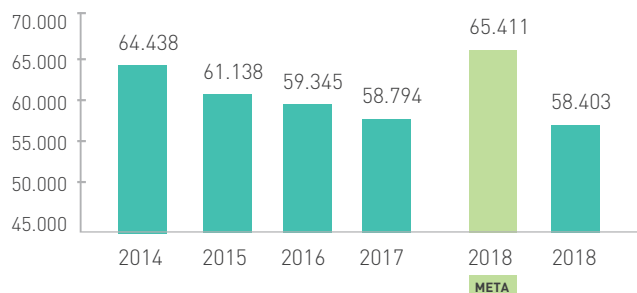


REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

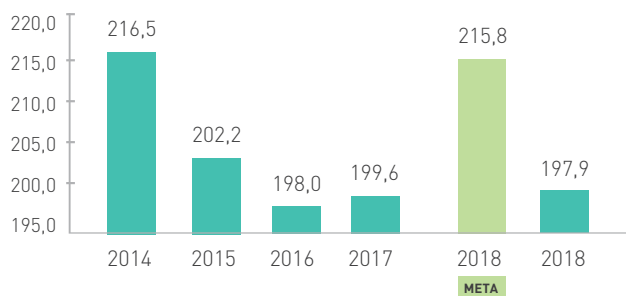


BELO HORIZONTE

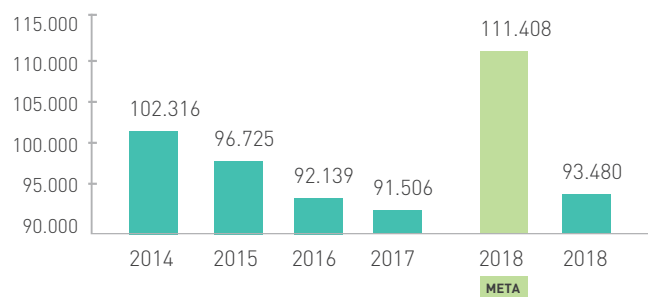
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



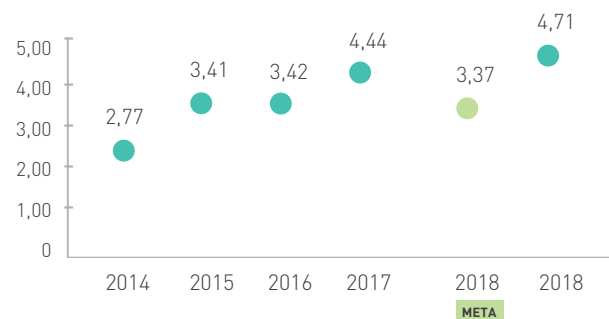
RECEITA OPERACIONAL (R\$)



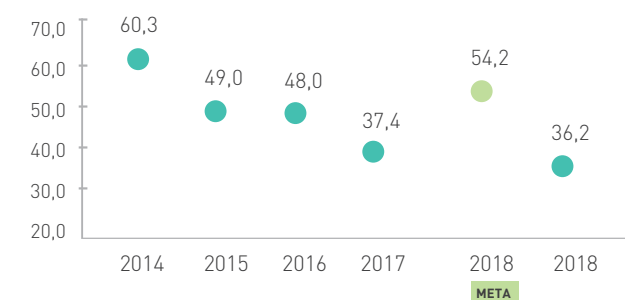
INDICADORES	2014	2015	2016	2017	META 2018	2018	VARIÇÃO (%) 2017/2018
Índice de Visibilidade (%)	-	8,3	8,3	15,6	20,0	15,6	7,3 p.p.
Índice de passageiros por Km	24,4	23,5	22,9	22,6	25,9	23,0	-1,6
Custo por Km	67,52	79,99	78,49	100,25	87,31	108,26	27,7
Tarifa Efetiva Média (R\$)	1,59	1,59	1,55	1,56	1,70	1,60	0,2
Índice de integração Tarifária (%)	29,4	31,2	31,0	29,0	34,0	29,4	-2 p.p.
Índice de receita extraoperacional (%)	4,9	5,4	5,5	6,3	6,8	5,9	0,9 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	0,69	1,23	1,50	1,29	0,00	1,52	-13,8
Índice de Confiabilidade do Sistema	8.379	7.221	7.435	7.591	8.496	3.942	2,1

p.p.: variação em pontos percentuais

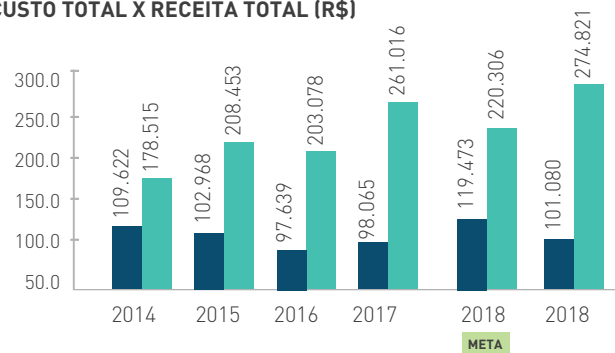
CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



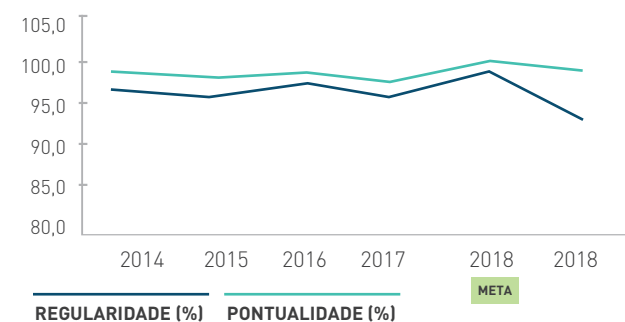
TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



CUSTO TOTAL X RECEITA TOTAL (R\$)

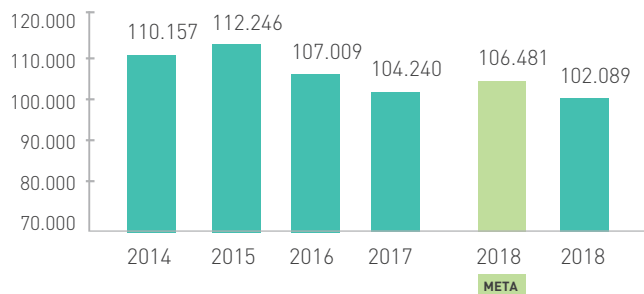


REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

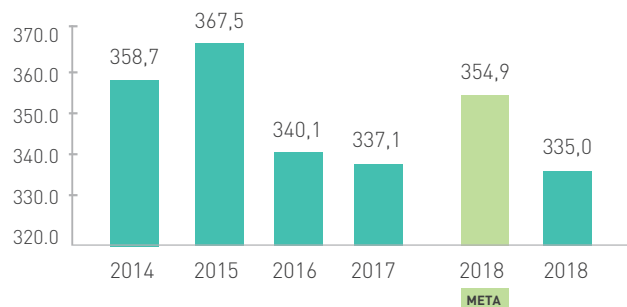


RECIFE

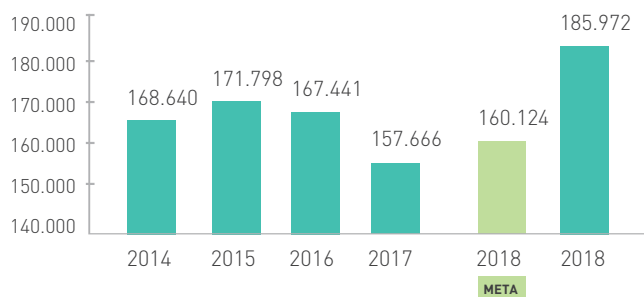
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



RECEITA OPERACIONAL (R\$)



INDICADORES	2014	2015	2016	2017	META 2018	2018	VARIAÇÃO (%) 2017/2018
Índice de Visibilidade (%)	-	20,2	20,2	28,6	20,0	28,6	8,4 p.p.
Índice de passageiros por Km	36,2	35,7	35,7	37,1	38,9	35,2	3,9
Custo por Km	88,68	93,32	103,65	134,90	41,90	133,93	30,1
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,60	0,60	0,58	0,63	0,59	0,85	7,6
Índice de integração Tarifária (%)	65,0	65,0	65,0	54,2	57,0	56,2	-10,8 p.p.
Índice de receita extraoperacional (%)	1,88	1,53	1,32	1,70	2,05	1,39	0,4 p.p.

Linha Elétrica

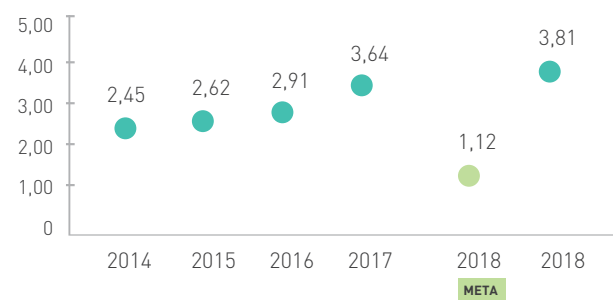
Índice de Segurança do Passageiro	2,03	1,51	1,13	1,58	0,00	1,58	39,7
Índice de Confiabilidade do Sistema	639	911	755	803	700	995	6,3

Linha Diesel

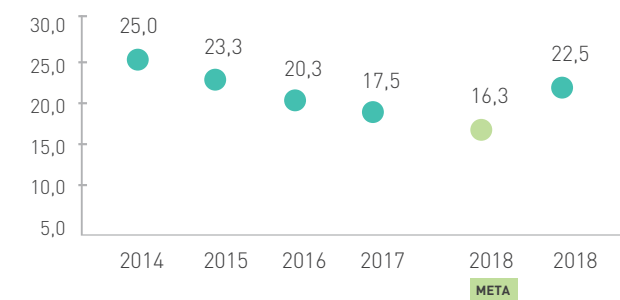
Índice de Segurança do Passageiro	0,81	1,00	6,92	3,46	0,0	505,8	-49,9
Índice de Confiabilidade do Sistema	6.968	1.750	881	1.291	700	1.533	46,5

p.p.: variação em pontos percentuais

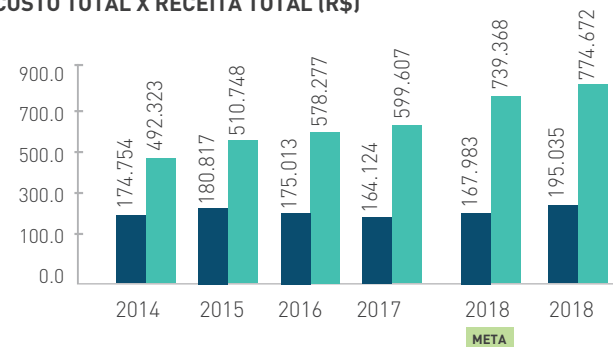
CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



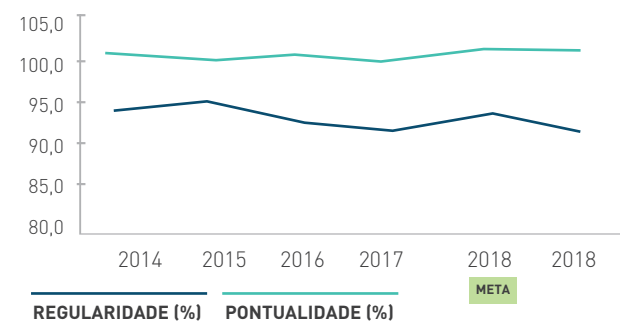
TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



CUSTO TOTAL X RECEITA TOTAL (R\$)

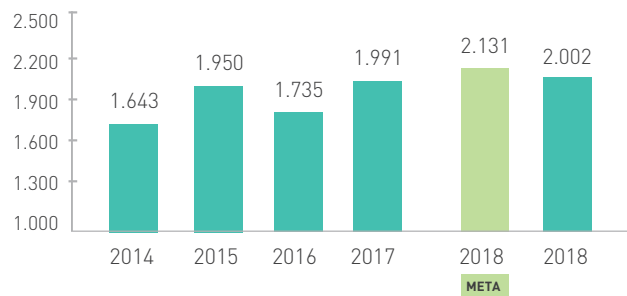


REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

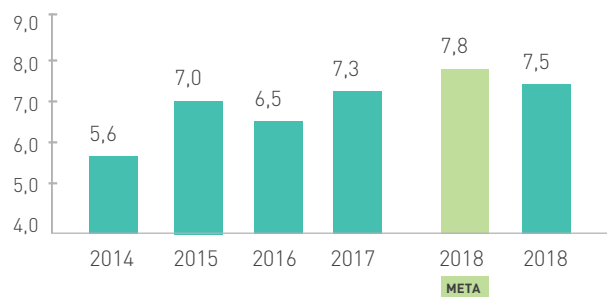


JOÃO PESSOA

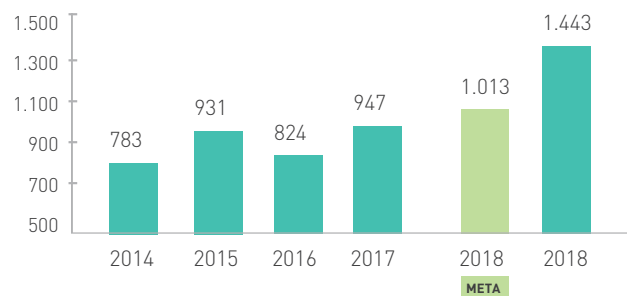
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



RECEITA OPERACIONAL (R\$)

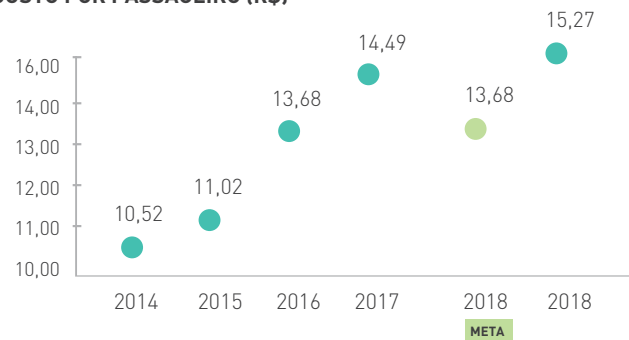


INDICADORES

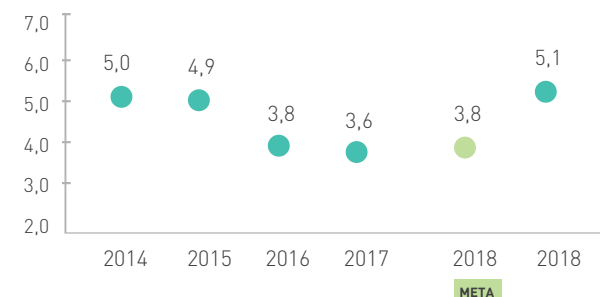
INDICADORES	2014	2015	2016	2017	META 2018	2018	VARIAÇÃO (%) 2017/2018
Índice de Visibilidade (%)	-	-	2,2	2,7	-	2,7	0,6 p.p.
Índice de passageiros por Km	7,7	9,0	9,2	10,7	-	10,7	15,8
Custo por Km	81,00	99,24	125,87	154,45	145,38	163,64	22,7
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,72	0,1
Índice de integração Tarifária (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de receita extraoperacional (%)	8,9	10,7	8,6	7,9	8,7	7,7	-0,7 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	1,83	0,00	0,58	0,00	-	0,50	-100,0
Índice de Confiabilidade do Sistema	81	169	54	41	380	44	-23,7

p.p.: variação em pontos percentuais

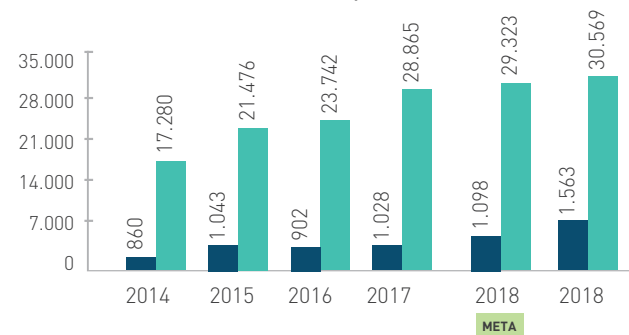
CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



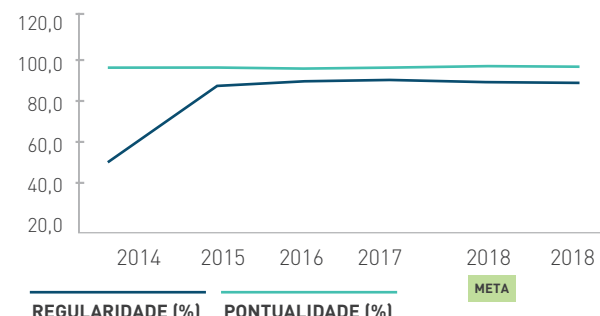
TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



CUSTO TOTAL X RECEITA TOTAL (R\$)

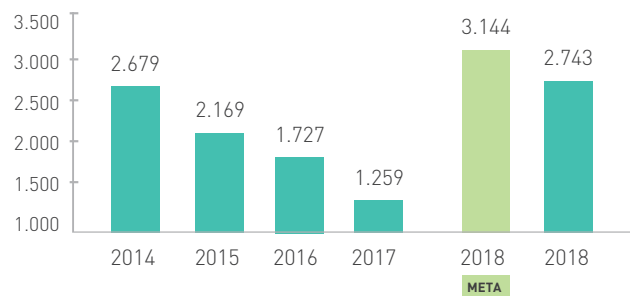


REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

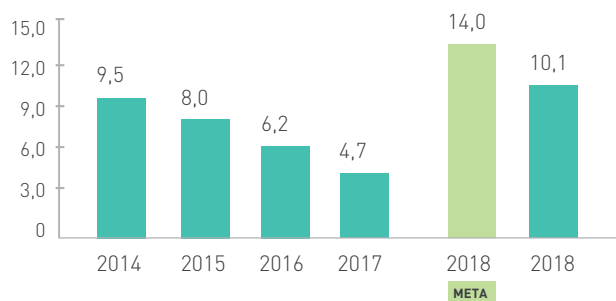


MACEIÓ

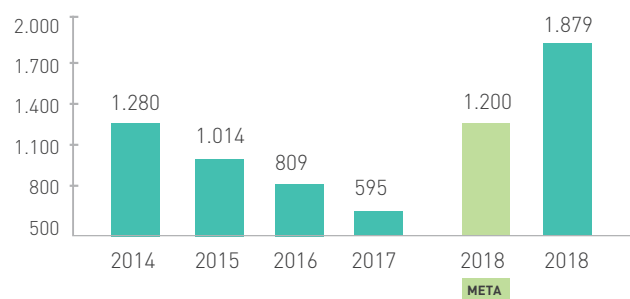
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



RECEITA OPERACIONAL (R\$)

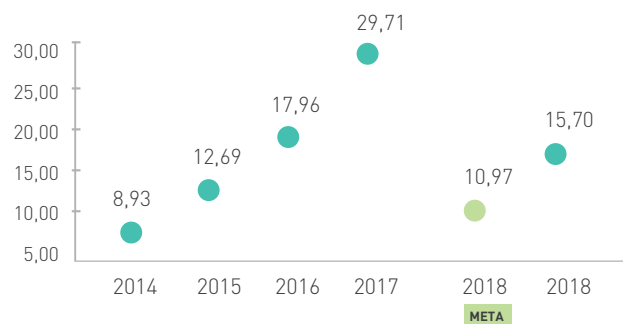


INDICADORES

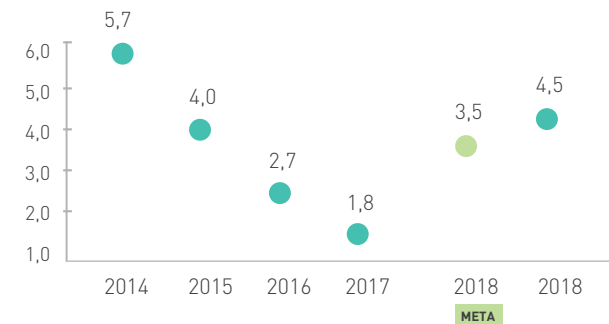
INDICADORES	2014	2015	2016	2017	META 2018	2018	VARIÇÃO (%) 2017/2018
Índice de Visibilidade (%)	-	2,1	2,1	-	-	-	-
Índice de passageiros por Km	13,1	9,5	12,2	10,2	-	11,3	-16,2
Custo por Km	116,77	120,83	218,53	302,92	-	177,24	38,6
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,48	0,47	0,47	0,47	0,38	0,68	0,9
Índice de integração Tarifária (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de receita extraoperacional (%)	6,3	8,7	3,8	8,1	-	2,4	4,3 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	0,00	0,46	2,32	0,00	0,00	0,36	-100,0
Índice de Confiabilidade do Sistema	456	787	163	107	-	228	-34,7

p.p.: variação em pontos percentuais

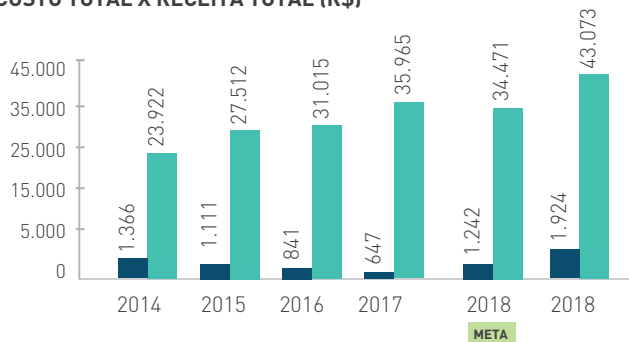
CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



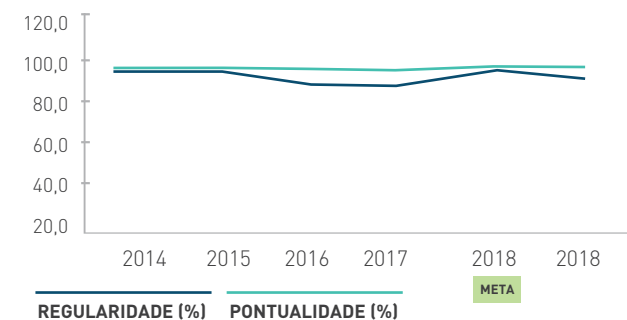
TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



CUSTO TOTAL X RECEITA TOTAL (R\$)

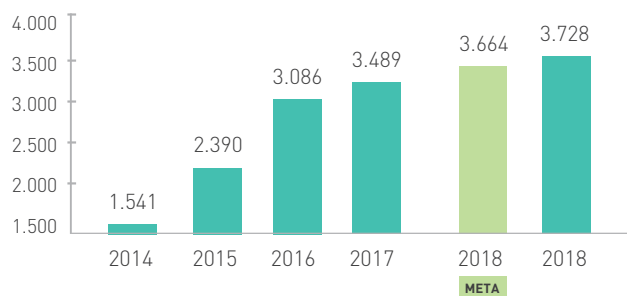


REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

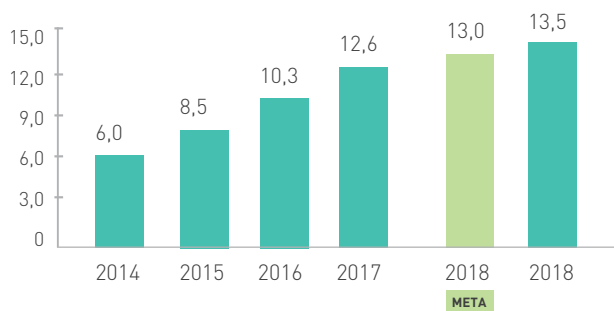


NATAL

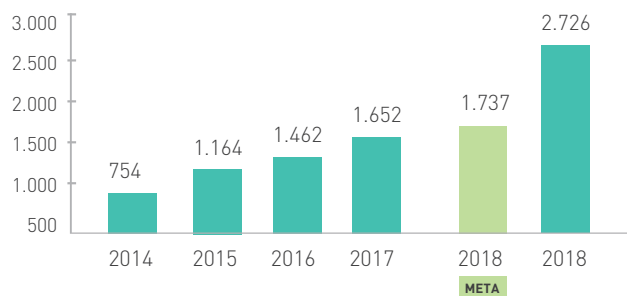
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



RECEITA OPERACIONAL (R\$)

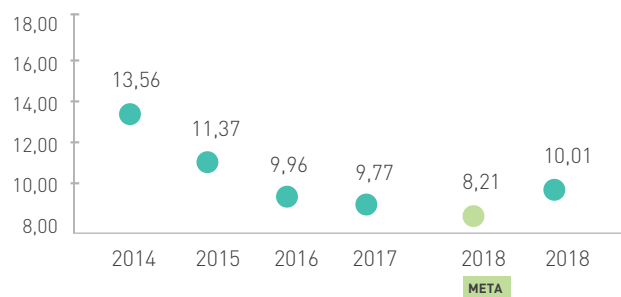


INDICADORES	2014	2015	2016	2017	META 2018	2018	VARIÇÃO (%) 2017/2018
-------------	------	------	------	------	-----------	------	-----------------------

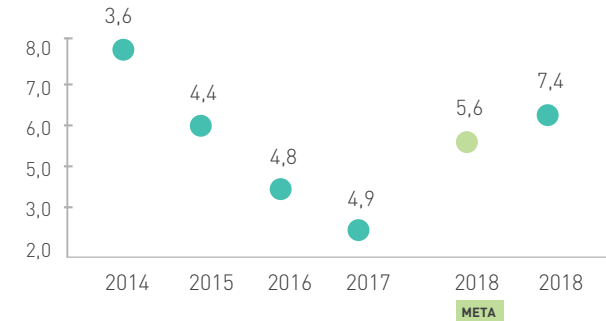
Índice de Visibilidade (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de passageiros por Km	9,7	13,1	14,6	16,1	16,9	16,7	10,1
Custo por Km	131,20	149,35	145,34	156,95	151,72	167,64	8,0
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,49	0,49	0,47	0,47	0,47	0,73	-0,1
Índice de integração Tarifária (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de receita extraoperacional (%)	6,6	2,7	0,7	1,2	2,6	1,3	0,5 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	0,00	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0
Índice de Confiabilidade do Sistema	296	1.210	866	1.856	1.339	1.754	114,2

p.p.: variação em pontos percentuais

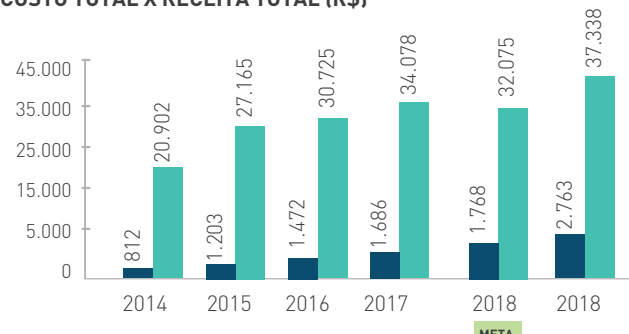
CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



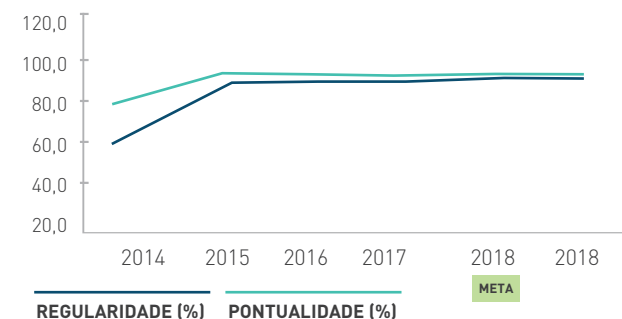
TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



CUSTO TOTAL X RECEITA TOTAL (R\$)



REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)



PESPECTIVAS E DESAFIOS

A CBTU contribui para a qualidade de vida da população não somente com o deslocamento de pessoas sobre trilhos, que é sua atividade fim, mas também para o desenvolvimento de atividades econômicas e urbanização no entorno de suas estações.

A CBTU iniciou o ano com a difícil missão de solucionar as carências advindas da aprovação da LOA 2018, com valores muito aquém das necessidades operacionais, administrativas e de investimentos apresentadas para o período. Assim, foram necessárias gestões desta diretoria junto ao Ministério das Cidades e Ministério do Planejamento, de modo a obter a recomposição do orçamento.

No cenário acima posto, foi preciso se reinventar e buscar soluções não orçamentárias que melhorassem a atuação e a imagem da Companhia, fazendo-a ser reconhecida como empresa de atuação eficiente e eficaz.

Foram aprovados: regulamento de licitação e contratos, código de conduta, política de transações com partes relacionadas, reajuste tarifário e o Plano de Desligamento Voluntário-PDV.

Deu-se seguimento ao acompanhamento das ações iniciadas em 2015, dentro do planejamento estratégico elaborado para o período de 2015-2019 e revisto em 2017.

Ao longo do ano a CBTU alcançou marcos importantes como:

A CBTU implantou um reajuste em suas tarifas visando recompor gradativamente sua receita operacional, além de ações que buscam a locação de espaços publicitários e/ou comerciais e impulsionam as receitas extra operacionais.

O reajuste tarifário, com fulcro no reequilíbrio financeiro, entrou em vigor em 11 de maio. Posteriormente, por decisão judicial em caráter liminar, o reajuste foi suspenso, terminando o ano sob júdice.

Foi iniciada a efetivação dos desligamentos de empregados que aderiram ao PDV, permitindo a redução da folha de pagamento da CBTU e a melhor gestão de pessoal.

Iniciou-se a implantação de contratos que visam o aumento das receitas extra operacionais, trazendo melhores resultados para a Companhia e menor dispendio por parte da União.

UNIDADES ADMINISTRATIVAS

Com importante papel na mobilidade dos centros urbanos onde está inserida, a CBTU demonstra o quão relevante é o transporte de passageiros sobre trilhos, que através de um serviço rápido, regular e sustentável, transporta um grande número de pessoas como modal estruturante nas cidades. Desempenha relevante papel no desenvolvimento econômico e social das áreas atendidas por trens, metrô e VLTs.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE – STU-BH

A LOA/2018 não previu inicialmente dotação orçamentária para dar continuidade às ações de investimento. Contudo, através de gestão da Companhia junto ao Ministério das Cidades e o Ministério do Planejamento, houve a descentralização de recursos que permitiram a contratação de equipamentos e serviços de engenharia para colocar em operação um sistema de rádio digital padrão DMR, softwares e computadores servidor do SICTE.

A STU-BH está integrada à população através de projetos socioculturais e campanhas, em conjunto com a guarda municipal e a BHTRANS.

Em 2018, a STU-BH transportou 58.402.870 passageiros em 81.488 viagens realizadas. A estação que registrou o maior número de embarques foi Eldorado, com aproximadamente 9 milhões de usuários/ano. A média mensal de passageiros transportados pelo sistema ultrapassou a 4,8 milhões de passageiros. Mantendo o padrão de atendimento, o índice de regularidade das viagens realizadas pelo metrô ficou perto dos 99%, enquanto o indicador de pontualidade das partidas foi de 93,6%.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE RECIFE – STU-REC

Na LOA/2018, foi aprovado orçamento de investimento no valor de R\$ 13.888.000,00 para a STU-REC. Através de gestões da CBTU junto ao Ministério das Cidades, houve a liberação de mais R\$ 9.409.404,00 em descentralização de créditos que permitiu otimizar as contratações. Com os recursos disponibilizados foi possível contratar: a construção de duas pontes sobre o rio Pirapama, construção de ponte sobre o rio Jaboatão, melhoria da cobertura do sistema de rádio digital, manutenção do sistema elétrico e a recuperação de taludes.

A STU-REC aumentou sua participação nas mídias sociais, o que facilita a interação com usuários. Realizou campanhas e foi parte em outras realizadas pelo Estado de Pernambuco, a Prefeitura de Recife, a Universidade Federal de Pernambuco e outros organismos sociais que fazem a marca CBTU ser cada vez mais presente na vida do cidadão.

Implantou ainda o software desenvolvido por um empregado em sua tese de doutorado e que recebeu o prêmio Alstom de Tecnologia Metroferroviária, que consiste no monitoramento em tempo real de quatro variáveis dos Trens de Unidades Elétrica (TUEs) em circulação: velocidade real do trem, estimativa de passageiros, aplicação do freio e a corrente do motor de tração quando acionados. O uso desses dados traz um aprimoramento no serviço prestado pela CBTU. Essas informações vão além do que já se sabe no Centro de Controle Operacional – CCO, e permitem tomar medidas mais objetivas em torno das necessidades dos trens, melhorando a qualidade do transporte para todos os usuários do metrô.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE NATAL – STU-NAT

Foram contratadas a construção de desvio ferroviário em Pitimbu e a construção da nova estação Parnamirim.

A STU-NAT reforçou a interação com a população das comunidades lindeiras, em campanhas educativas relacionadas à saúde, meio ambiente, cuidados com

o trem e trânsito, com atividades realizadas nos trens, estações e em escolas da Grande Natal.

Atuou significativamente em ações que demandavam baixo ou nenhum investimento, melhorando sua imagem junto a população. Se integrou às redes sociais, criando canais diretos com o cidadão, promoveu campanhas educativas de cuidado com os trens e também quando aos cuidados com a saúde, em conjunto com a Secretaria de Estado da Saúde.

Cabe registrar que manteve ao longo do ano a tendência de crescimento do número de passageiros transportados, iniciada em 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE JOÃO PESSOA – STU-JOP

A contratação da construção de três desvios ferroviários, proporcionará uma revisão na grade horária, aumentando significativamente a oferta de trens e consequentemente atendendo às demandas da população.

A STU-JOP ampliou a comunicação com a sociedade através da criação de perfis em redes sociais. Além disso, atuou em contato direto com comunidades e passageiros em campanhas educativas de prevenção de acidentes, preservação do trem e de saúde pública, em parceria com a Secretaria de Estado da Saúde.

Registrou ainda crescimento no número de passageiros transportados, consequência dos investimentos na melhoria do sistema, que mantém a regularidade média das viagens em 99,6% e pontualidade de 85,3%.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE MACEIÓ – STU-MAC

A STU-MAC bateu o recorde histórico no transporte de passageiros no ano de 2018. De acordo com dados de sua Coordenação Operacional, ao todo, foram mais de 2,7 milhões de pessoas transportadas este ano pelos trens urbanos

de Maceió, ultrapassando o recorde anterior de 2,6 milhões de pessoas transportadas em 2014. Este número é resultado do esforço contínuo e integrado da superintendência, complementado com a inauguração das novas estações Jaraguá e Bom Parto, ajustes na grade horária e a inclusão do trecho Jaraguá-Bebedouro. A pontualidade das viagens e a eficiência da manutenção dos veículos também contribuíram para ultrapassar essa marca histórica.

Conforme se observa outros indicadores, como receitas e MDU apresentaram melhoram e são indicativos de uma gestão que otimiza seus recursos orçamentários e não-orçamentários.

ALOCAÇÃO DE RECURSOS E ÁREAS ESPECIAS DE GESTÃO

GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

A CBTU iniciou o exercício 2018 com uma Lei Orçamentária Anual (LOA) muito aquém de suas necessidades de custeio. O que se tornou um desafio à manutenção da operação com os padrões de segurança e confiabilidade requeridos, durante todo o exercício.

Com o montante inicialmente aprovado, a Companhia teria de optar entre reduzir 60% o número de viagens ou operar até junho/2018. Estas ações não necessariamente reduziram os custos, haja visto que alguns contratos não poderiam ser interrompidos sem gerar multas e demais.

A CBTU fez redução de contratos, reorganizou as grades horárias e atuou junto aos órgãos governamentais para garantir os recursos necessários à operação, manutenção e administração dos cinco sistemas.

Com isso, a aprovação de Projeto de Lei, em novembro, permitiu a Companhia a manter seu vértice de recuperação a demanda.

RESULTADO PRIMÁRIO

RESULTADO PRIMÁRIO	GRUPO DESPESA	PROPOSTA 2018*	PROJETO INICIAL DA LOA - FIXAÇÃO DESPESA	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO SUPLEMENTAR	DOTAÇÃO ESPECIAL	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DOTAÇÃO CANCELADA E REMANEJADA	PROVISÃO RECEBIDA	DESPESA ORÇAMENTÁRIA DO EXERCÍCIO	DESPESAS PAGAS de 2018	RESTOS A PAGAR PAGOS em 2018
0 FINANCEIRO	RESERVA DE CONTINGÊNCIA	-	101.658.782,00	101.658.782,00	0,00	0,00	91.041.493,00	(10.617.289,00)	0,00	0,00	0,00	0,00
	JUROS E ENCARGOS DA DIVIDA	8.548.168,00	0,00	0,00	0,00	10.617.289,00	10.617.289,00	0,00	9.870.588,55	9.870.588,55	8.791.645,00	0,00
1 PRIMÁRIO OBRIGATÓRIO	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	205.352.315,00	120.190.776,00	120.190.776,00	36.564.331,00	0,00	156.055.107,00	(700.000,00)	155.183.481,48	153.890.141,98	136.638.685,61	6.812.113,36
	PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	1.007.067.424,00	670.903.772,00	670.903.772,00	69.531.133,00	0,00	740.434.905,00	0,00	696.022.631,36	686.016.422,21	642.246.488,21	4.693.714,41
2 PRIMÁRIO DISCRICIONÁRIO	INVESTIMENTOS	38.775.390,00	0,00	3.000.000,00	3.450.000,00	0,00	3.359.437,00	(3.090.563,00)	3.359.437,00	3.359.364,59	225.884,07	2.641.729,78
	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	597.609.518,00	151.431.801,00	142.851.048,00	120.938.094,00	0,00	243.632.052,00	(20.157.090,00)	241.317.952,40	235.214.272,04	189.693.053,84	30.242.570,41
3 PRIMÁRIO SEM IMPACTO FISCAL	INVESTIMENTOS	1.263.297.810,00	34.888.889,00	34.888.889,00	0,00	0,00	34.888.889,00	0,00	34.888.888,15	81.007.744,01	27.009.973,65	29.485.757,87
TOTAL		3.120.650.625,00	1.079.074.020,00	1.073.493.267,00	230.483.558,00	10.617.289,00	1.280.029.172,00	(34.564.942,00)	1.140.642.978,94	1.169.358.533,38	1.004.605.730,38	73.875.885,83

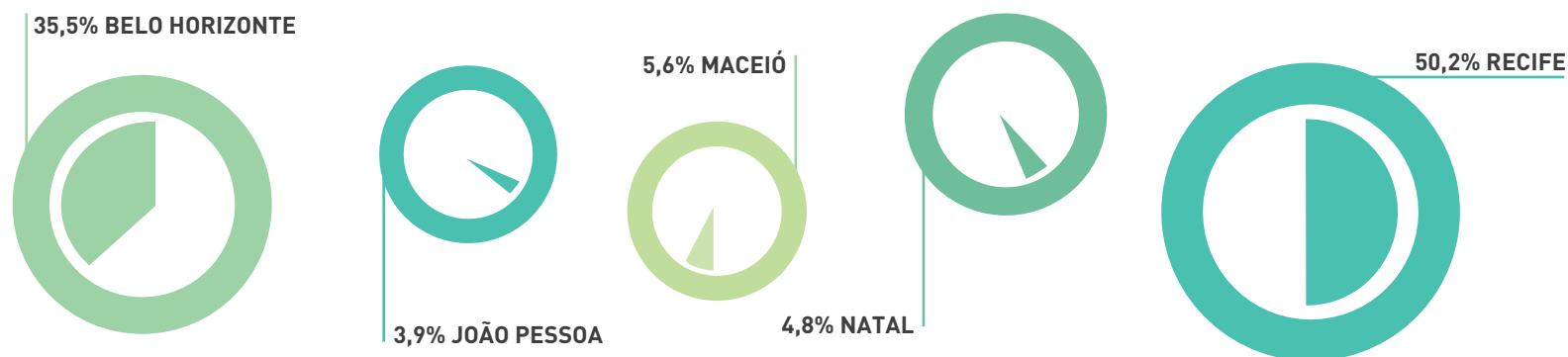
* Valores da Proposta da CBTU 2018, excluindo os valores de Passivos propostos.

FONTE DE RECURSOS

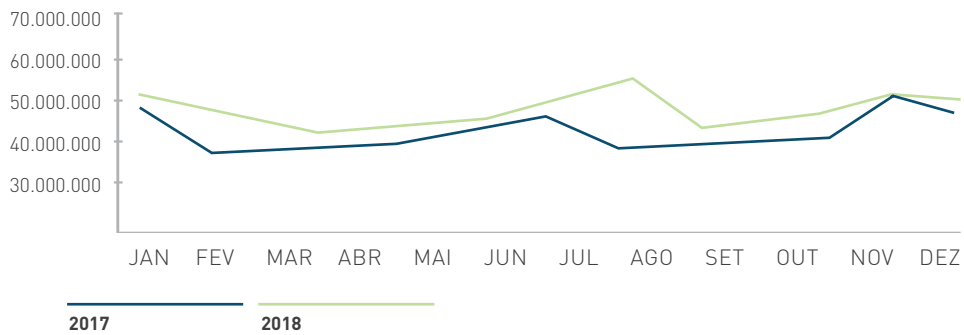
CATEGORIA ECONÔMICA DESPESA	FONTE SOF	PROPOSTA 2018*	PROJETO INICIAL DA LOA - FIXAÇÃO DESPESA	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO SUPLEMENTAR	DOTAÇÃO ESPECIAL	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DOTAÇÃO CANCELADA E REMANEJADA	PROVISÃO RECEBIDA	DESPESA ORÇAMENTÁRIA DO EXERCÍCIO	DESPESAS PAGAS DE 2018	RESTOS A PAGAR PAGOS EM 2018	
DESPESAS CORRENTES	0100	1.739.517.630,00	870.048.369,00	861.467.616,00	211.129.103,00		1.051.922.557,00	(20.674.162,00)	1.022.062.254,26	1.007.214.634,69	907.513.962,09	28.584.377,50	
	0144	8.548.168,00		0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	0188			0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	418.318,67	
	0250	70.560.627,00	72.352.453,00	72.352.453,00	0,00	10.617.289,00	82.788.370,00	(181.372,00)	80.208.428,53	77.654.171,86	69.761.047,78	12.688.492,21	
	0280		125.527,00	125.527,00	0,00		123.971,00	(1.556,00)	123.971,00	122.618,23	94.862,79	0,00	
	0281	551.000,00		0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36.694,80	
	0300				15.904.455,00		15.904.455,00						
	0681			0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20.515,00
TOTAL		1.819.177.425,00	942.526.349,00	933.945.596,00	227.033.558,00	10.617.289,00	1.150.739.353,00	(20.857.090,00)	1.102.394.653,79	1.084.991.424,78	977.369.872,66	41.748.398,18	
DESPESAS DE CAPITAL	0100	1.289.145.810,00	34.888.889,00	37.888.889,00	3.450.000,00		38.248.326,00	(3.090.563,00)	38.248.325,15	84.367.108,60	27.235.857,72	23.072.643,00	
	0250	12.327.390,00		0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.712.837,07	
	0300			0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
TOTAL		1.301.473.200,00	34.888.889,00	37.888.889,00	3.450.000,00	0,00	38.248.326,00	(3.090.563,00)	38.248.325,15	84.367.108,60	27.235.857,72	32.127.487,65	
RESERVA DE CONTINGÊNCIA	0250		101.658.782,00	101.658.782,00	0,00		91.041.493,00	(10.617.289,00)	0,00	0,00	0,00	0,00	
TOTAL			101.658.782,00	101.658.782,00	0,00	0,00	91.041.493,00	(10.617.289,00)	0,00	0,00	0,00	0,00	
TOTAL GERAL		3.120.650.625,00	1.079.074.020,00	1.073.493.267,00	230.483.558,00	10.617.289,00	1.280.029.172,00	(34.564.942,00)	1.140.642.978,94	1.169.358.533,38	1.004.605.730,38	73.875.885,83	

* Valores da Proposta da CBTU 2018, excluindo os valores de Passivos propostos.

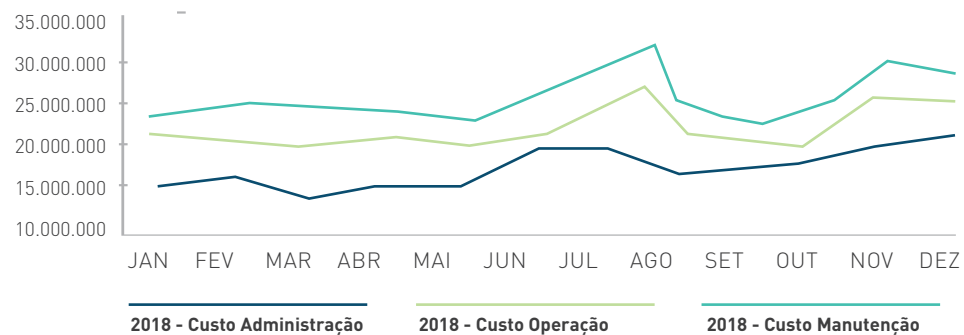
CUSTO TOTAL POR STU



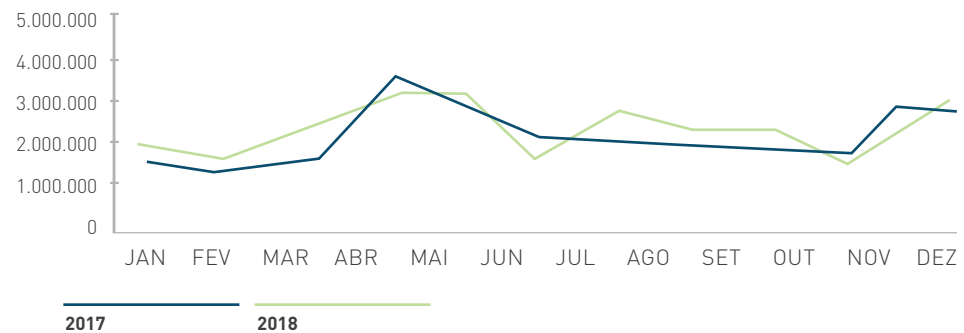
CUSTO DE PESSOAL



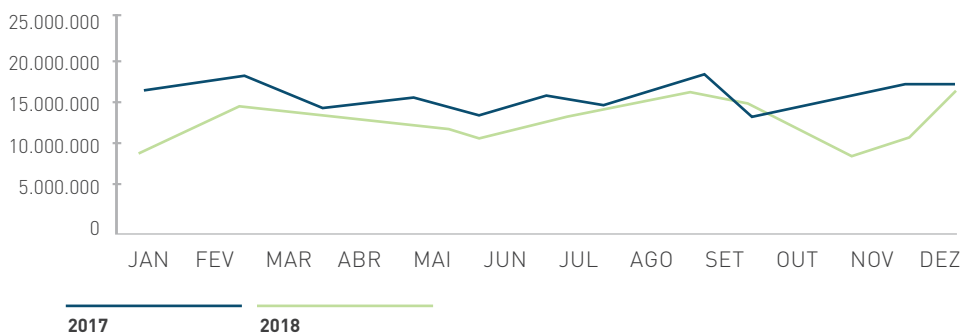
ADMINISTRAÇÃO X OPERAÇÃO X MANUTENÇÃO



CUSTO DE MATERIAL



CUSTO DE SERVIÇOS



- A implantação do reajuste de tarifas, que em alguns casos não eram revistas desde 2002, foi objeto de questionamento judicial por parte de alguns representantes da sociedade civil. Contudo, a CBTU concluiu o ano com defesas consistentes, e que nos fazem crer que logrará êxito na manutenção das tarifas reajustadas e posterior recomposição de sua receita operacional.
- Os limites orçamentários disponibilizados nas fontes do tesouro e próprias, ocorreram de acordo com o orçamento executado e aos restos a pagar, os repasses de recursos foram atendidos sem atrasos significativos.
- A penhora judicial, decorrente de processos trabalhistas/cíveis transitados em julgados e não pagos, traz graves consequências para a gestão, mas tem sido paulatinamente minimizada, considerando os acordos com a REFER e a recuperação de receitas após o pagamento de sentenças.
- As demonstrações contábeis da CBTU estão amparadas por notas explicativas que evidenciam as contas mais relevantes.
- Na composição da demonstração de resultados, as principais rubricas que determinam os resultados negativos são o financeiro, a depreciação do imobilizado e as sentenças judiciais (ajuste das provisões para contingências).
- A principal consequência do resultado está na relação do passivo com o pa-

trimônio líquido. Caso não haja uma reversão das expectativas com relação a dívida com a REFER, bem como a capitalização dos recursos para aumento de capital, a tendência é que em 2019 o patrimônio líquido permaneça negativo, ou seja, com o passivo a descoberto, da mesma forma prevista e realizada em 2018.

INTEGRAÇÃO DAS UNIDADES AO SISAF

Todos os módulos do Sistema de Administração Financeira – SISAF são utilizados nas Unidades, exceto na Superintendência do Recife.

A Gerência de TI informou “ser necessário finalizar a implantação do módulo de contratos pela Superintendência de Recife para que a migração de dados ocorra. Este evento ainda não aconteceu, contrariando o prazo citado de dezembro de 2017.” Além disso, a TI está concentrando esforços para implantação do PDTIC, que possui Projeto de ERP desenhado para substituição de inúmeras soluções de software, inclusive do SISAF.

Ainda complementando as ações de integração das Unidades e a padronização de procedimentos, foi criado o Plano de Ação da Gefic/Gafin, para melhoria dos controles e gestão dos instrumentos contratuais na CBTU, com as seguintes ações: Diretrizes para a Organização, Arquivamento e Digitalização da Documentação dos Instrumentos Contratuais da CBTU, Comunicação e Motivação ao CIC (Consulta de Instrumento Contratuais), Processos por Área de Competência no CIC, Revisão/Criação de Instruções Normativas para Instrumentos Contratuais na CBTU e Elaboração de Manual de Gestão e Fiscalização de Contratos.

A CBTU não utiliza o SIC (Sistema de Informação de Custos). Possuímos sistema de custos próprio, que utiliza as informações internas de pessoal e material, bem como extraídas manualmente do SIAFI. É utilizado, principalmente, para determinação da taxa de cobertura e estudos tarifários, custos operacionais e administrativos. Utilizamos também o Tesouro Gerencial, SIAFI para as demonstrações contábeis.

QUANTO A GESTÃO PATRIMONIAL

A CBTU elaborou um plano de ação, ainda não implementado devido à ausência de dotação orçamentária, para reavaliar todos os imóveis de propriedade e sob a guarda da CBTU.

Algumas unidades administrativas estão com a totalidade de seus bens imóveis cadastrados no SPIUNET, enquanto as demais tem parte cadastrada e outra em andamento, em virtude de dificuldades econômico-financeiras, de pessoal, regularização cartorial, atualização monetária, etc., que impediram, até o momento sua conclusão.

Seguindo orientação da Instrução Normativa Nº 02/2017 da SPU/MPDG de 02/05/2017, em seu inciso I, do art. 7º que diz:

“Art. 7º As avaliações dos imóveis da União e de seu interesse poderão, a critério do órgão central da SPU ou das suas superintendências, ser realizadas:

I - Pela Caixa Econômica Federal-CAIXA, mediante contrato específico ou determinação em lei;

II - Por particulares habilitados, mediante celebração de contratos e convênios, observados no que couber a legislação de licitação pública; (...)”

Em razão dos altos recursos demandados para a realização destes serviços, ainda não foi possível a implantação.

GESTÃO DE PESSOAS

O principal regente das relações de trabalho, no âmbito da CBTU, é o Decreto 5.452/1943, da Consolidação das leis Trabalhistas.

A CBTU busca o permanente aperfeiçoamento da gestão administrativa, através do aumento da eficácia e transparência em sua atuação. Além disso, ela está regida pela Lei de Responsabilidade das Estatais (13.303/2016), e também tem orientação e motivação da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (SEST), que possui um constante trabalho de fortalecimento das empresas do Governo.

4.927

EMPREGADOS ATIVOS

28%

Dos empregados possuem **nível superior**. Esse número teve uma melhora após o **concurso público de 2014**.



82%

Dos empregados são homens



961 EMPREGADOS APOSENTADOS

19,5%

DO QUADRO DE PESSOAL ATIVO

EMPREGADOS COM MAIS DE 30 ANOS DE EMPRESA

1420

28,8%

DA FORÇA DE TRABALHO

Estas observações quanto a idade, servem para focar as políticas de cuidados com a saúde do trabalhador, nos grupos de maior vulnerabilidade a certos males, através da aplicação da cláusula do Acordo Coletivo que trata da medicina e segurança do trabalho, de acordo com a NR 7, garantindo a realização de exames preventivos de câncer de próstata, útero e mama.

Foram realizadas ao longo do ano 2018 campanhas de conscientização e educativas para a boa alimentação, prática esportiva, cuidados com a saúde física e mental. Todas estas são ações buscam também a diminuição do percentual de absenteísmo, que apesar de pouco maior que o apresentado em 2017, é uma evolução em relação aos números de anos anteriores. **Absenteísmo de 2018 foi de 4,86%.**

CONCURSO PÚBLICO 2014

525 VAGAS CHAMADAS

167 VAGAS PENDENTES

VAGAS PENDENTES POR UNIDADE:

Administração Central **49**

Recife **56**

Natal **12**

João Pessoa **42**




Maceió **8**

FINALIZAÇÃO DO CONCURSO

O Concurso Público Nacional com o objetivo de renovar a força trabalho, não teve suas vagas integralmente aproveitadas devido a limitação de quadro de pessoal imposta em 17/09/2015, através do Ofício Circular SEI n.º 170/2015-MP, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. As admissões por decisão judicial também foram impactantes nas restrições de contratação.

PLANO DE DESLIGAMENTO VOLUNTÁRIO CBTU 2018/2019

Em 19/10/2018 foi implantado, no âmbito da Companhia, o Plano de Desligamento Voluntário - PDV, cujos principais objetivos são:

-  Redução do número de empregados já aposentados pelo INSS e com mais de 55 anos de idade e 25 anos de vínculo empregatício com a CBTU;
-  Atendimento ao quantitativo máximo de empregados próprios estabelecido pela SEST;
-  Redução de custo de pessoal; Renovação e oxigenação da força de trabalho.

AS PRINCIPAIS ATIVIDADES REALIZADAS FORAM:

De 28 de outubro de 2018 a 12 de dezembro de 2018: prazo para adesões ao PDV;
30 de novembro/2018: desligamento do primeiro grupo de empregados (Turma 1).



* sujeito a desistências.

586*

EMPREGADOS ADERIRAM AO PDV

CUSTO TOTAL PDV*

R\$ 81.351.651,29

62

EMPREGADOS JÁ FORAM DESLIGADO NA TURMA 1.
IMPACTO ANUAL JÁ DE

-1,61%

REDUÇÃO ANUAL APROX. NA FOLHA*

R\$ 100.430.594,82

IMPACTO ANUAL APROX. NA FOLHA*

-15,34%

TREINAMENTO E DESENVOLVIMENTO

A Capacitação na CBTU é principalmente desenvolvida através de Programas de Instrutoria Interna e práticas operacionais, devido ao baixo custo e as especificidades do conhecimento do modal ferroviário.

As iniciativas de capacitação são planejadas a partir da elaboração da Programação Anual de Treinamento e Desenvolvimento e são regidas pelas Diretrizes de Treinamento e Desenvolvimento, afim de atender a demandas institucionais estratégicas da Companhia.

EM 2018: 6.656 MATRÍCULAS TREINADAS E 121.693 HOMEM/HORA

POLÍTICA DE REMUNERAÇÃO DE ADMINISTRADORES E MEMBROS DE COLEGIADOS

A política de remuneração dos administradores e membros de colegiados na Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) é praticada conforme os seguintes dispositivos legais balizadores do tema: Lei 6.404/1976; Lei 13.303/2016; Decreto 8.945/2016; Decreto 89.039/1984 e Decreto 9.035/2017, sob manifestação e supervisão da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (SEST), que anualmente a fixa, e mediante aprovação da Assembleia Geral.

A remuneração dos Diretores é composta pelas rubricas de honorários mensais, Adicional de Férias, Auxílio Alimentação, Auxílio Saúde, Gratificação Natalina e, em caso de diretor-empregado, pagamento da Previdência Complementar se o mesmo fazer jus. Faz parte ainda dos custos com diretores o pagamento de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e INSS sobre os vencimentos.

Seguindo orientações da SEST, a remuneração dos dirigentes não é reajustada desde 2015.

A política de remuneração dos membros dos Conselhos de Administração e Fiscal e Comitê de Auditoria também segue a legislação mencionada, com o valor das gratificações mensais calculada sob 10% da média da remuneração dos diretores (incluindo a Gratificação Natalina). Por estar vinculada à remuneração dos diretores, as gratificações dos conselheiros estão há quase quatro anos sem reajustes.

REMUNERAÇÃO DE PESSOAL



É estabelecida através de Acordo Coletivo de Trabalho, sempre estabelecido de acordo com as orientações da SEST. O acordo atual foi bianual 2018-2020 estabeleceu reajuste baseado no INPC.

GESTÃO DE LICITAÇÕES E CONTRATOS

CONFORMIDADE LEGAL

Em 25/06/2018 foi publicado o Regulamento Interno de Licitações e Contratos da CBTU – RILC/CBTU/2018 que regulamenta as licitações, as contratações diretas, os contratos e os convênios da CBTU e suas Superintendências, que foi aprovado pelo Conselho de Administração, nos termos da **Lei 13.303/2016**.

As empresas públicas e as sociedades de economia mista deverão publicar e manter atualizado **regulamento interno de licitações e contratos**. Definindo:



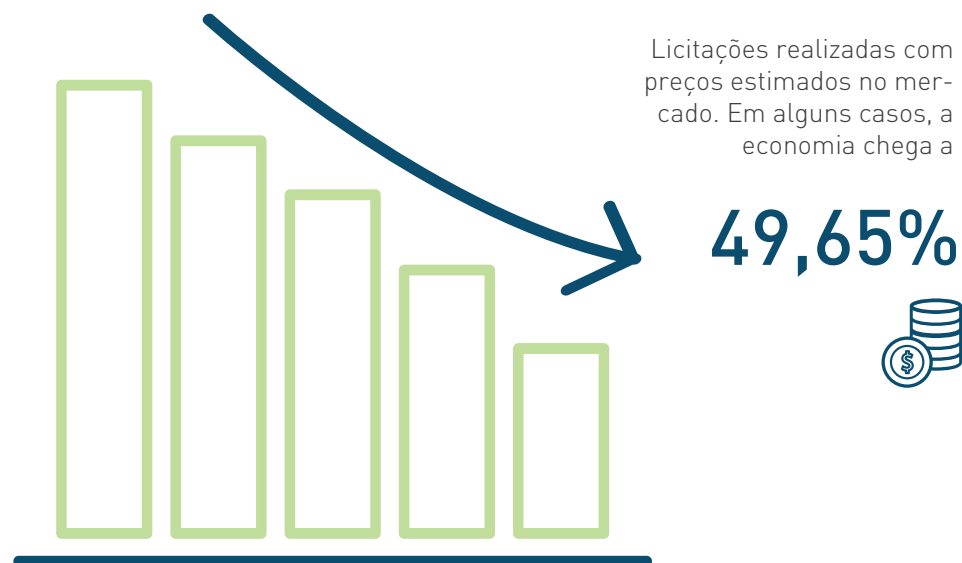
O RILC/CBTU/2018 estabeleceu procedimentos, regulamentações e formalizações que irão contribuir para a eficiência e qualidade das contratações.

RESULTADO IMEDIATO DE DESTAQUE:

NAS LICITAÇÕES: A economia ao comparar o valor estimado versus o valor contratado.

NAS CONCESSÕES: A arrecadação superior a estimativa de receita, quando da preparação da licitação.

Além da economia absoluta, destacam-se os interesses da área demandante da licitação e sua aplicação direta, conjugada com os interesses empresariais da CBTU.



Contratações sempre atreladas aos objetivos estratégicos de atendimento a Sociedade, Sustentabilidade Financeira, Processos Internos e Aprendizado e Crescimento.

PRINCIPAIS DESAFIOS E AÇÕES FUTURAS

resultados valor agregado
estratégia corporativa
metas de redução **minimizar custos**
maximização dos serviços
missão visão sistêmica
centralizada

A gestão dos processos de compras, considerada essencial no atendimento da estratégia corporativa, deve ser centralizada para se manter alinhada ao plano estratégico, a gestão estratégica, a gestão de custos relevantes e outros fatores importantes dentro de uma visão integradora, para minimizar custos operacionais das transações, alcance de metas de redução dos gastos, melhoria da capacidade de investimento e maximização dos serviços essenciais para a população.

O RILC e orientações determinam que as licitações relevantes sejam analisadas pela Administração Central, para que, cada vez mais, se tenha uma visão sistêmica da demanda de toda a empresa, aumentando o valor agregado dos serviços que a empresa prestará à sociedade.

O objetivo é que os recursos alocados levem a CBTU ao cumprimento de sua Missão e contribuindo de forma expressiva para os Resultados da empresa.

PLANO DE DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

Avaliação dos reflexos da desoneração da folha de pagamento nos contratos com a Administração Pública Federal, conforme determinação constante nos itens 9.2 e 9.3 do Acórdão 2.859/2013-TCU-Plenário (item 9.3 do Acórdão 671/2018-TCU-Plenário, TC 013.515/2013-6).

Seguindo recomendação da SEST, no tocante a adoção de providências para ressarcimento dos valores que as empresas com as quais a CBTU mantém ou manteve contrato e que foram beneficiadas com o programa de desoneração da folha, foi criado Grupo de Trabalho com objetivo de: apuração dos valores devidos retroativos a data de início da desoneração; tratativas para obtenção de maneira administrativa dos ressarcimentos apurados e demonstração do total economizado e ressarcido ao erário.

Foi apurada uma previsão de economia, conforme abaixo demonstrado, e tomadas as providências para solicitar os ressarcimentos devidos:



Conclui-se que o levantamento e as providências adotadas geraram economia total de

R\$ 1.128.213,30



GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

VISÃO GERAL DE 2018

2018 foi um ano de planejamento de ações para estruturação de uma Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), capaz de implantar as práticas especificadas na Resolução CGPAR nº 11.

Foi constituído Grupo de Trabalho (GT) com o objetivo de: elaborar estudo de criação, composição e normatização dos Comitês Estratégico e Tático de Governança de TIC, coordenado pelo diretor de Planejamento e Relações Institucionais. A metodologia apoia-se no diagnóstico da atual situação de Governança de TIC da CBTU, utilizando-se dos guias de GovTIC e de Comitê de TI (Criação de Comitês) do SISP.

GOVERNANÇA

DIAGNÓSTICO DO GRUPO DE TRABALHO

Descentralização do processo de tomada de decisão dos investimentos e dos custos operacionais dos serviços de TIC, bem como o monitoramento e controle de desempenho.

Ausência de diretrizes e políticas de gestão, estratégias e planos, e de alinhamento estratégico entre unidades de Tecnologia da Informação e Comunicação com áreas finalísticas da companhia.

Necessidade de melhoria do sistema de Governança de TIC a ser conduzida pelos novos comitês, que serão implantados em 2019, com as seguintes responsabilidades:

- Elaborar e acompanhar os PETIC (Plano Estratégico) e PDTIC (Plano Diretor), observado o Plano Estratégico da CBTU;

- Definir as prioridades estratégicas de TIC para o exercício;
- Aprovar estratégias, políticas e diretrizes em Tecnologia da Informação e Comunicação;
- Aprovar o PDTIC, o Orçamento Anual, o Plano de Investimentos e o Plano de Capacitação em TIC, bem como suas alterações;
- Aprovar e acompanhar as Políticas de Segurança da Informação e Comunicação (PoSIC);
- Zelar pelas boas práticas de TIC e pelo cumprimento das normas aplicáveis à CBTU;

RISCOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO (TIC)

A área de TIC da Administração Central e a área de gestão estratégica da Companhia, elaboraram a proposta de uma nova cadeia de valor de Tecnologia da Informação e Comunicação, priorizando os riscos inerentes a atividade. Os riscos foram identificados em duas diferentes categorias:

RISCOS OPERACIONAIS/TECNOLÓGICOS

Hoje, há uma grande necessidade de gerenciar os processos empresariais com suporte de alguma ferramenta de tecnologia. Isso se deve ao processo de transformação digital que é tendência em diversas companhias. A CBTU também possui tal necessidade, e, no ano de 2018, mapeou plataformas ou sistemas se tornaram desatualizados e não mais atendem as necessidades. Além disto, ocorre diminuição da produtividade das unidades de TIC em ações que podem trazer benefícios para a atividade fim da empresa e consequente geração de valor para os passageiros transportados.

RISCOS SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

A CBTU possui seis Centrais de Serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação como canais específicos para atender aos empregados que necessitam de auxílio, ou qualquer uma das suas soluções de software ou eventuais dúvidas relativas aos serviços de TIC fornecidos pela empresa. Entre eles: Webmail, Portal e Intranet, Protocolo, Publicação e Distribuição de Resoluções e Atos Administrativos, Internet, Manutenção de Estações de Trabalho, Reservas de Videoconferências e Notebooks e Sustentação de Softwares.

Como apontado no item riscos operacionais, os sistemas já implantados, em sua maioria, não são considerados adequados para a demanda. Este contexto influenciou a priorização dos riscos dos processos que fazem interface com a segurança da informação, necessária para garantir a implantação de soluções substitutas, mais adequadas aos anseios dos gestores que consomem os serviços de TIC, bem como na prestação de serviço mais disponível e confiável ao cidadão.

COMITÊ ESTRATÉGICO

Composto pela Diretoria Colegiada e Superintendências. Responsáveis por assegurar a adoção das práticas de Governança, direcionadores estratégicos, e pela avaliação dos investimentos em Tecnologia da Informação e Comunicação.

COMITÊ TÁTICO

Composto pelos gerentes gerais e representantes da área de planejamento. Responsáveis por identificar e recepcionar as necessidades de Tecnologia da Informação e Comunicação, elencá-las para apreciação do Comitê Estratégico e coordenar a ação das unidades no processo de elaboração das soluções.

RESULTADO PARA SEGURANÇA DE INFORMAÇÃO

Foram feitos investimentos da ordem de 400 mil reais com a aquisição de equipamentos para otimizar a gestão de segurança da informação. O cronograma de implantação será finalizado no primeiro semestre de 2019.

OPORTUNIDADE PARA O INTERSTÍCIO 2019-2020

Para o ano de 2019, a CBTU pretende, além de implantar os seus Comitês Estratégico e Tático de TIC no primeiro quadrimestre, buscar, também, a implantação do Plano Diretor de TIC (PDTIC 2019-2020) com projetos iniciais que visam suportar a primeira onda da nova gestão de TIC proposta ao longo de 2018. Os projetos mais relevantes para adoção das práticas de governança, de apoio a tomada de decisão centralizada e melhoria do suporte de software a processos corporativos, foram incluídos na minuta do PDTIC. O período de vigência deste plano diretor é projetado para coincidir com a revisão do Planejamento Estratégico da CBTU e consequente replanejamento de TIC no interstício de 2019-2020.

OS SEQUENTES PROJETOS FAZEM PARTE DA MINUTA QUE SERÁ ANALISADA PELOS COMITÊS DE TIC:

1. Implantar Gestão de Demandas e Catálogo de Serviços de TIC
2. Implantar a Gestão Centralizada de Contratações e Orçamento de TIC
3. Implantação de Solução de Comunicação Corporativa
4. Substituição do e-mail Corporativo
5. Gestão Centralizada de Links Corporativos
6. Consultoria para Compatibilização de ERPs aos Processos de Negócio da CBTU e de Governo
7. Implantação e Customização de ERP
8. Implantação de Sistema de Tramitação de Processos Eletrônicos
9. Contratação de Consultoria de Riscos de TIC e de Segurança da Informação
10. Gestão de Acesso de Sistemas
11. Gestão de Backup Centralizado
12. Implantação de Sistema de Gerenciamento de Processos
13. Implantação de Sistema de Gerenciamento de Riscos
14. Implantação de Sistema de apoio ao Processo de Auditoria

SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

As ações que associam o desenvolvimento econômico e social à preservação do Meio Ambiente, devem ser priorizadas, e atender simultaneamente aos seguintes requisitos: serem economicamente viáveis, socialmente justas e ambientalmente corretas, representando um desenvolvimento sustentável. Investir em sustentabilidade significa reduzir custos e atuar com respeito ao meio ambiente.

As diretrizes para o planejamento das ações são baseadas em programas de redução de consumo, em projetos de reuso de água, incluindo as águas pluviais (projeto já em andamento na STU-Recife), dos sistemas de ar condicionado e o reuso de efluentes de lavagem de trens.

2013

Início da implementação do desenvolvimento sustentável como política institucional da CBTU. Publicação de resoluções que determinam os procedimentos ambientais voltados, principalmente, ao gerenciamento de resíduos sólidos e às contratações sustentáveis.

2015

Engenheiros Ambientais entram no quadro de pessoal da CBTU. Formam-se os comitês Nacional e Regional de Sustentabilidade nas superintendências e na Administração Central, atuando para cumprir os objetivos da preservação ambiental.

INDICADORES

Retratam o desempenho ambiental da empresa através de alguns indicadores como o uso de água, energia elétrica e combustível. Demonstrem também um panorama de conformidade ambiental, que abrange a análise dos seus fornecedores. Cada item contempla dados referentes aos anos de 2017 e 2018 da CBTU.

ÁGUA

Ao lado da energia, a água é um dos recursos mais indispensáveis à atividade de transporte ferroviário de passageiros. Os limites de influência deste indicador estão associados aos pátios de manutenção e oficinas, edifícios administrativos e estações de passageiros, além da relação da empresa com seus usuários e a comunidade adjacente.

MACEIÓ +

Destaque no consumo de água. Através de campanhas de conscientização, reparo de vazamentos e à troca de torneiras manuais por torneiras de pressão e a instalação de boias em caixas d'água, obteve redução do consumo quando comparado a 2017.

RECIFE +

Projetos em andamento de redução de consumo com o reuso de água, incluindo as águas, dos sistemas de ar condicionado e o reaproveitamento de efluentes de lavagem de trens.

JOÃO PESSOA +

Difunde a conscientização através do programa CAES – Consumo Sustentável de Água e Energia, que é coordenado pelo Comitê Regional de Sustentabilidade.

Os comitês atuam no gerenciamento deste recurso e elaboram programas e propostas para otimizar o consumo e reduzir o desperdício, e consequentemente, os impactos ambientais associados.

Objetivo: reduzir o consumo de água potável nos próximos anos, sem comprometer o desenvolvimento de qualquer atividade da empresa.

Discutir possibilidades de melhorias e traçar metas para os próximos anos que envolvam ações conjuntas entre as áreas administrativas, operacionais e de manutenção.

A página do Comitê de Sustentabilidade na Intranet, é acessível a todos os funcionários, onde são inseridas as informações a respeito da gestão ambiental da empresa.



ENERGIA



O setor ferroviário produz consideráveis impactos ao meio ambiente, principalmente no que se refere ao consumo através de fontes não renováveis, que geram, substancialmente, mais impactos. Evitar o desperdício, e substituir sistemas que geram danos por fontes mais sustentáveis (energia solar, eólica, biomassa) são soluções viáveis para diminuição das consequências da utilização destes recursos.

O consumo de energia na CBTU é dividido entre:

Energia Elétrica medido em kWh

Baixa e média tensão
(prédios administrativos,
oficinas, estações)

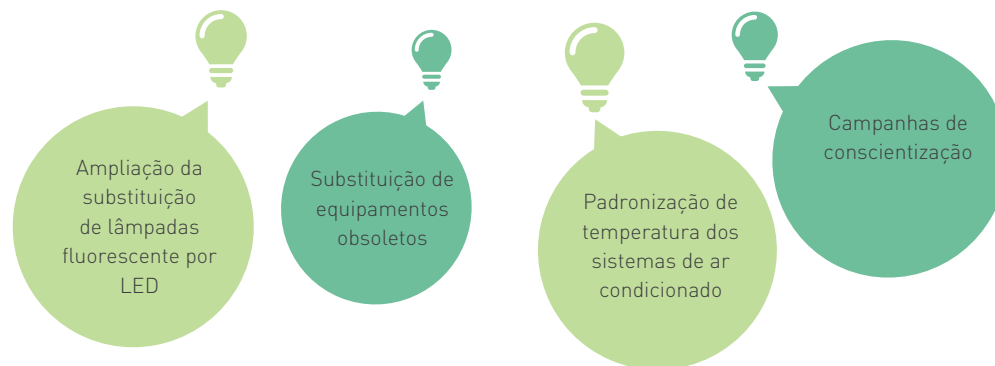
Alta tensão
TUEs - Recife e
Belo Horizonte

Consumo de óleo diesel

Tração de VLT e
locomotivas

João Pessoa, Natal,
Maceió e Recife

Sabendo da nossa responsabilidade com o setor, ações são pensadas para os próximos anos como propostas para a redução de consumo de energia, são elas:



Existem projetos de instalação de painéis solares fotovoltaicos em algumas edificações. As superintendências de João Pessoa e Maceió foram os primeiros sistemas a dar início a instalação desse tipo de fonte energética renovável.

O planejamento de longo prazo é implantar o consumo de energia elétrica em média e baixa tensão, através de energia solar fotovoltaica.

AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

A empresa tem atuado na preferência por fornecedores que adotam critérios sustentáveis em suas atividades.

A contratação de um serviço ou aquisição de um produto oriundo de uma empresa licenciada e em conformidade ambiental garante à CBTU que, dentro de sua corresponsabilidade, também atue conforme as legislações e normas vigentes, reduzindo impactos ambientais indiretos.

Com relação à conformidade interna, a CBTU tem trabalhado na regularização e atualização dos processos de licenciamento, na conclusão e implementação dos Planos de Gerenciamento de Resíduo Sólidos em cada unidade e na elaboração dos Planos de Gestão de Logística Sustentável. Aliado a isso, a Superintendência de Recife já aderiu a Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P) e João Pessoa já deu início ao processo.

Lei 13.303 de 2016

Objetiva a avaliação dos fornecedores baseando-se em requisitos que exigem a inclusão de critérios de sustentabilidade nas contratações realizadas pelas empresas públicas, cumprindo também as exigências do Decreto 7.746 de 2012 e da Instrução Normativa nº 01 de 2010.

Procedimento Ambiental nº 08 de 2013

Com base nesta legislação, a CBTU criou o procedimento, que estabelece as diretrizes para a análise dos processos de licitação.

A gestão dos impactos ambientais deve ser ampliada para além das atividades da CBTU. A avaliação dos fornecedores engloba a análise do ciclo de vida dos produtos utilizados e dos serviços prestados.

Este processo de análise exige dos fornecedores da CBTU documentos que comprovem, através das licenças emitidas por órgãos competentes, que os mesmos atuem de forma a preservar o meio ambiente.

GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

O manejo dos resíduos sólidos gerados na CBTU ocorre através da elaboração, implantação e atualização dos Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, cumprindo assim a Lei 12.305 de 2010 que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Os resíduos perigosos (Classe I) gerados em 2018 foram destinados, predominantemente, aos Aterros Classe I, havendo também a destinação através do sistema de Logística Reversa e, no caso de óleos lubrificantes usados, para o processo de rerrefino. Com relação aos resíduos não perigosos (Classe II), que são basicamente divididos entre recicláveis e não recicláveis, foram enviadas 2.245 toneladas para Aterro Sanitário e 129 toneladas para a reciclagem.

Com a conclusão da implementação dos respectivos PGRS em cada uma das unidades, o objetivo é poder identificar e quantificar de maneira mais precisa, a geração de resíduos que ainda encontra-se indefinida, e então buscar destiná-los de maneira ambientalmente adequada, fazendo com que o gerenciamento de resíduos sólidos ocorra de maneira uniforme em toda a Companhia.

O objetivo da forma de gestão de resíduos da CBTU é reduzir o envio de materiais para aterros sanitários e também para aterros Classe I, optando cada vez mais por sistemas de logística reversa e também contando com a implantação de um sistema de coleta seletiva eficiente.

Inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE)

O inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) é um diagnóstico realizado para identificar as fontes emissoras de poluentes atmosféricos, identificar quais são os gases emitidos, como são emitidos e em que quantidade.

O inventário de GEE na CBTU é feito com base no Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard – publicado pelo World Resources Institute (WRI) e World Business Council for Sustainable Development (WBCSB). Esse diagnóstico é dividido em três escopos que incluem, principalmente a queima de combustíveis fósseis, o uso de energia elétrica, viagens e destinação de resíduos sólidos.

Com base nas características da CBTU, os gases emitidos em suas atividades são: CO₂, CH₄, N₂O, HFC, porém, como padrão internacional, os cálculos são feitos em termos de CO₂ equivalente (CO₂eq.), ou seja, as emissões de CH₄, N₂O e HFC são contabilizadas através de um fator baseado no potencial de aquecimento global de cada gás com relação ao gás carbônico. Dessa forma, em 2018, a CBTU emitiu o equivalente a 15.574 toneladas de CO₂ na atmosfera.

O planejamento de mitigação de GEE pela CBTU é atuar na redução do consumo de energia através da conscientização, além da substituição de equipamentos obsoletos por outros mais modernos e que consumam menos energia, como sistemas condicionadores de ar e lâmpadas LED. Além disso, na manutenção da frota de veículos, principalmente os ferroviários e, a longo prazo, na instalação de painéis solares em larga escala.

DEMONSTRATIVOS
CONTÁBEIS

ATIVO BALANÇO PATRIMONIAL 2018

	2018	2017
CIRCULANTE		
Disponibilidades - Nota 03	84.208.439,88	46.838.725,57
Contas a Receber - Nota 04	106.747.860,65	79.313.028,15
Adiantamento de Férias	3.768.116,87	3.019.238,13
Almoxarifados	38.828.204,90	36.451.547,13
Depósitos Judiciais - Nota 05	350.165.554,03	271.726.348,31
Despesas Antecipadas	4.833,36	6.041,69
	583.723.009,69	437.354.928,98
NÃO CIRCULANTE REALIZÁVEL A LONGO PRAZO		
Depósitos Judiciais - Nota 05	133.030.636,53	120.422.976,58
Depósitos Especiais - Nota 06	187.350.274,31	158.293.471,93
Impostos a Recuperar - Nota 07	39.206.713,13	37.838.546,30
	359.587.623,97	316.554.994,81
IMOBILIZADO - Nota 08	3.896.313.558,22	3.949.813.526,29
DIFERIDO - Nota 09	3.769.545,66	4.850.468,34
INTANGÍVEL	5.412.321,27	4.930.078,03
	3.905.495.425,15	3.959.594.072,66
	4.265.083.049,12	4.276.149.067,47
TOTAL DO ATIVO	4.848.806.058,81	4.713.503.996,45

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

PASSIVO BALANÇO PATRIMONIAL 2018

	2018	2017
CIRCULANTE		
Fornecedores e Empreiteiros	8.496.675,76	6.977.020,21
Encargos de Financiamentos	2.363.135,90	2.895.404,05
Fundação REFER - Nota 10	3.446.010.228,18	3.019.684.718,14
Provisão para Férias	41.443.510,12	38.135.581,51
Provisão para Contingências - Nota 11	942.189.510,41	968.237.544,31
Obrigações a Pagar	35.314.012,36	5.892.383,82
Depósitos e Consignações	7.848.415,98	2.842.919,05
Recursos Fiscais e Previdenciários	1.519.780,37	585.465,49
	4.485.185.269,08	4.045.251.036,58
NÃO CIRCULANTE		
Financiamentos - Nota 12	216.828.950,24	185.111.532,83
Receita Diferida - Nota 13	2.089.999,25	2.279.999,25
Recursos para Aumento de Capital - Nota 14	1.124.769.595,66	1.033.979.552,14
	1.343.688.545,15	1.221.371.084,22
PATRIMÔNIO LÍQUIDO - NOTA 15		
Capital Social Realizado	5.404.110.329,15	5.404.110.329,15
Reserva de Capital	2.266.923,14	2.266.923,14
Reserva de Reavaliação de Bens	3.161.796,82	3.656.564,02
Recursos para Aumento de Capital	10.783.743,77	-
Prejuízos Acumulados	(6.400.390.548,30)	(5.963.151.940,66)
	(980.067.755,42)	(553.118.124,35)
TOTAL DO PASSIVO	4.848.806.058,81	4.713.503.996,45

DRE BALANÇO PATRIMONIAL 2018

	2018	2017
RECEITA BRUTA		
Transportes Ferroviários	185.962.342,52	160.124.140,87
Aluguéis e Arrendamentos	7.162.147,94	7.297.416,55
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	193.124.490,46	167.421.557,42
Impostos e Contribuições Incidentes s/ Serviços	(789.598,74)	(729.418,99)
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDO	192.334.891,72	166.692.138,43
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS - NOTA 16	(801.094.621,54)	(716.118.731,91)
RESULTADO OPERACIONAL BRUTO	(608.759.729,82)	(549.426.593,48)
OUTRAS RECEITAS (DESPESAS) OPERACIONAIS		
Generais e Administrativas	(128.579.967,88)	(125.885.381,05)
Depreciações e Amortizações	(81.854.346,34)	(80.351.500,91)
Sentenças Judiciais	(110.702.899,44)	(123.412.689,99)
Provisões Diversas	26.048.033,90	229.251.569,77
Reversão de Receitas Diferidas	190.000,00	190.000,00
	(294.899.179,76)	(100.208.002,18)
RESULTADO ANTES DAS SUBVENÇÕES PARA CUSTEIO	(903.658.909,58)	(649.634.595,66)
Subvenções para Custeio - Nota 17	965.638.970,88	931.964.974,07
LUCRO (PREJUÍZO) ANTES DO RESULTADO FINANCEIRO	61.980.061,30	282.330.378,41
RESULTADO FINANCEIRO - NOTA 18		
Receita Financeira	32.099.674,77	7.765.177,31
Despesa Financeira	(530.445.217,38)	(438.428.607,35)
	(498.345.542,61)	(430.663.430,04)
PREJUÍZO OPERACIONAL	(436.365.481,31)	(148.333.051,63)
Resultado da Baixa de Bens	(1.367.893,53)	(729.893,37)
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	(437.733.374,84)	(149.062.945,00)

FLUXO DE CAIXA 2018

	2018	2017
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS		
LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO	(437.734)	(149.063)
AJUSTES POR:	539.525	265.224
Variação Cambial e Monetária	68.913	83.880
Depreciações e Amortizações	81.854	80.352
Encargos - REFER	426.326	339.016
Baixa de Bens	1.368	730
Reversão de Receitas e Reservas	(190)	(190)
Ajuste de Provisão para Contingências	(26.048)	(229.252)
Depósitos Judiciais	(12.608)	(9.244)
Créditos a Recuperar	(90)	(68)
AUMENTO (REDUÇÃO) DE ATIVOS	108.999	87.973
Contas a Receber	27.435	19.038
Almoxarifados	2.377	1.898
Depósitos Judiciais	78.439	66.951
Adiantamentos de Férias	749	155
Outros Ativos Circulantes	(1)	(69)
AUMENTO (REDUÇÃO) DE PASSIVOS	39.657	(7.483)
Fornecedores e Empreiteiros	1.520	(8.038)
Encargos de Financiamentos	(532)	330
Provisão para Férias	3.308	2.329
Outras Contas a Pagar	35.361	(2.104)
CAIXA GERADO NAS ATIVIDADES OPERACIONAIS	32.449	20.705
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS	(29.123)	(92.438)
Imobilizado	(28.641)	(91.721)
Intangível	(482)	(717)
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTOS	34.043	90.147
Recursos para Aumento de Capital	34.043	90.147
VARIÇÃO DO FLUXO DE CAIXA	37.369	18.414
Aumento (Redução) de Caixa e Equivalentes de Caixa	37.369	18.414
Caixa e Equivalente de Caixa no início do período	46.839	28.425
Caixa e Equivalente de Caixa no fim do período	84.208	46.839

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

MUTAÇÕES PL 2018

	Capital Social Realizado	Recursos Especiais	Reserva de Reavaliação	Prejuízos Acumulados	Recursos para Aumento de Capital	TOTAL
Saldos em 31 de dezembro de 2016	5.404.110	2.267	4.151	(5.797.389)	-	(386.861)
Aumento do Capital Social						-
Realização de Reservas			(495)	495		-
Ajustes de Exercícios Anteriores				(17.194)		(17.194)
Lucro (Prejuízo) do Exercício				(149.063)		(149.063)
Saldos em 31 de dezembro de 2017	5.404.110	2.267	3.656	(5.963.151)	-	(553.118)
Aumento do Capital Social						-
Realização de Reservas			(495)	495		-
Recursos para Aumento de Capital					10.784	10.784
Lucro (Prejuízo) do Exercício				(437.734)		(437.734)
Saldos em 31 de dezembro de 2018	5.404.110	2.267	3.161	(6.400.390)	10.784	(980.068)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

EM 31 DE DEZEMBRO 2018 E DE 2017 (Em Milhares de Reais)

NOTA 01 – ATIVIDADES:

1) De acordo com o Estatuto Social, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU tem como objetivo:

a) a execução dos planos e programas aprovados pelo Ministério das Cidades, em consonância com o Plano Nacional de Viação e, destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano, constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbanos;

b) o planejamento, o estudo, os projetos, a construção e a implantação de serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície 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 ferroviário urbano e suburbano;

d) o gerenciamento das participações societárias da União em empresas de transporte ferroviário metropolitano e urbano, de pessoas; e

e) a execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender seu objeto social.

NOTA 02 – APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS E PRINCIPAIS DIRETRIZES CONTÁBEIS:

As demonstrações contábeis foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis emanadas pela Legislação Societária Brasileira, além dos pronunciamentos Técnicos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC e das Normas Brasileiras de Contabilidade - NBC do Conselho Federal de Contabilidade – CFC, em vigor até a data da elaboração das demonstrações contábeis.

A empresa não realizou o Impairment dos seus ativos, considerando que avaliações preliminares e comparativas com empresas do mesmo ramo de ativi-

dade, indicavam que os ativos da CBTU estavam subavaliados, que demandaria processo de reavaliação de ativos.

Considerando que o CPC, através do ICPC-10, tornou facultativa a reavaliação de ativos neste caso, e que a empresa não vislumbrou oportunidades que justificassem o investimento, optou pela não reavaliação dos ativos e também pela manutenção das atuais taxas de depreciação por considerá-las adequadas.

Adicionalmente ao descrito acima, as principais práticas contábeis podem ser resumidas como segue:

a) Regime de escrituração das transações

É adotado o regime de competência de exercícios para registro das operações.

b) Reconhecimento dos efeitos inflacionários

Os efeitos da inflação sobre as demonstrações contábeis são reconhecidos mediante atualizações monetárias e cambiais de direitos e obrigações sujeitas à indexação legal ou contratual, pelos respectivos índices.

c) Aplicações Financeiras

As aplicações financeiras são registradas pelo custo, acrescido dos rendimentos proporcionais, auferidos até a data do balanço, conforme Resolução do Banco Central do Brasil – BACEN nº 3284 de 25/05/2005.

d) Almoxxarifados

Os estoques mantidos nos almoxxarifados estão avaliados ao custo médio de aquisição, que não excede o valor de reposição. Os materiais em poder de terceiros são registrados ao custo identificado.

e) Ativo Imobilizado, Intangível e Diferido

Está demonstrado pelo custo corrigido monetariamente até 31 de dezembro de 1995, ajustado com os seguintes aspectos:

- Depreciação do imobilizado pelo método linear levando em consideração o tempo de vida útil-econômica dos bens;
- Amortização do ativo diferido pelo método linear, à taxa de 10% ao ano.

NOTA 03 – DISPONIBILIDADE:

Compõe este grupo os valores em Caixa, Valores em Trânsito oriundos da arrecadação, Aplicações Financeiras de Liquidez Imediata e a Conta Única do Tesouro Nacional, que engloba os repasses do tesouro e de recursos próprios para fazer face às despesas previstas no orçamento da CBTU.

Composição do saldo:

	dez/18	dez/17
Caixa	61	63
Conta Única do Tesouro Nacional	57.364	24.769
Valores em Trânsito	3.778	2.577
Aplicações Financeiras	23.005	19.430
	84.208	46.839

NOTA 04 – CONTAS A RECEBER:

As principais rubricas que compõem este grupo são as seguintes:

RFFSA – trata-se de desembolsos realizados pela CBTU, de responsabilidade da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, cujos valores mais relevantes são oriundos de desapropriações e obras realizadas pela CBTU, vitais para expansão do sistema de Belo Horizonte em áreas de influência de ambas as Empresas, tendo sido, desta forma, aplicado o critério de rateio dos valores envolvidos. Tendo em vista estar, a extinta RFFSA, questionando por diversos motivos o referido critério de rateio de alguns valores, a CBTU, conservadoramente, constituiu provisão para créditos de liquidação duvidosa relativa aos valores sob questionamento.

Considerando que não houve acordo com a Inventariança da RFFSA, o processo foi encaminhado para a AGU de forma a mediar o entendimento entre as partes.

Créditos em Liquidação – nesta rubrica está registrado o valor devido pelo Consórcio Grande Recife, referente à parcela da CBTU na partição tarifária da integração ônibus/metrô, por ter havido contestação por parte do consórcio dos valores apresentados pela CBTU.

Existem três processos judiciais em curso cobrando o débito o que ensejou também a inscrição no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal – CADIN pela CBTU.

Foi protocolada também Representação Criminal contra os Presidentes do Consórcio e do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros - Urbana, no Ministério Público Federal.

O aumento do saldo em 2018 deve-se ao fato do Consórcio não estar efetuando os repasses dos valores da CBTU.

Composição do saldo:	dez/18	dez/17
RFFSA	15.973	14.660
Prestação de Serviços	2.809	1.610
Prefeitura de São Paulo	723	723
Empregados Cedidos	698	740
Créditos em Liquidação	94.811	69.846
	115.014	87.579
Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	(8.266)	(8.266)
TOTAL	106.748	79.313

NOTA 05 – DEPÓSITOS JUDICIAIS:

a) Ativo Circulante – referem-se a penhoras na receita de bilheteria, preponderantemente nas Superintendências de Trens Urbanos – STU´s Recife e Belo Horizonte.

Em 31 de dezembro de 2018, a situação das Penhoras judiciais da Empresa pode ser resumida como segue:

	dez/18			
	BH	REC	OUTRAS	TOTAL
Saldo do Exercício Anterior	183.455	83.223	5.048	271.726
Penhoras do Período	67.921	28.300	433	96.654
Recuperação de Penhoras	(16.648)	(1.566)	-	(18.214)
Saldo do Exercício	234.728	109.957	5.481	350.166

	dez/17			
	BH	REC	OUTRAS	TOTAL
Saldo do Exercício Anterior	138.564	61.442	4.769	204.775
Penhoras do Período	68.203	23.400	284	91.887
Recuperação de Penhoras	(23.312)	(1.619)	(5)	(24.936)
Saldo do Exercício	183.455	83.223	5.048	271.726

b) Ativo Realizável a Longo Prazo – referem-se basicamente a pagamentos de depósitos recursais trabalhistas, que visam à reforma da sentença; depósitos judiciais cíveis, que são para garantia do juízo até a solução final da ação e penhoras judiciais, que são recursos apreendidos pela justiça das contas correntes da CBTU no período de 1996 a 1999, antes do ingresso efetivo na conta única do Tesouro.

A Gerência Geral Jurídica da CBTU vem realizando trabalhos permanentes, objetivando depurar e identificar todos os valores constantes nesta rubrica.

NOTA 06 – DEPÓSITOS ESPECIAIS:

Refere-se a depósito caucionado no Banco do Brasil, cuja origem foi o processo de renegociação da dívida externa pela União em 1993.

O objetivo do depósito é servir de garantia para amortizações da Dívida de Médio e Longo Prazo – DMLP, do período de 2015 a 2024, quando serão liquidadas. A dívida está consignada no passivo, na rubrica de financiamento interno.

O valor é atualizado pela variação do dólar americano e remunerado pela variação média do bônus de zero cupom do tesouro dos Estados Unidos da América.

NOTA 07 – IMPOSTOS A RECUPERAR:

Representa os valores de processos de restituições de Tributos e Contribuições Federais, preponderantemente de Imposto de Renda retido sobre rendimentos de aplicação financeira de recursos próprios, corrigidos pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC.

NOTA 08 – IMOBILIZADO:

a) Composição do saldo:

CONTAS	TAXA ANUAL DE DEPRECIAÇÃO (%)	dez/18	dez/17
Edificações	1,25 a 2,00	636.810	637.384
Instalações	2,00 a 3,33	823.365	823.525
Equipamentos de Transporte Ferroviário	2,50 a 5,00	1.155.283	1.059.731
Veículos	20	11.009	11.009
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	10	62.460	61.134
Outras Imobilizações Tangíveis	10	30.747	29.988
Imobilizações em Andamento	-	1.560.457	1.630.131
Correção Monetária – Lei 8.200/91	Diversas	452.425	452.527
		5.103.216	5.076.089
Depreciações Acumuladas		(1.206.902)	(1.126.275)
TOTAL:		3.896.314	3.949.814

MOVIMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO

Saldo em 31/12/2017	Adições	Baixas	Depreciações	Saldo em 31/12/2018
3.949.814	28.641	1.368	80.773	3.896.314

b) Imobilizações em andamento:

Representa os investimentos em obras e aquisições cujos contratos estão em execução.

Existem valores pendentes de reclassificação para a conta de terrenos, oriundas de desapropriações nas STU's Belo Horizonte e Recife que não são depreciados, bem como as cisões para os respectivos Estados dos Investimentos nos Sistemas do Rio de Janeiro e São Paulo.

A CBTU apresentou a relação dos contratos que compõem o valor a ser cindido para a CPTM, do Estado de São Paulo e para a Central Logística, do Estado do Rio de Janeiro, não havendo manifestação quanto a aceitação ou contestação.

As imobilizações em andamento podem ser demonstradas como segue:

	dez/18	dez/17
Sistema de Belo Horizonte	71.582	71.169
Sistema de Recife	125.731	124.739
Sistema do Rio de Janeiro	651.803	651.804
Sistema de São Paulo	554.388	554.388
Outras Obras	156.953	228.031
SUBTOTAL:	1.560.457	1.630.131
Correção Monetária – Lei 8.200/91	32.810	32.810
TOTAL:	1.593.267	1.662.941

NOTA 09 – DIFERIDO:

Está representado por despesas de consultoria, vinculadas aos projetos Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD de Recife e Belo Horizonte.

Utilizando a faculdade prevista na Lei nº 11.941 de 27/05/2009 a Empresa optou pela manutenção dos valores classificados nesse grupo até sua completa amortização.

NOTA 10 – FUNDAÇÃO REDE FERROVIÁRIA DE SEGURIDADE SOCIAL-REFER:

A CBTU, a partir de 17 de fevereiro de 2000, deixou de ser co-patrocinadora e passou a ser patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, que é uma entidade fechada de previdência privada, sem fins lucrativos, com patrimônio e autonomia administrativa e financeira, cujo objetivo principal é a suplementação de benefícios previdenciários aos participantes. Tal modificação ocorreu devido à segregação da parcela patrimonial e das obrigações relativas à CBTU, quando da quebra de solidariedade do Plano de Benefício até então existente, do qual participavam as instituições: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, CBTU, Companhia Fluminense de Trens Urbanos – FLUMITRENS, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, e REFER. Atualmente o plano é de contribuição variável.

Tendo em vista as medidas sugeridas pelo Grupo de Trabalho constituído pela Portaria Interministerial nº 1, de 14 de fevereiro de 1997, para a redução de déficit potencial da REFER, e as autorizações concedidas pela Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes e Secretaria de Coordenação e Controle das Empresas Estatais do Ministério do Planejamento e Orçamento, foi efetuado o registro do valor estimado como devido à REFER decorrente da redução da taxa de contribuição de 11,61% para 9,48% no período de janeiro de 1985 a dezembro de 1996, bem como daquela decorrente dos reflexos financeiros motivados pela redução da base de contribuição determinada pela Lei 8.020, de 12 de abril de 1990, regulamentada pelo Decreto 606, de 20 de julho de 1992, resultando na celebração do Contrato nº 030/REFER/2000 de 01/12/2000, de confissão de dívida.

Paralelamente foi celebrado o Instrumento Particular de Direitos e Obrigações, de 08/02/2001, referente à cobertura do déficit atuarial decorrente da migração do Plano de Benefício Definido para o Plano de Contribuição Definida.

Destaca-se que ambos os instrumentos estabeleceram como vencimento da primeira parcela de pagamento a data de 31 de janeiro de 2003.

Nos exercícios de 2003 e 2004, a CBTU não obteve os recursos orçamentários para cumprir o acordado, tendo a REFER ajuizado ação de execução de Dívida na 28ª Vara Civil da Comarca do Rio de Janeiro, relativa ao CRT. 030/2000.

Em 31/03/2004, foi celebrado o Aditivo n.º 01/04 ao Instrumento Particular de Direitos e Obrigações de 08/02/2001, e, no que se refere ao Instrumento N.º 30/2000, foi celebrado Acordo Judicial repactuando valores e datas, passando ter vencimentos mensais a partir de 31/01/2005.

A REFER efetuou a cobrança da dívida renegociada que, por força do previsto no Artigo 62 do Decreto 4942/03, de 30/12/03 – Parágrafos 1º e 2º, sem o devido cumprimento das obrigações assumidas pela Patrocinadora, a Fundação fica obrigada a proceder à execução judicial a dívida que resultaram nos seguintes processos:

a) Processo 0123840-98.2007.8.19.001 (antigo n.º 2007.001.120653-9), em trâmite na 22ª Vara Cível da Comarca da Capital – RJ, referente à execução de título extrajudicial – Instrumento Particular de Direitos e Obrigações assinado em 08/02/2001 (Reserva a Amortizar pela conversão do Plano de Benefício Definido para a modalidade de Contribuição Definida)

b) Processo 0009659-44.2012.4.02.5101 (antigo n.º 2004.001.12106-3), em trâmite na 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do RJ referente à execução de título executivo extrajudicial – Instrumento n.º 30/REFER/2000 (Diferença de 2,13% das contribuições devidas de janeiro/85 a dezembro/96 e reflexos da Lei 8020/90.

As Leis Orçamentárias de 2006 a 2018 não contemplaram recursos para honrar o compromisso, apesar de terem constado nas Propostas Orçamentárias da CBTU encaminhadas ao Ministério das Cidades.

No exercício de 2006, a CBTU pagou R\$ 79.700 mil da dívida do Processo n.º 0011716-80.2004.8.19.001, naquela altura em trâmite junto a Justiça Estadual, com recursos de Restos a pagar de sentenças judiciais do exercício de 2005 e R\$ 2.845 mil do processo n.º 2005.001.051793-3 com recursos de sentenças judiciais do exercício de 2006, processo este julgado extinto, com decisão transitada em julgado.

No exercício de 2007, foi constituído o Processo n.º 0123840-98.2007.8.19.001 (antigo n.º 2007.001.120653-9) perante a Justiça Estadual do RJ, para cobrança do saldo remanescente.

No exercício de 2007, a CBTU pagou R\$ 2.716 mil da dívida do Processo 0009659-44.2012.4.02.5101, atualmente em trâmite na 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do RJ e R\$ 16.361 mil da dívida do Processo 0123840-98.2007.8.19.001, em trâmite na 22ª Vara Cível da Comarca da Capital – RJ ambos com recursos de sentenças do exercício.

Nos exercícios de 2008 a 2018, a CBTU pagou R\$ 281.173 mil, através de penhora da receita dos processos n.º 0009659-44.2012.4.02.5101 e n.º 0123840-98.2007.8.19.001.

Em nova determinação judicial, em 2015 a penhora passou de 7% para 12% da receita da bilheteria, sendo posteriormente reformada para um valor fixo mensal de R\$ 6.745.201,23 (seis milhões, setecentos e quarenta e cinco mil, duzentos e um reais e vinte três centavos) referente ao processo n.º 0009659-44.2012.4.02.5101 e 5% da receita de bilheteria referente ao processo n.º 0123840-98.2007.8.19.001 .

Em 19/12/2016, foi realizada audiência de conciliação entre a CBTU, a Advocacia Geral da União – AGU e a REFER, no âmbito do Tribunal Regional Federal da Segunda Região – TRF 2ª, e nessa oportunidade foi acordado, nos dois processos, que a CBTU realizasse depósitos que totalizassem R\$ 4 Milhões mensais nos meses de janeiro, fevereiro e março e de R\$ 5 milhões mensais de abril a dezembro de 2017. Diante desse cenário, em 11 de janeiro de 2017 o juízo monocrático da 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do RJ despachou determinando que o cartório anotasse no sistema processual a suspensão do andamento do feito até 20 de abril de 2017 e o TRF 2ª expediu certidão, em 23 de janeiro de 2017, suspendendo igualmente o feito. Em novo acordo entre as partes, ficou estabelecido o valor de R\$ 6 milhões mensais para o exercício de 2018, mantendo os processos suspensos até fevereiro de 2019, que foi prorrogado até janeiro de 2020. O orçamento de 2019 contempla os pagamentos do acordo como sentenças judiciais, cessando assim a penhora da receita.

Em paralelo aos processos judiciais retro citados, foram instaurados, no âmbito da Advocacia Geral da União–AGU, dois processos administrativos que visam sanear a dívida com a REFER – Processo NUP: 80000.032804/2010-97 e Processo NUP: 03500.000267/2008-10.

Tais processos administrativos encontram-se em permanente evolução, por meio de impulsos dados pela CBTU no sentido de sensibilizar as autoridades envolvidas, os executivos do Ministério das Cidades, do Tesouro ou do Planejamento e ainda, os Advogados da União que tratam do tema no âmbito da AGU, a fim comum de solucionar definitivamente a questão, já que a perpetuação do caso é por demais oneroso para a Companhia.

Assim, no âmbito do processo administrativo NUP: 03500.000267/2008-10, em atendimento a Carta emitida pelo Diretor-Presidente da CBTU em 11/07/2017, a DIRETORIA DO DEPARTAMENTO ELEITORAL E DE ESTUDOS JURIDICOS/PGU, manifestou-se no sentido de que àquele órgão vem adotando medidas no sentido de apurar, com base no interesse público da União e tendo em vista o equilíbrio atuarial dos Planos de Contribuição Variável da Patrocinadora CBTU e de suas desmembradas (CPTM, CENTRAL, METROFOR, CTS e RIOTRILHOS), todos administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social (REFER), o valor efetivamente devido pela CBTU à REFER.

A CBTU de forma conservadora, mantém o valor contabilizado de acordo com o registrado pela REFER.

A CBTU é uma Empresa Pública Federal e, portanto, não está sujeita à Lei de Falências (11.101/2005, Art. 2º). Dessa forma, caso venha a ser condenada ao pagamento de dívida com a REFER, em valores que seja incapaz de honrar com recursos próprios sem prejuízo de sua operação, caberá à União, como sua controladora, arcar com o passivo diretamente ou prover recursos adicionais ao orçamento da Empresa para essa finalidade.

A composição do saldo em 31 de dezembro de 2018 pode ser demonstrada como segue:

	dez/18	dez/17
	CIRCULANTE	CIRCULANTE
Diferença da taxa de contribuição e os Reflexos Financeiros da Lei nº 8020/90.	3.338.823	2.919.223
Reserva a Amortizar	107.187	100.462
	3.446.010	3.019.685

NOTA 11 – PROVISÃO PARA CONTINGÊNCIAS:

Representa a estimativa de riscos futuros com ações judiciais movidas contra a empresa em conformidade com a legislação societária e o pronunciamento nº 25 do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC 25). As provisões constituídas em 31 de dezembro de 2018 contemplam todas as ações conhecidas pela Empresa.

TRABALHISTAS	TRIBUTÁRIAS	TOTAL
303.586	368.215	968.238
78.193	25.536	110.703
225.393	342.679	857.535
208.071	365.719	942.189
208.071	365.719	942.189

POSSÍVEIS	2018	2017
Trabalhistas	268.049	257.238
Cíveis	76.175	50.086
Previdenciários	-	23.553
Tributários	3.102	2.873
TOTAL:	347.326	333.750

NOTA 12 – FINANCIAMENTOS:

Os financiamentos foram obtidos pela RFFSA, na década de 1980, para ampliação e melhoramento das instalações e equipamentos do ativo imobilizado dos Sistemas do Rio de Janeiro e São Paulo.

As parcelas de amortização do principal, bem como as despesas de juros e

outras decorrentes dos financiamentos, são totalmente cobertas pela União, mediante subvenções.

As taxas de juros anuais aplicadas aos financiamentos variam de 5,8% a 8%, com vencimentos programados até o ano de 2024.

Os financiamentos são corrigidos pela variação do Dólar Americano.

NOTA 13 – RECEITA DIFERIDA

Refere-se a contrato de locação para utilização de áreas de domínio da CBTU, que consiste basicamente na implantação de sistema cabo ótico destinado a serviço de telecomunicação.

O presente contrato vigorará pelo prazo de 30 (trinta) anos a partir de dezembro de 1999, com a realização da receita no valor mensal de R\$15,9 mil.

NOTA 14 – RECURSOS PARA AUMENTO DE CAPITAL:

Registra os recursos da União em investimentos para futuro aumento de capital, bem como os encargos financeiros pela variação da SELIC, oriundos da aplicação dos dispositivos do Decreto N° 2.673 de 16 de julho de 1998, conforme demonstrado abaixo:

PASSIVO NÃO CIRCULANTE	2018	2017	2016	2015	2014	2013	TOTAL
Investimentos até 20/06/2018	23.260	90.147	99.912	162.793	86.227	261.135	723.474
SELIC Acumulada	1.133	9.311	28.384	66.595	52.393	243.480	401.296
TOTAL	24.393	99.458	128.296	229.388	138.620	504.615	1.124.770

NOTA 15 – PATRIMÔNIO LÍQUIDO:

Capital Social

O capital social totalmente integralizado está representado por ações ordinárias nominativas, sem valor nominal, assim distribuído:

	dez/2018		dez/2017	
	QUANTIDADE DE AÇÕES	% DE PARTICIPAÇÃO	QUANTIDADE DE AÇÕES	% DE PARTICIPAÇÃO
União	18.645.502.653.478	100,0000	18.645.502.652.415	99,9999
Outros	-	-	1.063	0,0001
	18.645.502.653.478	100,0000	18.645.502.653.478	100,0000

Reserva de Reavaliação de Bens

Constituída em decorrência da avaliação de bens do ativo imobilizado registrada em 1985. A realização dessa reserva vem sendo feita em função das depreciações, baixas e alienações dos referidos bens, registrada diretamente na conta de prejuízos acumulados.

Utilizando a faculdade prevista no CPC 13, a Empresa optou pela manutenção dos valores classificados nesse grupo até sua completa realização.

Recursos para Aumento de Capital

A partir do dia 21 de junho de 2018 a CBTU passou de Sociedade de Economia Mista para Empresa Pública, deixando assim de haver correção pela SELIC nos valores ingressados como Recursos para Aumento de Capital, bem como passaram a ser contabilizados no Patrimônio Líquido, conforme o Manual do SIAFI – Macro Função 02.11.22 – Participação da União no Capital de Empresas.

Patrimônio Líquido Negativo (Passivo a Descoberto)

Os crescentes Prejuízos dos últimos exercícios são decorrentes principalmente dos encargos da dívida com a REFER e dos Ajustes das Provisões para Contingências, que vêm diminuindo o Patrimônio Líquido da empresa. Culminando até a data de 31 de dezembro de 2018 com o Patrimônio Líquido Negativo de R\$ 980.068 mil.

	dez/18	dez/17
Patrimônio Líquido Negativo	980.068	553.118

Outro fator relevante é a intempestividade da capitalização dos Recursos para Aumento de Capital. Caso já tivessem sido capitalizados os investimentos de 2013 a 2017 com suas respectivas correções até 31 de dezembro de 2017, no montante de R\$ 1.033.980 mil, registrado na Rubrica de mesmo nome no Passivo Não Circulante, o Patrimônio Líquido seria positivo no valor de R\$ 53.912 mil.

	dez/18	dez/17
Patrimônio Líquido Positivo	53.912	302.247

NOTA 16 – CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS:

Segue abaixo o demonstrativo de Custos dos Serviços Prestados no período de dezembro de 2018 a dezembro de 2017.

COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS	2018	2017
Pessoal, Encargos e Benefícios	600.664	501.008
Concessionárias	60.974	53.282
Serviços de Terceiros	122.245	146.975
Materiais	17.212	14.854
TOTAL:	801.095	716.119

NOTA 17 – SUBVENÇÕES PARA CUSTEIO:

Corresponde a recursos recebidos da União para complementar as despesas da CBTU.

No exercício de 2018 a CBTU deixou de arrecadar R\$ 21.694 mil de gratuidades concedidas, gerando maior necessidade de aporte da União.

A CBTU iniciou estudos para viabilizar o ressarcimento das gratuidades pelos Governos Municipais e Estaduais onde opera.

COMPOSIÇÃO DAS SUBVENÇÕES RECEBIDAS	2018	2017
Pessoal, Encargos e Benefícios	680.028	600.198
Juros e Encargos de Financiamentos	-	8.199
Despesas Decorrentes de Sentenças	142.603	152.583
Custeio	143.008	170.985
	965.639	931.965

NOTA 18 – RESULTADO FINANCEIRO:

Segue abaixo o demonstrativo de Receitas e Despesas Financeiras de dezembro de 2018 a dezembro de 2017:

RECEITAS FINANCEIRAS	2018	2017
Variação Monetária de Tributos a Recuperar	1.313	1.902
Variação Cambial de Depósito Especiais	29.057	5.422
Juros de Aplicações Financeiras	1.681	380
Outras	49	61
SUB-TOTAL	32.100	7.765

DESPESAS FINANCEIRAS	2018	2017
Juros e Encargos da Dívida com a REFER	426.325	339.017
Variação Cambial e Encargos de Financiamentos	36.503	10.919
Variação Monetária dos Rec. p/ Aumento de Capital	67.531	88.467
Outras	86	26
SUB-TOTAL	530.445	438.429
TOTAL	498.345	430.664

NOTA 19 – REMUNERAÇÃO DE DIRIGENTES E EMPREGADOS:

O Plano de Cargos e Salários da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e a legislação específica estabelecem os critérios para todas as remunerações pagas aos dirigentes e empregados.

No exercício de 2018 a maior e a menor remuneração mensal pagas aos empregados ocupantes de cargos permanentes foram de R\$ 39.167,23 e R\$ 1.674,24 respectivamente. Com relação aos dirigentes da CBTU, a maior e a menor remuneração mensal paga foi de R\$ 25.705,66 e R\$ 22.352,89, respectivamente. A remuneração média paga aos empregados foi de R\$ R\$ 6.680,27 e aos dirigentes foi de R\$ 23.191,08.

COORDENAÇÃO EDITORIAL E DE CONTEÚDO

CARLOS CAMACHO - **GAPLO**
 JONATHAN COSTA - **GEPL**
 MARIANA FERNADES - **GEPL**

EDITORIAÇÃO

CONRADO PORTELLA - **GEIN**

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

ANDRÉ HOZUMI - **GEIN**

SIGLÁRIO

ACP

ACÇÃO CIVIL PÚBLICA

AGU

ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO

BACEN

BANCO CENTRAL DO BRASIL

BHTRANS

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE

BIRD

BANCO INTERNACIONAL PARA RECONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO

BSC

BALANCED SCORE CARD

CADIN

CADASTRO INFORMATIVO DE CRÉDITOS NÃO QUITADOS DO SETOR PÚBLICO FEDERAL

CAES

CONSUMO SUSTENTÁVEL DE ÁGUA E ENERGIA

CBTU

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS

CCO

CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

CECBTU

COMISSÃO DE ÉTICA DA COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS

CFC

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE

CGPAR

COMISSÃO INTERMINISTERIAL DE GOVERNANÇA CORPORATIVA E DE ADMINISTRAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES SOCIETÁRIAS DA UNIÃO

CGU

CONTROLADORIA GERAL DA UNIÃO

CONAD

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

CPC

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS

CPTM

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS

CTS

COMPANHIA DE TRENS DE SALVADOR

DMLP

DÍVIDA DE MÉDIO E LONGO PRAZO

ENAP

ESCOLA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

E-OUV

SISTEMA DE OUVIDORIAS DO PODER EXECUTIVO FEDERAL

ERPS

ENTERPRISE RESOURCE PLANNING (SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO EMPRESARIAL)

FGTS

FUNDO DE GARANTIA DO TEMPO DE SERVIÇO

FLUMITRENS

COMPANHIA FLUMINENSE DE TRENS URBANOS

GAJUR

GERÊNCIA GERAL - JURÍDICA

GECIN

GERÊNCIA TÉCNICA DE COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL

GEDES

GERÊNCIA TÉCNICA DE DESENVOLVIMENTO DE RECURSOS HUMANOS

GESTE

GERÊNCIA TÉCNICA - GESTÃO ESTRATÉGICA

GETIN

GERÊNCIA TÉCNICA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

GHC

GREEN HOUSE GASES PROTOCOL

ICPC-10

INTERPRETAÇÃO SOBRE A APLICAÇÃO INICIAL AO ATIVO IMOBILIZADO E À PROPRIEDADE PARA INVESTIMENTO DOS PRONUNCIAMENTOS TÉCNICOS CPCs 27, 28, 37 E 43

IGSEST

INDICADOR DE GOVERNANÇA DA SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E GOVERNANÇA DAS EMPRESAS ESTATAIS

INPC

ÍNDICE NACIONAL DE PREÇOS AO CONSUMIDOR

INSS

INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL

INTOSAI GOV

GUIDELINES FOR INTERNAL CONTROL STANDARDS FOR THE PUBLIC SECTOR (DIRETRIZES PARA NORMAS DE CONTROLE INTERNO PARA O SETOR PÚBLICO)

LED

LIGHT EMITTING DIODE (DIODO EMISSOR DE LUZ)

LOA

LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL

MDU

MÉDIA DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR DIA ÚTIL TÍPICO

METROFOR

METRÔ DE FORTALEZA

NBC

NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE

NR7

NORMA REGULAMENTADORA 7

NUP

NÚMERO ÚNICO DE PROTOCOLO

PADRÃO DMR

DIGITAL MOBILE RADIO (RÁDIO DIGITAL MÓVEL)

PAT

PROGRAMA DE AMPARO AO TRABALHADOR

PDTIC

PLANO DIRETOR DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

PDTIC-SISP

PLANO DIRETOR DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO - SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO DOS RECURSOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

PDV

PLANO DE DESLIGAMENTO VOLUNTÁRIO

PETIC

PLANO ESTRATÉGICO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

PGRS

PLANO DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

PGU

PROCURADORIA GERAL DA UNIÃO

POSIC

POLÍTICA DE SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÕES

RAINT

RELATÓRIO ANUAL DE ATIVIDADES DE AUDITORIA INTERNA

REFER

FUNDAÇÃO REDE FERROVIÁRIA DE SEGURIDADE SOCIAL

RFFSA

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

RH

RECURSOS HUMANOS

RILC

REGULAMENTO INTERNO DE LICITAÇÃO E CONTRATOS

RIOTRILHOS

COMPANHIA DE TRANSPORTES SOBRE TRILHOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

SEI

SERVIÇO ELETRÔNICO DE INFORMAÇÕES

SELIC

SISTEMA ESPECIAL DE LIQUIDAÇÃO E DE CUSTÓDIA

SEST

SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E GOVERNANÇA DAS EMPRESAS ESTATAIS

SICTE

SISTEMA INTEGRADO DE CONTROLE E TRÁFEGO E ENERGIA E VÍDEO WALL DO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

SISP

SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO DOS RECURSOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

STU-BH

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE

STU-JP

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE JOÃO PESSOA

STU-NATAL

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE NATAL

STU-REC

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE RECIFE

SUT-MAC

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE MACEIÓ

SWOT

FORÇAS (STRENGTHS), FRAQUEZAS (WEAKNESSES), OPORTUNIDADES (OPPORTUNITIES) E AMEAÇAS (THREATS)

TCU

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

TI

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

TIC

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

TRF

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL

TUE

TREM DE UNIDADE ELÉTRICA

UMAPAT

UNIFICAÇÃO DO MAPEAMENTO DAS AÇÕES TRABALHISTAS

VLT

VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS