

# RELATÓRIO DE GESTÃO 2019

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS





**CBTU**

**Companhia Brasileira  
de Trens Urbanos**

# SUMÁRIO

05 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

24 GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

Estrutura de Gestão e Controle das Demandas Judiciais

29 RESULTADOS DA GESTÃO

Resultados alcançados e metas

Indicadores de desempenho

Perspectivas e desafios

47 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

66 DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

### **COORDENAÇÃO EDITORIAL E DE CONTEÚDO**

Jonathan Costa - GAPLO

Mariana Fernandes - GEPLÉ

Mônica Meirelles - GEPLÉ

### **EDITORIAÇÃO**

Conrado Portella - GECIN

### **PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO**

André Hozumi - GECIN

# MENSAGEM DO PRESIDENTE



**José Marques de Lima**  
Diretor-Presidente

Servir a população é uma das mais nobres atividades. Fazer parte da rotina de milhares de brasileiros e transportá-los em nossa missão institucional é um grande orgulho. Dentre os deveres existentes no serviço público, a prestação de contas, sem dúvida, está entre as nossas prioridades. Por este motivo, discorreremos sobre o ano de 2019 na CBTU neste relatório de gestão integrado.

Este ano, foi dada continuidade nas ações de aprimoramento da gestão da CBTU, que transportou 157.310.928 passageiros nos seus cinco sistemas. A atuação em sinergia entre corpo dirigente, gerencial, técnico e operacional, alcançou avanços no campo administrativo tornando a Companhia mais sólida, eficiente, efetiva e eficaz.

A política de reequilíbrio tarifário foi posta em prática após a justiça suspender o reajuste em 2018. Desta maneira, após acordo entre as partes, decidiu-se pelo reequilíbrio escalonado até o ano de 2020, variando a cada dois meses. Em algumas superintendências não havia alteração de tarifa há 16 anos, o que gerou alta defasagem da receita ante aos custos de operação e manutenção dos sistemas.

O fortalecimento corporativo e operacional da CBTU está diretamente relacionado à recomposição de sua receita operacional. No entanto, como esta ação está sendo feita de maneira escalonada, sendo concluída apenas em 2020, o resultado financeiro deste reequilíbrio só poderá ser observado no próximo ano.

Outro aspecto trivial para o fortalecimento administrativo da Companhia é o crescimento da nossa receita extra operacional. Para isso, foi feito contrato com empresa especializada para a exploração comercial dos aparelhos da CBTU no Nordeste. Em Belo Horizonte já disponibilizamos deste serviço.

O modelo da gestão comercial de nossos trens e estações permite maior dinamismo para a realização de acordos, além de inserir a CBTU nos conceitos mais modernos de ações e propagandas comerciais, além de contrapartidas que trarão ampla publicidade para a Companhia em diversas mídias.

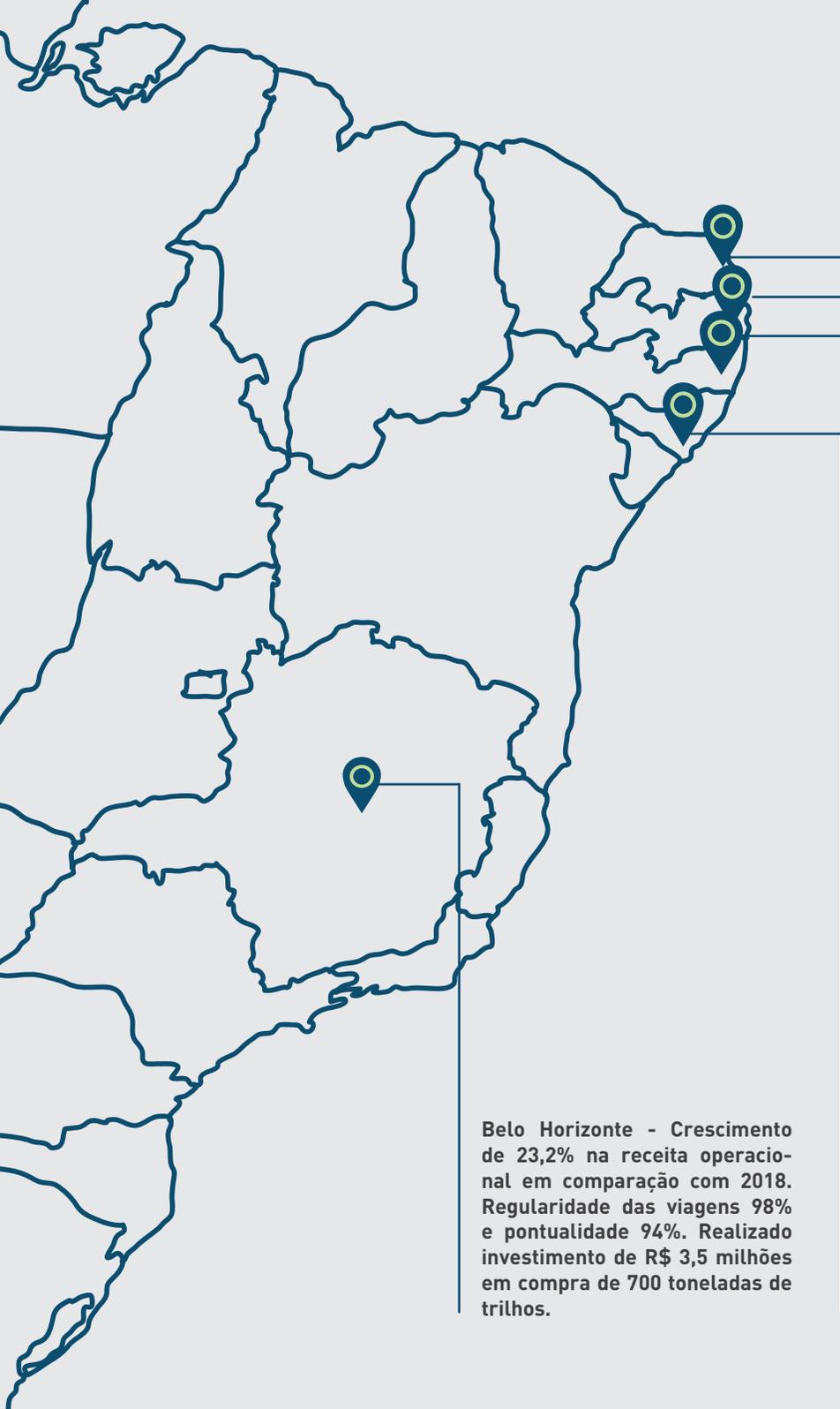
O Plano de Desligamento Voluntário, PDV, está em fase de conclusão. As estimativas demonstram uma redução de custos que pode chegar a R\$ 80 milhões por ano. A renovação do corpo técnico é feita com a devida transferência de conhecimento entre os empregados.

As consultorias de estudos técnicos para implantação de VLTS em cidades do Brasil expandiram um novo escopo de atuação da CBTU, reforçando a importância e a capacidade técnica da Companhia. Já são mais de dez Acordos de Cooperação Técnica firmados. Destaque para os projetos de Curitiba (PR), Macaé (RJ) e do trecho Londrina-Maringá (PR).

Os projetos de expansão e modernização estão em andamento, como a duplicação da linha do VLT em Recife, a expansão do sistema em Maceió até o bairro de Mangabeiras, a construção de estações em Natal, além de investimos em mais de 11 mil toneladas de trilhos, que vão beneficiar a operação em todas as superintendências, retirando a restrição de velocidade em alguns trechos.

Este é um breve panorama do que falaremos no decorrer deste relatório.

Boa leitura!



**Belo Horizonte** - Crescimento de 23,2% na receita operacional em comparação com 2018. Regularidade das viagens 98% e pontualidade 94%. Realizado investimento de R\$ 3,5 milhões em compra de 700 toneladas de trilhos.

**Maceió** - Crescimento da receita operacional em 52,3%. Os projetos de planejamento de expansão até o Bairro da Mangabeiras. Modernização e ampliação da nova estação de Utinga. Criação de app para consulta de horários para passageiros.

**Natal** - O projeto de expansão de 3,4 km da linha está em andamento. A Estação Parnamirim está em obras em 2019 para ser inaugurada em 2020. Foi desenvolvido um app para consulta de horários para passageiros. A receita operacional ultrapassou 61% da meta.

**João Pessoa** - A CBTU João Pessoa registrou em 2019 o seu melhor desempenho nos últimos oito anos, foram 136.372. Além disso, o processo de modernização está em andamento com a construção da Estação IFPB. A receita operacional ultrapassou 52,3% a meta.

**Recife** - Inaugurado o Centro de Controle de Monitoramento, gerando segurança e monitoramento em tempo real. A STU recebeu 600 toneladas de trilhos. Nova Etapa da Construção das Pontes Ferroviárias sobre o Rio Pirapama. A obra faz parte do projeto de duplicação do ramal Cajueiro Seco - Cabo do VLT. A STU superou a meta estipulada de receita operacional em 19,2%.

# 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.

## ABORDAGEM ESTRATÉGICA

A CBTU desenvolve suas atividades pautada no seguinte posicionamento estratégico:



**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

## PRINCIPAIS EVENTOS SOCIETÁRIOS

12/04/2019

ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA

Eleição dos membros do Conselho Fiscal e Conselho de Administração da CBTU.

13/09/2019

ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Eleição de membro titular para o Conselho Fiscal

16/12/2019

ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Voto pelo aumento de capital social da CBTU e alteração do Estatuto Social.

## COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA DO CAPITAL SOCIAL

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**.

**Ações ordinárias sem valor nominal: 8.645.502.652.145**

(dezoito trilhões, seiscentos e quarenta e cinco bilhões, quinhentas e dois milhões, seiscentos e cinquenta e dois mil, cento e quarenta e cinco)



## 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

### FATORES POSITIVOS

## 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

### FATORES NEGATIVOS

## 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

#### GESTÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS

- Gestão do contencioso
- Gestão jurídica de natureza administrativa

## MACROPROCESSOS DE APOIO

### MACROPROCESSOS FINALÍSTICOS

#### OPERAÇÃO

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

#### GESTÃO SOCIOAMBIENTAL

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

#### 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

#### NEGÓCIOS NÃO OPERACIONAIS

- Exploração da receita não operacional

#### 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

# 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.

### 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.

## OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## 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.

Com o intuito de potencializar o atingimento dos objetivos estratégicos propostos, tanto a Alta Administração quanto o corpo gerencial e técnico da Companhia aliam esforços na elaboração de estratégias e ações, como:

- Atuação junto ao Ministério Supervisor na disponibilização de recursos orçamentários;
- Diversificação das receitas por meio da prestação de serviços de consultoria e projeto para entes da federação interessados em implantar sistemas de Trens Urbanos ou locação de espaços publicitários e/ou comerciais;
- Continuidade do Plano de Desligamento Voluntário da CBTU, visando à redução do quadro de pessoal já aposentado e a redução da folha de pagamento, ação que também visa uma gestão mais eficiente;
- Implementação efetiva, ainda que de maneira escalonada, do reajuste tarifário;

## 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

94  
CONTRIBUIÇÕES

30

19

9

9

27

## ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

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

A estrutura de governança corporativa da CBTU é composta, ainda, pelos órgãos de apoio ao Conselho de Administração (Comitê de Auditoria, Comitê de Elegibilidade e Comitê Nacional do Planejamento Estratégico), a Ouvidoria, a Comissão de Ética e a Gerência Geral Governança.

Mais informações sobre o Núcleo de Governança da CBTU podem ser obtidas no link da Governança, disponibilizado no nosso 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 da Economia

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 DE ADMINISTRAÇÃO DA CBTU 2019

**José Marques de Lima**  
Diretor Presidente da Companhia

**Manoel Renato Machado Filho**  
Representante do Ministério da Economia

**André Marinho de Souza Filho**  
Presidente do Colegiado. (Membro Independente)

**Cirano Lopes de Oliveira**  
Representante dos Empregados

## 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.

### CONSELHO FISCAL DA CBTU 2019

**Danilo Ferreira Gomes**  
Representante do Ministério do Desenvolvimento Regional

**Flávia Maria Izais Sant'Anna Lima**  
Representante do Ministério do Desenvolvimento Regional

**Evanir Valentim de Mello Moita**  
Representante do Tesouro Nacional

## 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.

### DIRETORIA EXECUTIVA DA CBTU 2019

**José Marques de Lima**  
Diretor Presidente

**Pedro Augusto Cunto de Almeida Machado**  
Diretor de Planejamento e Relações Institucionais

**Rodrigo Carvalho Ribeiro Dantas**  
Diretor de Administração

**Sérgio Sampaio Sessim**  
Diretor Técnico

## AUDITORIA INTERNA

A Auditoria Interna tem por objetivos realizar, no âmbito da CBTU, auditorias contábil, financeira, operacional, administrativa, patrimonial e nos sistemas informatizados, além de auditorias especiais mediante exame e avaliação da adequação, legalidade, eficiência e eficácia dos sistemas de controle, bem como da qualidade e do desempenho das áreas em relação às atribuições e aos planos, metas e objetivos e políticas definidos pela Companhia.

Avaliar ainda, a eficiência e economicidade na administração dos recursos transferidos pela Patrocinadora CBTU e seus empregados participantes e o desempenho dos Programas Previdencial, Administrativo e de Investimentos, a partir de informações regularmente divulgadas e disponibilizadas pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER.

Está diretamente vinculada ao Conselho de Administração / CONAD, (Decreto 3.591/2000 – art. 15 § 3º e 4º), devendo ainda viabilizar adequado relacionamento institucional e apoio técnico aos Órgãos de Controle do Poder Executivo Federal (Controladoria Geral da União e Tribunal de Contas da União).

Como área de atuação, a Auditoria Interna tem a responsabilidade de desenvolver suas tarefas em todas as Unidades Administrativas da CBTU e REFER, analisando as políticas, procedimentos, usos-e-costumes, documentação, sistemas e métodos, objetivando maximizar a eficiência e buscar o aprimoramento e padronização dos controles das operações e atividades.

Constituem atribuições essenciais da Unidade de Auditoria Interna:

Assessorar o Conselho Fiscal no desempenho de suas atribuições, assim como, o Conselho de Administração, quando solicitado e;

Orientar subsidiariamente a Direção da Companhia quanto aos princípios e às normas de controle interno;

Acompanhar a implementação das recomendações dos órgãos/unidades do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e do TCU;

Elaborar e Executar o Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna aprovado pelo Conselho de Administração e pela CGU, bem como o Relatório Anual de Atividades da Auditoria Interna, a ser encaminhado à Controladoria Geral da União – RJ, para efeito de integração das ações de controle, nos prazos estabelecidos na legislação pertinente;

Atender as demandas dos Órgãos de Controle (CGU e TCU) quando de suas atuações na CBTU.

## TRATAMENTO DE DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU), no exercício de 2019, encaminhou à CBTU os seguintes Acórdãos que continham determinações, conforme o Quadro 1 - Acórdãos:

2019 PROCESSO	ACÓRDÃO	OBJETO	TIPO
TC 042.044/2018-9	ACÓRDÃO 1239/2019 – PLENÁRIO	Licitação: 01/2018 - Servi- ços Advocatícios	Determinação
TC 003.120/2013-9	ACÓRDÃO 14536/2019 - PRIMEIRA CÂMARA	Possível transposição de cargos sem prévia aprova- ção em concurso público - REF. PROC.: 0001449- 011.5.06.0019 - Reclamante Aldenir Ramalho Portela	Determinação
TC 010.477/2019-5	ACÓRDÃO DE RELAÇÃO 2000/2019 – PLENÁRIO	Licitação: 1/2019 - Alimen- tos e Bebidas	Determinação
<b>TOTAL DE ACÓRDÃOS</b>		<b>03</b>	

Dos Acórdãos citados, infere-se uma visão geral comparativa das determinações recebidas em 2019, considerando o status de atendimento, conforme o Quadro 2 – Status de atendimento das determinações 2019:

### QUANTIDADE DE DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

PROCESSO	RECEBIDAS	ATENDIDAS	EM ATENDIMENTO	NÃO ATENDIDAS
TC 042.044/2018-9	1	0	1	0
TC 003.120/2013-9	1	0	1	0
TC 010.477/2019-5	1	0	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

De acordo com o quadro demonstrado anteriormente, podemos constatar que, apesar de não cumprir integralmente com o que se propõem as determinações, a CBTU não está inerte as providências que deverão ser tomadas que as mesmas sejam plenamente atendidas.

JULGAMENTO DE CONTAS E DEMANDAS EM ANDAMENTO- Destaca-se que quanto ao julgamento de contas anuais está em andamento o atendimento do Acórdão nº 334/2007 – TCU – 1ª.

## TRATAMENTO DE DETERMINAÇÕES DA CGU

No exercício de 2019, a CGU encaminhou à CBTU os Relatórios de Avaliação nos 201801643 e 201900978 – CGU que tratam, respectivamente, da Avaliação dos resultados da gestão pública no período de 2014-2017 e da Apuração de supostas impropriedades no Pregão Eletrônico nº 103/2018 e avaliação da gestão e execução do Contrato nº 04/2019, e estão sendo tratados pela Alta Administração da CBTU, acompanhados por esta UAIG.



As demandas referentes ao Relatório de Avaliação nº 201900978 estão com validade vigente de respostas.



A demanda referente ao Relatório de Avaliação nº 201801643 encontra-se pendente de análise e posicionamento por parte da CGU.

Ademais, constam na base de dados da CGU todos os relatórios de auditoria anual de contas, que consolidam o total de 14 recomendações que estão sendo monitoradas pela Controladoria. Ressalta-se que até final de dezembro de 2019, o “atendimento” das recomendações estava em análise pela CGU.

**Quanto à forma de acompanhamento das recomendações, destaca-se a utilização do Sistema e-AUD da CGU, que se trata de instrumento informatizado “utilizado para viabilizar o acompanhamento do atendimento às ações de controle, possibilitando atuação de forma ampla e abrangente, no âmbito dos resultados da ação governamental, além do conhecimento e acompanhamento das melhorias aplicadas e sua repercussão nos resultados das ações”. Dessa forma, a atualização do Plano de Providências Permanente pode ser realizada periodicamente via sistema informatizado.**

## COMISSÃO DE ÉTICA

A gestão de Ética na CBTU é conduzida pela Comissão de Ética, que possui sua sede na Administração Central, e ainda conta com Representantes Locais em cada uma de suas Superintendências e sua Secretaria Executiva.

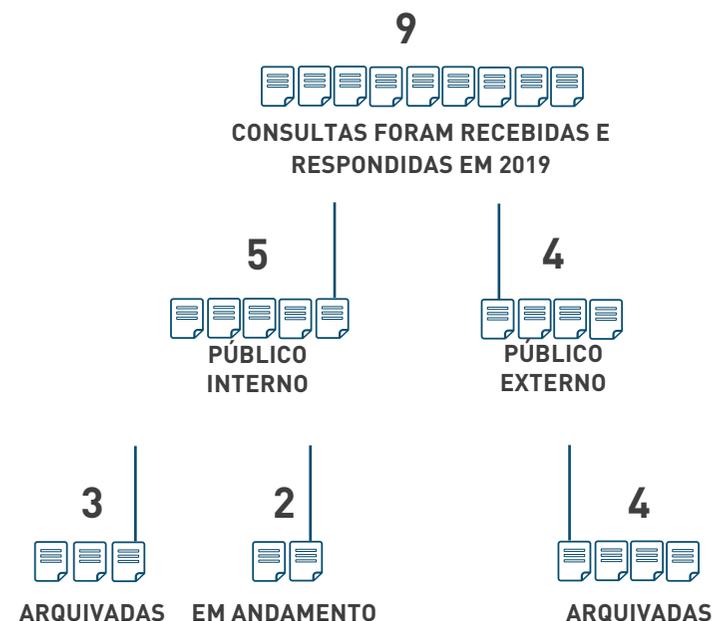
### AÇÕES PREVENTIVAS INTERNAS DE DISSEMINAÇÃO DOS VALORES ÉTICOS

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

se reúnem servidores públicos, integrantes de Comissões e representantes da sociedade civil, com o intuito de debater temas atuais e relevantes relacionados à Ética.



Em andamento: As consultas/ denúncias se encontram na forma de procedimentos preliminares.

Arquivadas: As consultas/denúncias foram analisadas e/ou tratadas de acordo com as apurações e tiveram sua finalização, sendo assim arquivadas.

## PREPARAÇÃO E ESPECIALIZAÇÃO DOS MEMBROS DA COMISSÃO

A preparação e especialização dos membros da Comissão, bem como dos representantes locais é realizada principalmente através da participação no Curso de Gestão e Apuração da Ética Pública, ministrado pela Escola Nacional de Administração Pública (ENAP) em suas dependências. Também ocorre com a participação nos Encontros Regionais – Sudeste e Nordeste e do Seminário Internacional Ética na Gestão, promovido pela Comissão de Ética Pública, onde

## CAMPANHAS E PALESTRAS

A Comissão de Ética da CBTU realizou ao longo do ano de 2019 campanhas sobre assuntos relacionados à Ética e às boas práticas no ambiente de trabalho, entre elas pode-se destacar as campanhas de:



Conflito de Interesses, com material divulgado pela comunicação corporativa da Companhia;



Postura Ética, destacando aspectos como Respeito, Comunicação não-violenta, integridade;



Gentileza no ambiente de trabalho, na Superintendência de João Pessoa;



Intervenções e ações presenciais nos locais de trabalho, nas Superintendências;

Ainda em 2019, em caráter informativo e educacional, foram realizadas palestras uma sobre:



Enfrentamento Institucional da Violência Laboral - na Administração Central com a Sra. Sra Karla Valle, Assistente Social do TRT-RJ e doutoranda em Serviço Social pela UFRJ. Esta palestra contou com a participação de 43 Gerentes e Gestores das diversas áreas das Diretorias da CBTU, na Administração Central, e teve resultado positivo no seu principal intuito, o de informar e dar conhecimento quanto às melhores práticas comportamentais e éticas dentro da CBTU.

Ética e Noções de Direito - na Superintendência de Recife.



A CBTU é uma Companhia pública que se pauta pela transparência, prestação de contas e responsabilidade corporativa, e hospeda em site institucional o Portal da Transparência. Ali são disponibilizadas as informações sobre as folhas de pagamentos dos funcionários da Companhia, incluindo da alta Administração e Direção, as licitações em vigor e as encerradas, como também informações sobre convênios e contratos, além de outros temas de interesse coletivo. Este Portal é uma iniciativa que propicia aos cidadãos o controle social da Companhia, fornecendo as informações necessárias para este fim.

## ATIVIDADE DE CORREIÇÃO E APURAÇÃO DE RESPONSABILIDADE POR DANOS ERÁRIO

Em 2019, a CBTU implementou a revisão de seu Manual Disciplinar. Essa nova norma passou a englobar todos os nuances processuais, especialmente no que tange aos trabalhos das comissões disciplinares e à delimitação das espécies de procedimentos correccionais, fatores que ocasionam maior segurança jurídica aos empregados interessados.

Além disso, destacam-se:

- 1) A estruturação de um sistema Correccional na Companhia, o qual engloba uma Corregedoria-Geral, duas Corregedorias-Regionais - uma em Belo Horizonte e outra em Recife e três Assistências Executivas de Corregedoria - Natal, João Pessoa e Maceió;
- 2) A implementação de uma sistemática de sorteio voltada à formação das comissões cujos empregados são indicados em lista única pré-publicada pela Presidência;
- 3) A política e interação com a Corregedoria-Geral da União, especialmente no estabelecimento de regras precisas para cadastros em seus sistemas.

Importante salientar os recursos educativos simplificados, os quais se unem aos termos Circunstanciado Administrativo (prejuízos de pequeno valor) e de Compromisso de Adequação Funcional (infrações disciplinares leves). Assim sendo, a CBTU concretizou um marco legal que será instrumento de prevenção às infrações disciplinares, à luz do caráter pedagógico da norma, e igualmente promotor da probidade administrativa, prevenção corrupção e prejuízo ao erário.

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL		
PAD		08
SIND		09
<b>TOTAL</b>		<b>17</b>

NATAL		
PAD		03
<b>TOTAL</b>		<b>03</b>

BELO HORIZONTE		
PAD		33
SIND		04
OUTROS		02
<b>TOTAL</b>		<b>39</b>

MACEIÓ		
PAD		05
SIND		06
<b>TOTAL</b>		<b>11</b>

JOÃO PESSOA		
PAD		00
SIND		12
<b>TOTAL</b>		<b>12</b>

RECIFE		
PAD		29
SIND		04
OUTROS		01
<b>TOTAL</b>		<b>35</b>

TOTAL		
<b>TOTAL</b>		<b>117</b>
PAD		78
SIND		36
OUTROS		03

# GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

## CAPACITAÇÃO EM GOVERNANÇA E RISCOS

Foram oferecidas três turmas para o treinamento interno “Introdução ao Gerenciamento de Riscos”, na Administração Central.

Ao todo, em 2019, foram capacitados, nesta Unidade Administrativa da CBTU, 50 empregados.



## CAPACITAÇÃO EM GOVERNANÇA E RISCOS

Atualmente a cadeia de valor da CBTU e de seus processos, encontra-se com:

8 categorias  
285 processos identificados, dos quais:

42 macroprocessos  
58 processos estão com seus mapeamentos finalizados e/ou em alto grau de detalhamento.

No momento apenas os processos priorizados como essenciais e os relevantes terão os seus riscos encaminhados para o programa de gerenciamento de riscos na CBTU.

Dentre os mapeamentos de riscos na Administração Central, em 2019, foi finalizado o mapeamento de risco da Comissão de Ética da CBTU.

## ESTRUTURA DE GESTÃO E CONTROLE DAS DEMANDAS JUDICIAIS

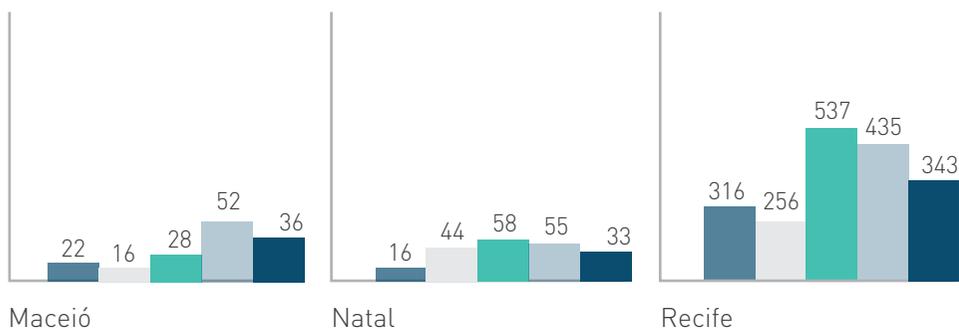
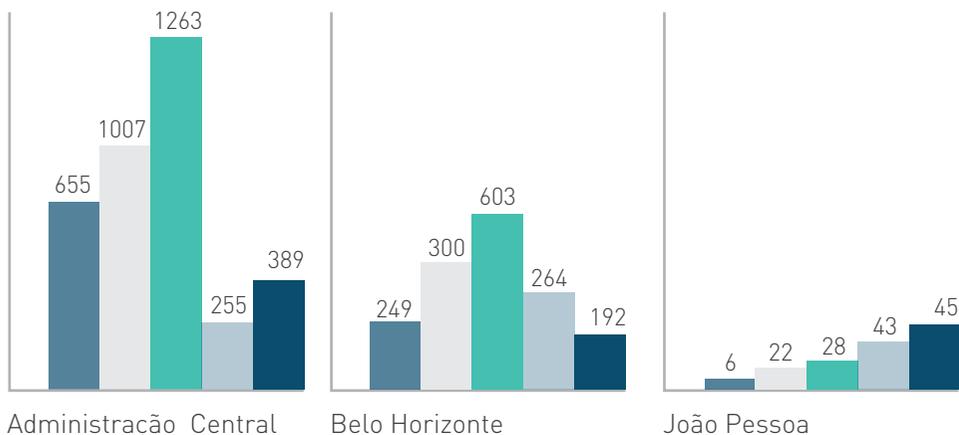
Em 2019 alguns eventos mereceram destaque no âmbito da gestão jurídica da CBTU, dentre eles a implementação do Sistema de Uniformização do Mapeamento das Ações Judiciais (UMAJUD).

# UMAJUD

**O UMAJUD possibilitou o registro dos processos judiciais em que a CBTU figura como parte, auxiliando o controle, acompanhamento e gestão do contencioso da Companhia.**

Ao longo do ano, foi implementado o saneamento da base de dados das ações judiciais possibilitando que o sistema seja adotado não só pela Administração Central, mas também pelas gerências jurídicas das Superintendências.

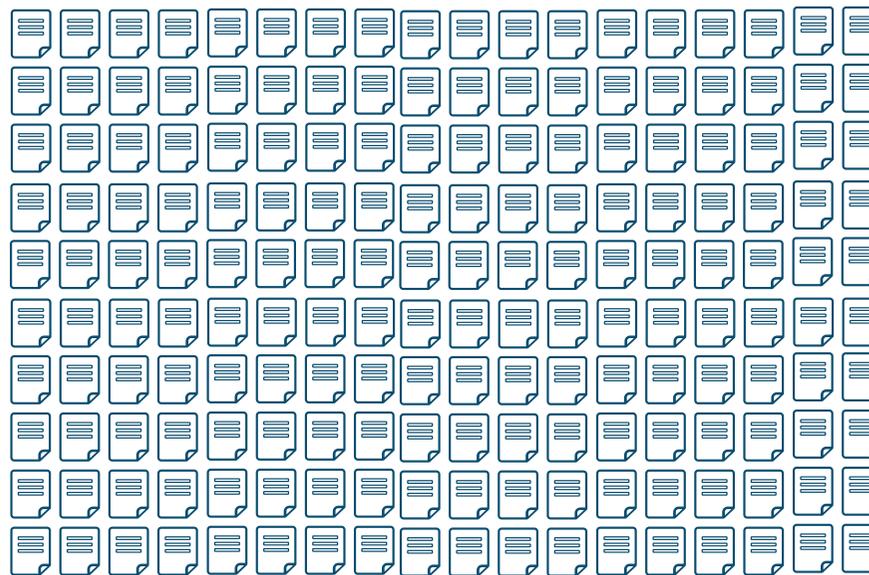
## QUANTIDADE DE AÇÕES INGRESSADAS - POR ANO\*



Ano: 2015 a 2019

Área: Cível, Trabalhista, Tributário e Previdenciário.

Posição em dezembro de 2019: 8.136 ações



### 5.976 ações trabalhistas

cerca de metade são oriundas de processos em que a causa de pedir não pode ser imputada à Companhia.

## O CASO FLUMITRENS

Dos processos advindos da transferência dos empregados da CBTU para Flumitrens, destaca-se a Ação Civil Pública (ACP) distribuída pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro que deu ensejo à jurisprudência do Tribunal Regional do Trabalho da Primeira Região, favorável à CBTU, consolidada na Súmula nº 65 que dispõe:

*“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”.*

Ressalta-se que a maioria das ações individuais relacionadas à referida ACP estão sendo julgadas improcedentes, uma vez que o judiciário tem reconhecido a prescrição total da pretensão autoral nestes casos, em adequação à Súmula nº. 65 do E.TRT, estando ou não o autor no rol dos substituídos da ACP.

## O CASO REFER

Os processos referente às ações judiciais propostas pela REFER são vistos como estratégico pela Gerência Jurídica, uma vez que têm causado impacto na vida financeira e na gestão da Companhia.

**Em 2019, a CBTU e REFER peticionaram nos autos requerendo a prorrogação do acordo, estando mantido o valor dos depósitos mensais de seis milhões de reais por parte da CBTU, suspendendo-se os processos em referência até janeiro de 2021.**

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.

R\$6.000.000,00

(seis milhões de reais)

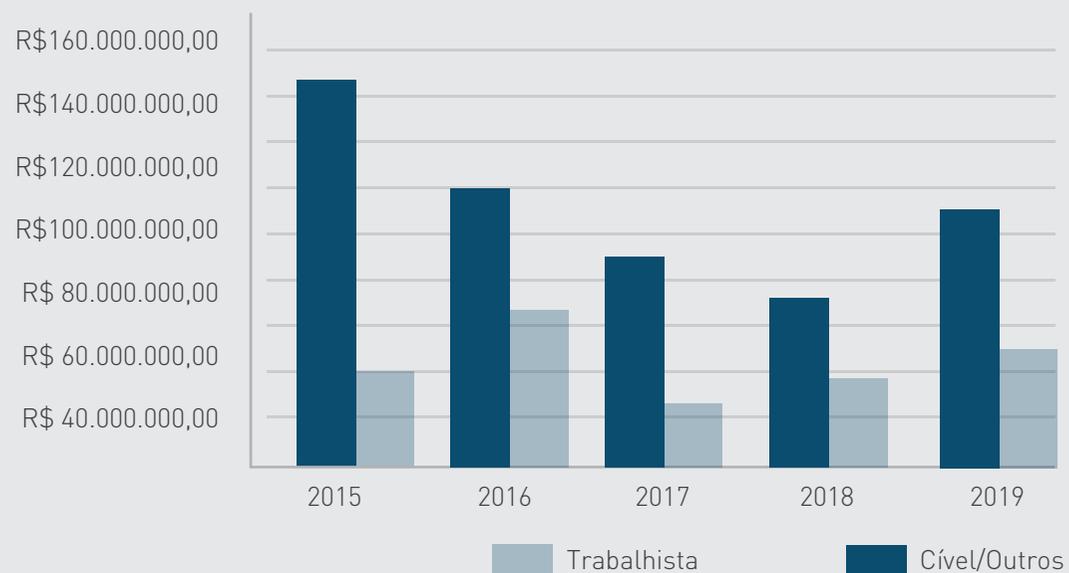
na conta da REFER até janeiro de 2021.



Em paralelo aos processos judiciais retro citados os dois processos administrativos que visam sanear a dívida com a REFER, instaurados no âmbito da Advocacia Geral da União – AGU, continuam em permanente evolução. A CBTU continua atuando no sentido de sensibilizar as autoridades envolvidas, PREVIC, AGU e Ministério da Economia, a fim comum de solucionar a questão, já que a perpetuação da questão tem sido onerosa para Companhia, uma vez que parte da sua receita está comprometida com o adimplemento do acordo firmado.

Processos NUP(s): 80000.032804/2010-97 e 03500.000267/2008-10.

## CUMPRIMENTO DE SENTENÇAS



Em relação ao custo das condenações na seara trabalhista, verifica-se que em 2018 o impacto do cumprimento das sentenças trabalhistas alcançava o valor próximo a R\$80 milhões, enquanto em 2019 o custo foi de R\$ 71.908.194,29 milhões.

Por outro lado, 06 execuções fiscais oneraram os valores referentes ao cumprimento de sentenças cíveis/outras em R\$ 116.938.621,17 milhões de reais em 2019.

# RESULTADOS DA GESTÃO

# RESULTADOS ALCANÇADOS E METAS

## TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Buscar alternativas para ampliar o transporte de passageiros nos sistemas já existentes.

Buscar parceiras visando ampliar a atuação da Companhia em novos empreendimentos metroferroviários.



Conhecer as principais necessidades dos passageiros a fim de mitigar problemas e garantir uma maior satisfação durante o transporte.

Desenvolver projetos de expansão da malha nos sistemas existentes para conseguir aproveitar oportunidades de negócios.

## REALIZAÇÕES DA GESTÃO



Exploração do potencial publicitário: mídia indoor e outdoor.

Elaborar e implantar o PDTIC com base no modelo do Sistema de Administração dos Recursos de TI (SISP)

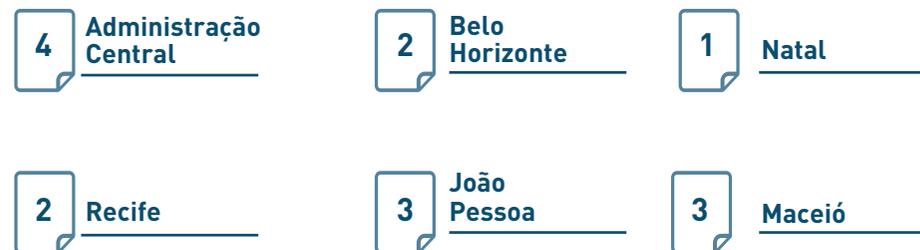
Promover o processo de transferência/gestão do conhecimento via mentorias

Implantação de um novo tanque (SKID) na Estação Gustavo Paiva.

Pesquisa de demanda de passageiros

Adequações do sistema de sinalização metroferroviária da STU-REC.

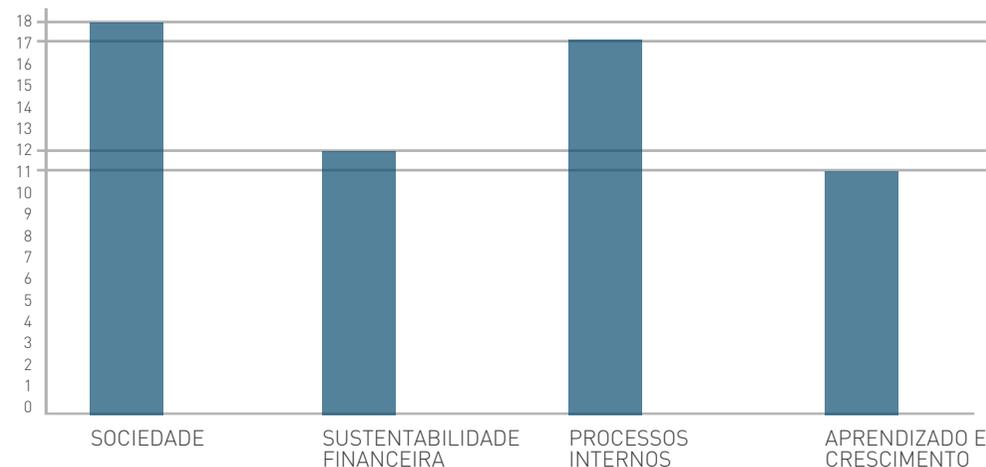
Em conjunto com o Comitê do Planejamento Estratégico, a Gerência Técnica - Gestão Estratégica monitoraram as ações e as metas do Planejamento Estratégico 2015-2019. Foram concluídas 15 ações estratégicas ao longo do ano, distribuídas entre as Unidades Administrativas conforme quadro abaixo:



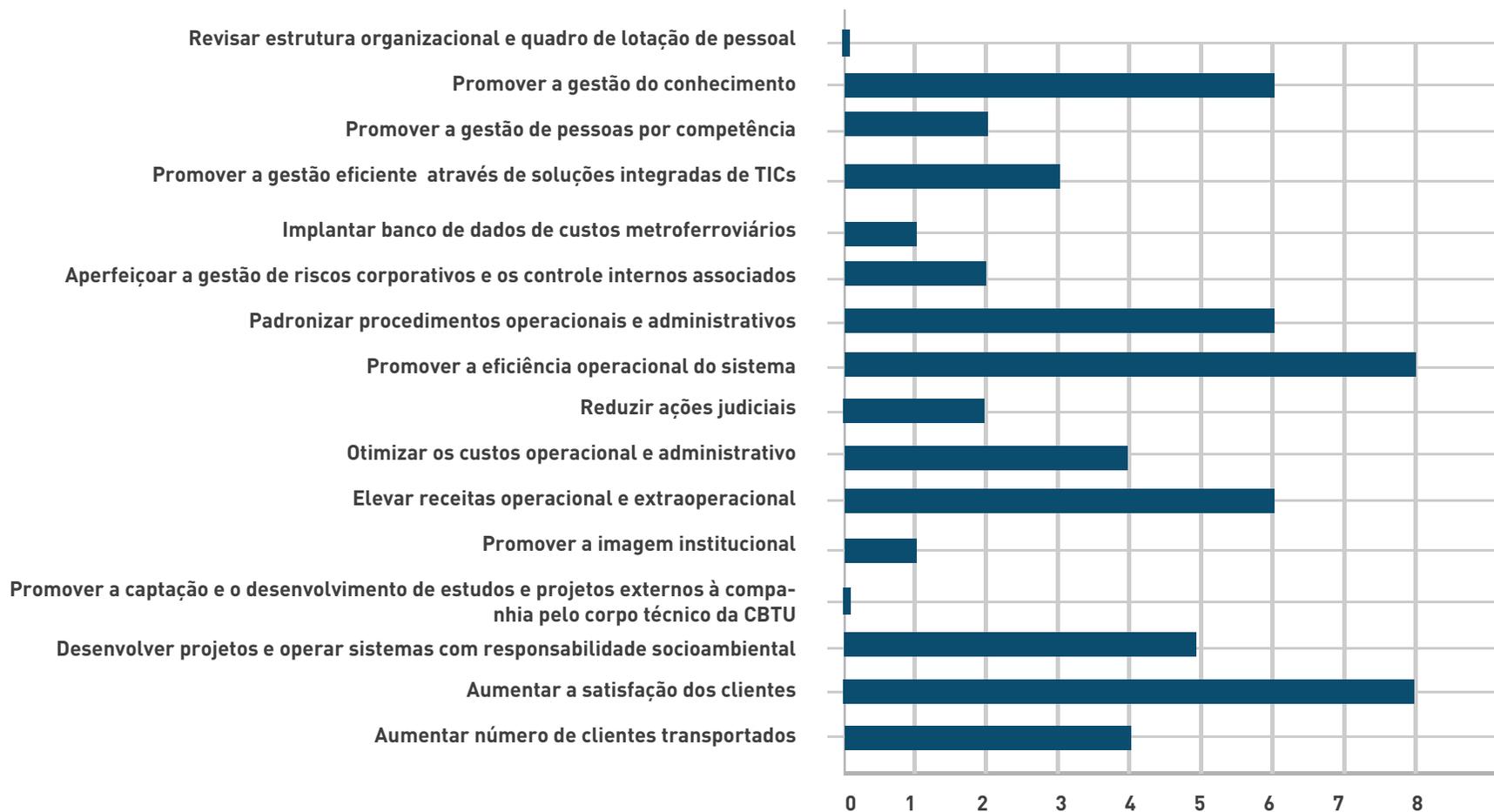
Resultado do ciclo do Planejamento Estratégicos 2015-2019:



## IMPACTO DAS AÇÕES REALIZADAS X OBJETIVOS ESTRATÉGICOS



## IMPACTO DAS AÇÕES REALIZADAS X OBJETIVOS ESTRATÉGICOS



## ANÁLISE DAS METAS

Parâmetros de Análise:

Os indicadores estratégicos estão separados de acordo com as perspectivas estratégicas do Balanced Scorecard (BSC) da Companhia: Sociedade, Sustentabilidade Financeira, Processos Internos, e Aprendizado e Crescimento.

Foram analisados os indicadores que apresentam diferenças consideráveis entre suas metas propostas e o resultado apresentado em 2019. 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 2019, 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 laranja. 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 2019	META 2018	FAIXA DE VARIAÇÃO
Aumentar número de clientes transportados	Passageiros transportados anualmente (milhões)	Número de passageiros transportados	157,31	174,5	90,15% ●
	MDU (Demanda Média por Dia Útil)*	Número de passageiros transportados	521,7	579,2	90,07% ●
Aumentar a satisfação dos clientes	Reclamação por passageiro transportado	Índice de reclamação por milhão de passageiros transportados	3.229	806	25% ●
Promover a imagem institucional	Matérias veiculadas nos veículos de comunicação	Número de inserções positivas	1.369	1.200	114% ●
	Parcerias e divulgação institucionais realizadas com stakeholders do setor metroferroviário	Número de parcerias/divulgações	45	15	300% ●
	Campanhas e eventos educativos e culturais voltados aos usuários	Número de participações	152	195	78% ●

\*média mensal

#### INDICADOR: RECLAMAÇÃO POR PASSAGEIRO TRANSPORTADO

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



Importante ressaltar que algumas parcerias, com a mudança do escopo de avaliação, são de natureza cultural e de campanhas, mas que foram computadas apenas como “Parcerias”, evitando duplicidade na avaliação.

#### INDICADOR: CAMPANHAS E EVENTOS EDUCATIVOS E CULTURAIS VOLTADOS AOS USUÁRIOS



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

## DIMENSÃO: SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	RESULTADO 2019	META 2019	FAIXA DE VARIACÃO
Elevar receitas operacional e extraoperacional	Receita operacional (R\$ mil)	R\$ mil	202,98	227,20	89,3%
	Receita extraoperacional (R\$ mil)	R\$ (mil)	10,05	9,83	102%
	Taxa de cobertura plena anual	%	29,61%	29,77%	99%
Otimizar os custos operacional e administrativo	Custo por km percorrido (R\$ / Km)	R\$ / Km	120,96	*	%
	Custo por cliente transportado (R\$)	R\$	4,58	4,56	99,6%
Reduzir ações judiciais	Estoque de ações judiciais	Número de ações	8.437	8.255	98%
	Novas ações anuais	Número de ações	934	2.000	214% (menor melhor)
	Percentual de êxitos no ano	%	100%	*	%

### INDICADOR: PERCENTUAL DE ÊXITOS NO ANO

**META**



**RESULTADO**



**NÃO INDICADO**

**100%**

O relatório de apuração do indicador não apresenta os percentuais de perdas de ações pelo escritório terceirizado da Companhia, apenas as suas vitórias. Para a revisão do Planejamento Estratégico, tendemos à mudança deste indicador.

## DIMENSÃO: PROCESSOS INTERNOS

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	RESULTADO 2019	META 2019	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	%	98%	100%	98% 
	Mapeamento dos processos críticos	%	20%	20%	100% 
Implantar banco de dados de custos metroferroviários	Execução do sistema de gestão de custos metroferroviários	%	90%	100%	90% 
Promover a eficiência operacional do sistema	Pontualidade	%	87,2%	97%	89,9% 
	Regularidade	%	89,4%	97%	92,2% 
	Índice de confiabilidade do sistema	Km / falha	629	2.200	28,6% 

### INDICADOR: ÍNDICE DE CONFIABILIDADE DO SISTEMA

Considerando os resultados de todas as superintendências, este indicador apresenta alteração devido à diferença entre suas as metas. Por se tratar de um indicador cuja base de cálculo é acidente/km percorrido, cada Superintendência atribuiu uma meta baseada na sua realidade e nas características do seu próprio sistema. **Futura revisão do Planejamento Estratégico tende à revisão do indicador ou a sua troca.**

## DIMENSÃO: APRENDIZADO E CRESCIMENTO

OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	RESULTADO 2019	META 2019	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%	80%	33,8% 
	Percentual de ações de desenvolvimento dos sistemas críticos atendidas com uso do processo de software	%	0%	100%	0% 
Promover a gestão do conhecimento	Treinamentos por instrutoria interna	Número de matrículas	4.494	6.500	69,1% 
Revisar estrutura organizacional e quadro de lotação de pessoal	Percentual de áreas com lotação de pessoal revisadas	%	85%	100%	85% 

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

A reformulação de estratégias e metodologias devido às normas externas aplicadas à TI na Companhia tornaram este **indicador obsoleto**. Futuras revisões do Planejamento Estratégico devem considerar a utilização de outros indicadores.

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

A reformulação de estratégias e metodologias devido às normas externas aplicadas à TI na Companhia tornaram este **indicador obsoleto**. Futuras revisões do Planejamento Estratégico devem considerar a utilização de outros indicadores.

### INDICADOR: TREINAMENTOS POR INSTRUTORIA INTERNA



A queda na apuração do indicador foi ocasionada pelo Plano de Desligamento Voluntário realizado em 2019 pela Companhia.

## ANÁLISE BALANCED SCORECARD CBTU

### SOCIEDADE

93%

Aumentar número de clientes transportados

90,1%

Aumentar a satisfação dos clientes

24,9%

Promover a imagem institucional

164%

### SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA

112,2%

Elevar receitas operacional e extra operacional

97%

Otimizar os custos operacional e administrativo

102,3%

Reduzir ações judiciais

137,3%

### PROCESSOS INTERNOS

89,9%

Promover a eficiência operacional do sistema

70,2%

Padronizar procedimentos operacionais e administrativos

100%

Implantar banco de dados de custos metroferroviários

90%

Aperfeiçoar a gestão de riscos corporativos

99%

### APRENDIZADO E CRESCIMENTO

57%

Elevar receitas operacional e extra operacional

16,9%

Otimizar os custos operacional e administrativo

69,1%

Reduzir ações judiciais

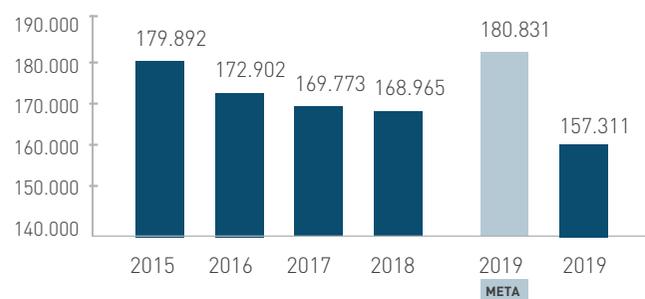
85%

A reformulação de estratégias e metodologias da Companhia tornaram alguns **indicadores obsoleto**. Futuras revisões do Planejamento Estratégico devem considerar a utilização de outros indicadores.

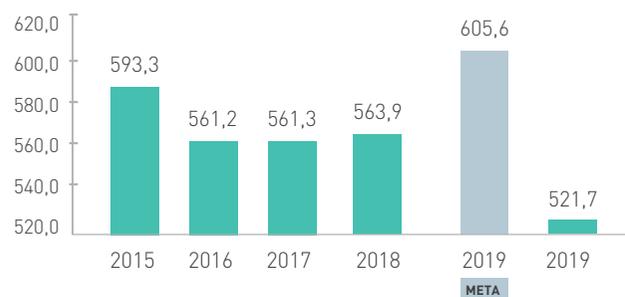
# INDICADORES DE DESEMPENHO

## CBTU

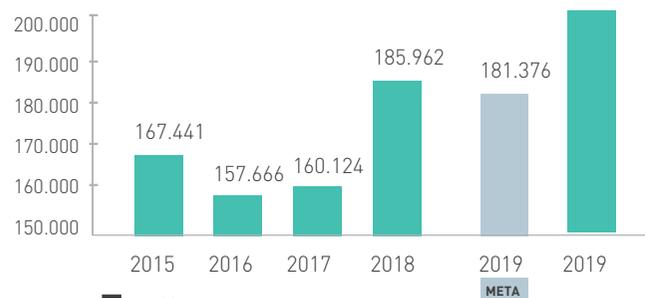
### PASSEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



### MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



### RECEITA OPERACIONAL (R\$ MIL)



INDICADORES	2015	2016	2017	2018	META 2019	2019	VARIAÇÃO (%) 2018/2019
-------------	------	------	------	------	-----------	------	------------------------

Índice de Visibilidade (%) - - - - - - - 0 p.p.

Índice de passageiros por Km 28,2 28,2 28,6 27,7 - 26,5 -4,4

Custo por Km (R\$) 90,7 97,8 124,4 127,1 126,4 121,1 -5,0

Tarifa Efetiva Média (R\$) 0,9 0,9 0,9 1,1 0,7 1,29 17,2

Índice de integração Tarifária (%) 0,5 0,5 0,5 0,5 - 0,5 -

Índice de receita extraoperacional (%) 3,89 3,83 4,45 3,78 - 3,87 0,2 p.p.

Índice de Segurança do Passageiro 1,4 1,3 1,4 1,5 0,4 1,6 0,0

Índice de Confiabilidade do Sistema 1.006 657 597 643 - 618 -3,9

p.p.: variação em pontos percentuais

### CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



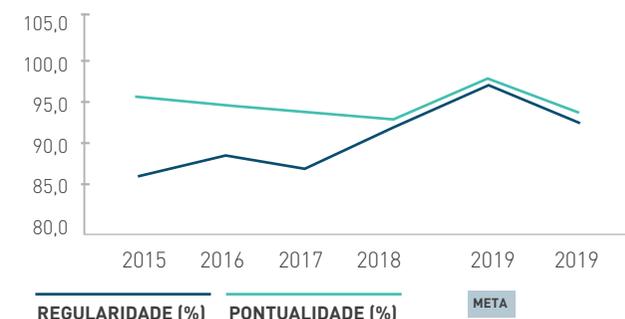
### TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



### RECEITA TOTAL X CUSTO TOTAL (R\$ MIL)

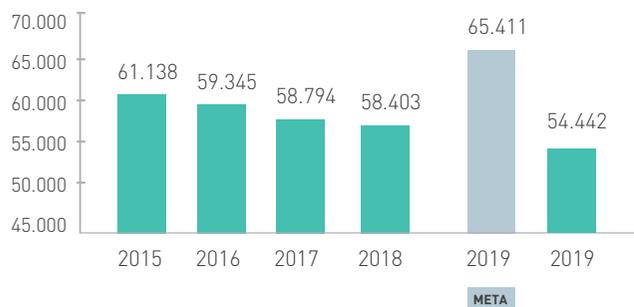


### REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

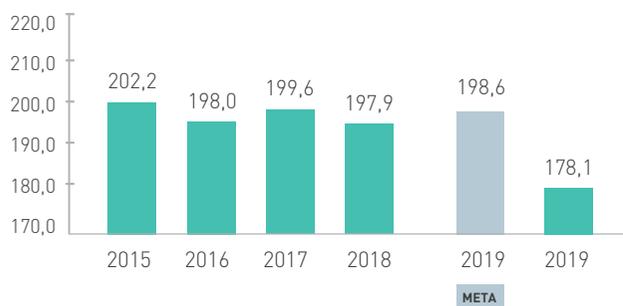


# BELO HORIZONTE

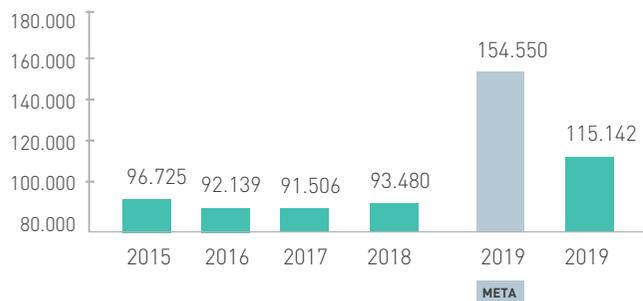
## PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



## MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



## RECEITA OPERACIONAL (R\$ MIL)



INDICADORES	2015	2016	2017	2018	META 2019	2019	VARIAÇÃO (%) 2018/2019
Índice de Visibilidade (%)	8,3	8,3	15,6	15,6	-	-	-
Índice de passageiros por Km	23,5	22,9	22,6	23,0	25,6	21,2	-7,9
Custo por Km (R\$)	79,99	78,49	100,25	108,26	127,4	103,32	-4,6
Tarifa Efetiva Média (R\$)	1,59	1,55	1,56	1,60	2,6	2,11	31,8
Índice de integração Tarifária (%)	31,2	31,0	29,0	29,4	30,0	29,0	-0,4
Índice de receita extraoperacional (%)	5,4	5,5	6,3	5,9	5,21	5,14	-0,5 p.p
Índice de Segurança do Passageiro	1,23	1,50	1,29	1,52	0	1,6	5,0
Índice de Confiabilidade do Sistema	7.221	7.435	7.591	3.942	8.496	3.010	-23,6

p.p.: variação em pontos percentuais

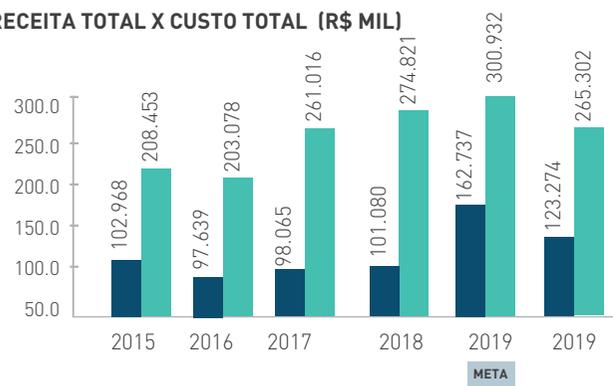
## CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



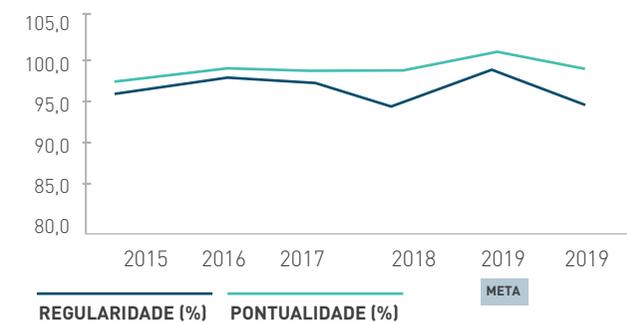
## TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



## RECEITA TOTAL X CUSTO TOTAL (R\$ MIL)

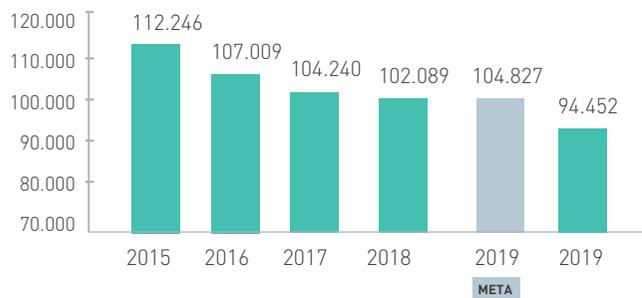


## REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

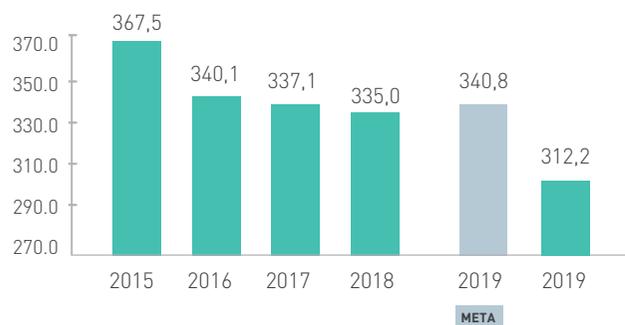


# RECIFE

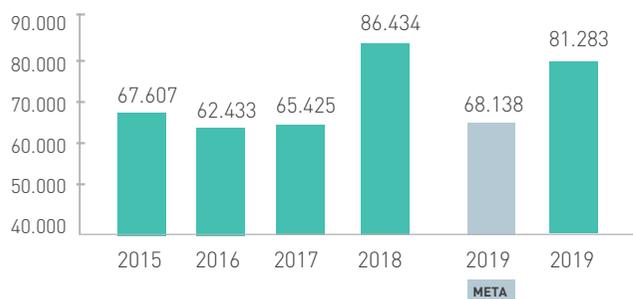
## PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



## MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



## RECEITA OPERACIONAL (R\$ MIL)



INDICADORES	2015	2016	2017	2018	META 2019	2019	VARIÇÃO (%) 2018/2019
Índice de Visibilidade (%)	20,2	20,2	28,6	28,6	20,0	23,0	0 p.p.
Índice de passageiros por Km	35,7	35,7	37,1	35,2	36,2	35,0	-0,5
Custo por Km (R\$)	93,32	103,65	134,90	133,93	144,83	128,1	-4,6
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,60	0,58	0,63	0,85	0,65	0,86	1,6
Índice de integração Tarifária (%)	65,0	65,0	54,2	56,2	56,0	55,9	-0,3 p.p.
Índice de receita extraoperacional (%)	1,53	1,32	1,70	1,39	2,06	2,00	0,6 p.p.

### Linha Elétrica

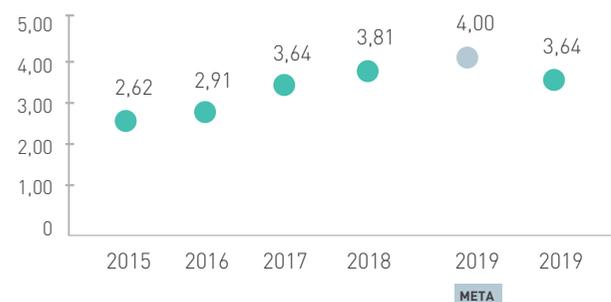
Índice de Segurança do Passageiro	1,51	1,13	1,58	1,58	0	1,67	5,6
Índice de Confiabilidade do Sistema	911	755	803	995	700	633	-36,4

### Linha Diesel

Índice de Segurança do Passageiro	1,00	6,92	3,46	5,06	0	4,2	-17,8
Índice de Confiabilidade do Sistema	1.750	881	1.291	1.533	700	744	-51,5

p.p.: variação em pontos percentuais

## CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



## TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



## RECEITA TOTAL X CUSTO TOTAL (R\$ MIL)

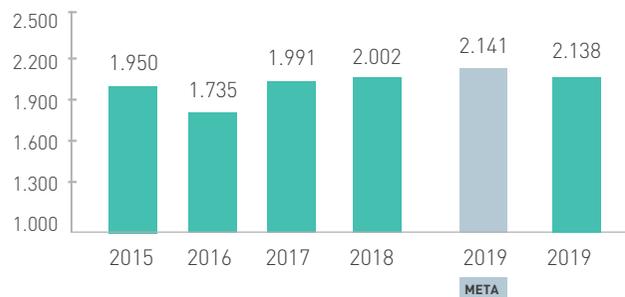


## REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

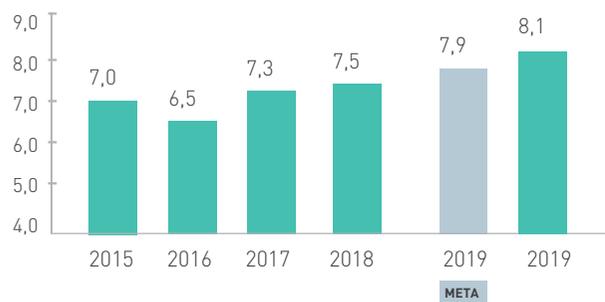


# JOÃO PESSOA

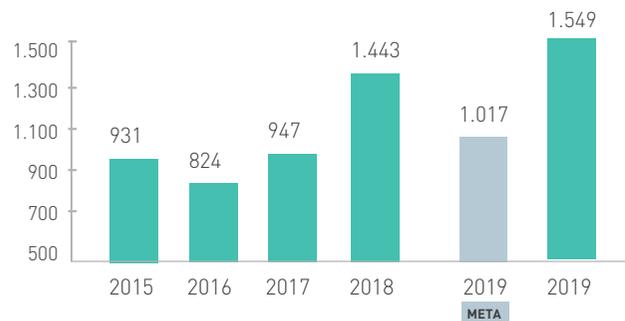
## PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



## MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



## RECEITA OPERACIONAL (R\$ MIL)

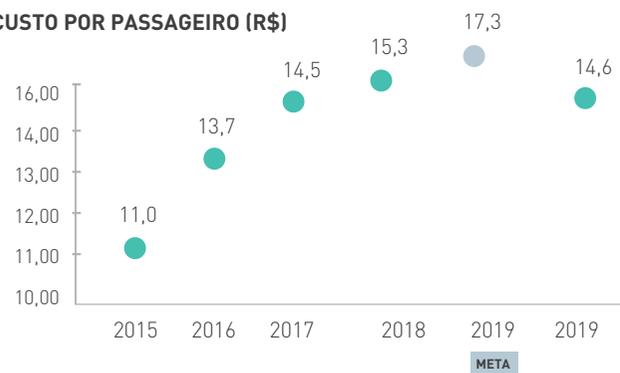


## INDICADORES

INDICADORES	2015	2016	2017	2018	META 2019	2019	VARIAÇÃO (%) 2018/2019
Índice de Visibilidade (%)	-	2,2	2,7	2,7	3,3	-	-
Índice de passageiros por Km	9,0	9,2	10,7	10,7	9,5	11,3	5,1
Custo por Km (R\$)	99,24	125,87	154,45	163,64	162,1	164,7	0,6
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,48	0,48	0,48	0,72	0,5	0,7	-0,1
Índice de integração Tarifária (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de receita extraoperacional (%)	10,7	8,6	7,9	7,7	12,72	7,38	-2,8 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	0,00	0,58	0,00	0,50	0,0	0,0	0,0
Índice de Confiabilidade do Sistema	169	54	41	44	228	80	80,1

p.p.: variação em pontos percentuais

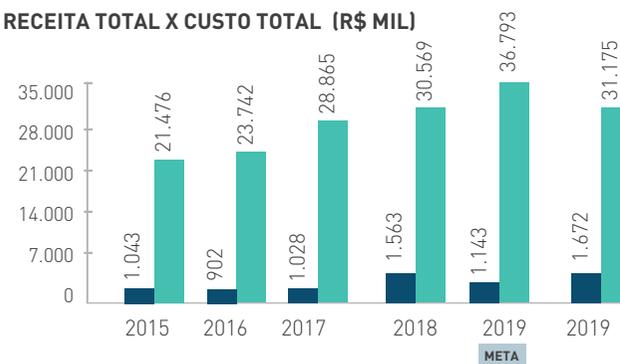
## CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



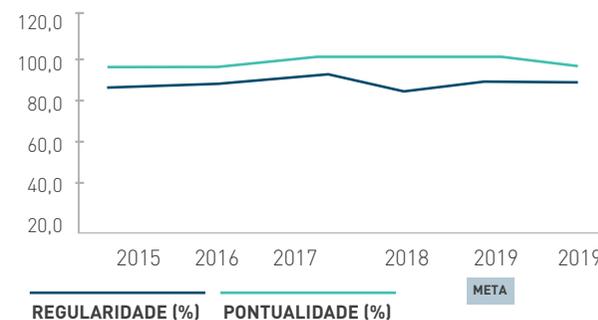
## TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



## RECEITA TOTAL X CUSTO TOTAL (R\$ MIL)



## REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)

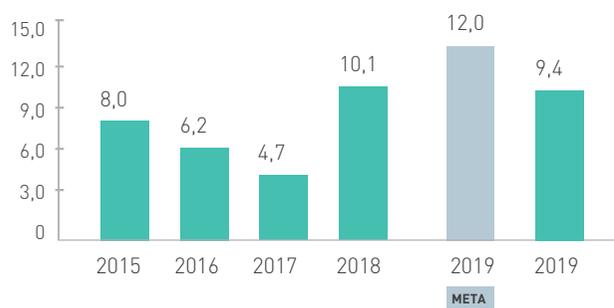


# MACEIÓ

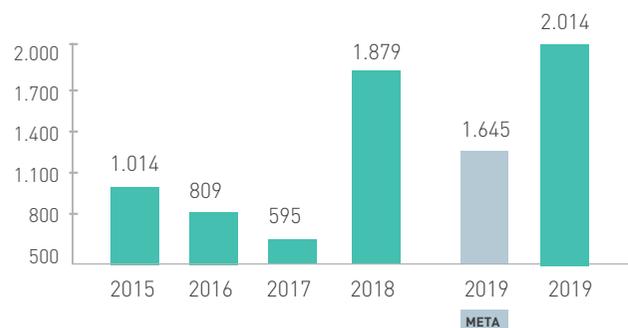
## PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



## MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



## RECEITA OPERACIONAL (R\$ MIL)



## INDICADORES

INDICADORES	2015	2016	2017	2018	META 2019	2019	VARIACÃO (%) 2018/2019
Índice de Visibilidade (%)	2,1	2,1	-	-	-	-	0 p.p.
Índice de passageiros por Km	9,5	12,2	10,2	11,3	12,0	11,0	-2,2
Custo por Km (R\$)	120,83	218,53	302,92	177,24	-	162,9	-8,1
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,47	0,47	0,47	0,68	0,5	0,8	12,4
Índice de integração Tarifária (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de receita extraoperacional (%)	8,7	3,8	8,1	2,4	3,00	3,47	0,2 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	0,46	2,32	0,00	0,36	0,0	0,0	0,0
Índice de Confiabilidade do Sistema	787	163	107	228	300	118	-48,3

p.p.: variação em pontos percentuais

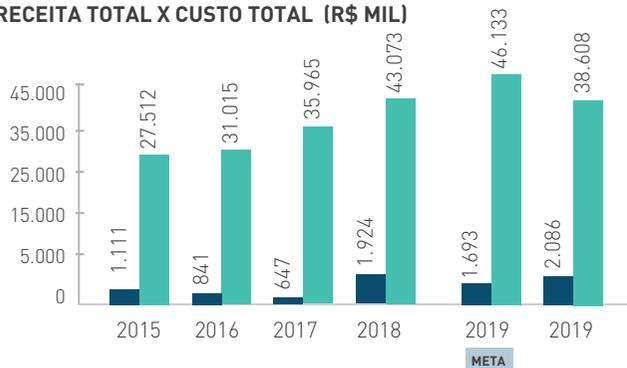
## CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



## TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



## RECEITA TOTAL X CUSTO TOTAL (R\$ MIL)



## REGULARIDADE X PONTUALIDADE (L. ELÉTRICA)



# NATAL

## PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MIL)



## MÉDIA POR DIA ÚTIL (MIL)



## RECEITA OPERACIONAL (R\$ MIL)



## INDICADORES

INDICADORES	2015	2016	2017	2018	META 2019	2019	VARIAÇÃO (%) 2018/2019
Índice de Visibilidade (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de passageiros por Km	13,1	14,6	16,1	16,7	16,9	14,5	4,2
Custo por Km (R\$)	149,35	145,34	156,95	167,64	151,72	155	6,8
Tarifa Efetiva Média (R\$)	0,49	0,47	0,47	0,73	0,47	0,82	54,5
Índice de integração Tarifária (%)	-	-	-	-	-	-	-
Índice de receita extraoperacional (%)	2,7	0,7	1,2	1,3	2,6	1,86	0,1 p.p.
Índice de Segurança do Passageiro	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0
Índice de Confiabilidade do Sistema	1.210	866	1.856	1.754	1.339	1.316	-5,5

p.p.: variação em pontos percentuais

## CUSTO POR PASSAGEIRO (R\$)



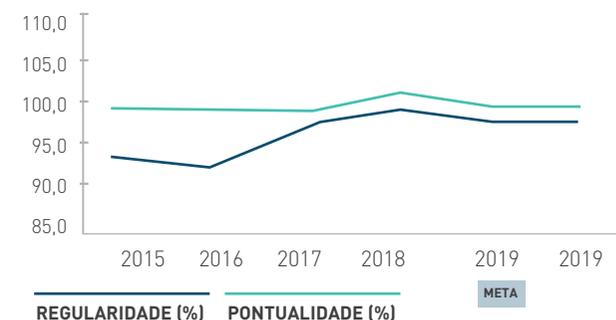
## TAXA DE COBERTURA PLENA (%)



## RECEITA TOTAL X CUSTO TOTAL (R\$ MIL)



## 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 negócios no entorno de suas estações.

Ações iniciadas em 2018 foram continuadas no ano de 2019 como: o reajuste tarifário, o Plano de Desligamento Voluntário-PDV e a elevação de receita não operacional.

**PDV** | Durante o ano foram desligados 336 empregados que aderiram o plano. Em novembro de 2019, foi recebido o Ofício nº 1187/2019/SECEX/MDR, prorrogando o período de desligamento do PDV até 10/04/2020, sendo liberadas novas adesões.

**Reajuste Tarifário** | Através de acordo judicial foi possível implementar efetivamente, ainda que de maneira escalonada de maio/2019 a mar/2020, o reajuste tarifário que em decisão liminar havia sido sobrestado no ano 2018. A recomposição tarifária, juntamente com as ações para elevação das receitas não operacionais (locação de espaços publicitários e/ou comerciais), visa o aumento da eficiência da gestão e coloca a CBTU no patamar de outras operadoras metro ferroviárias no tocante ao equilíbrio das contas. Com os reajustes previstos e implantados em 2019, a receita operacional da CBTU apresentou uma evolução de R\$185,96 milhões em 2018, para R\$202,96 milhões em 2019.

### REAJUSTES TARIFA - 2019

<b>05/05/2019</b>	Belo Horizonte	<b>R\$2,40</b>
	Recife	<b>R\$2,10</b>
	João Pessoa, Natal e Maceió	<b>R\$0,70</b>

<b>07/07/2019</b>	Belo Horizonte	<b>R\$2,90</b>
	Recife	<b>R\$2,60</b>
	João Pessoa, Natal e Maceió	<b>R\$1,00</b>

<b>08/09/2019</b>	Belo Horizonte	<b>R\$3,40</b>
	Recife	<b>R\$3,00</b>
	João Pessoa, Natal e Maceió	<b>R\$1,25</b>

<b>03/11/2019</b>	Belo Horizonte	<b>R\$3,70</b>
	Recife	<b>R\$3,40</b>
	João Pessoa, Natal e Maceió	<b>R\$1,50</b>

### REAJUSTES TARIFA - 2020

<b>05/01/2020</b>	Belo Horizonte	<b>R\$4,00</b>
	Recife	<b>R\$3,70</b>
	João Pessoa, Natal e Maceió	<b>R\$1,75</b>

<b>07/03/2020</b>	Belo Horizonte	<b>R\$4,25</b>
	Recife	<b>R\$4,00</b>
	João Pessoa, Natal e Maceió	<b>R\$2,00</b>

**Receita não operacional** | No ano de 2019, a arrecadação de receitas não operacionais elevou em **11,1%**, em comparação aos resultados de 2018. Esse aumento foi obtido por meio da manutenção das fontes de receita já existentes e da realização de licitações para instalação de caixas eletrônicos e exploração publicitária nas dependências e sistemas da CBTU.

O objetivo da Companhia é centralizar, sempre que possível, a exploração de novas formas de receita não operacional, concentrando os esforços de captação de possibilidades comerciais e parcerias estratégicas a nível nacional na Administração Central. Dessa forma, a empresa adquire vantagem competitiva e maior coesão entre suas Superintendências.

#### RECEITA NÃO OPERACIONAL

2018	2019	VARIAÇÃO
9.048.754	10.050.632	11,1%

#### UNIDADES ADMINISTRATIVAS

Com importante papel na mobilidade dos centros urbanos onde está inserida, a CBTU demonstra o quanto 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

Quando da aprovação da LOA 2019 se sabia que não havia orçamento de investimento para a STU/BH, assim os contratos já em andamento e orçamentados em anos anteriores fizeram o diferencial na implantação de sistemas de licenciamento, segurança e legalização de projetos.

Foi ainda um ano de difícil operação, devido às restrições orçamentárias impostas ao longo do ano, e que apenas no segundo semestre foram sanadas permitindo o término do ano em operação plena.

A STU/BH manteve ao longo de 2019 sua habitual interação com outros entes públicos, o que permite suas estações e acessos serem palco de campanhas educativas, vacinação e também de apresentações culturais. Tais ações estreitam os laços das populações lindeiras e da companhia.

#### Superintendência de Trens Urbanos de Recife – STU-REC

Considerando o baixo orçamento para investimentos foi priorizada a orçamentação dos contratos já em andamento, a exemplo da construção da ponte sobre o rio Pirapama, que está evoluindo e faz parte do projeto de duplicação do trecho Cajueiro Seco – Cabo.

Assim como em outras Unidades foi um ano de difícil operação, devido às restrições orçamentárias impostas ao longo do ano, e que apenas no segundo semestre foram sanadas permitindo o término do ano em operação plena.

A STU/REC formalizou convênio com a Polícia Militar para aumentar a segurança no entorno de suas estações, buscando a redução de acessos indevidos e a coibição do comércio ilegal. Esta ação visa melhorar a sensação e a efetiva segurança dos usuários dos sistemas de trens urbanos e metrô.

### **Superintendência de Trens Urbanos de Natal – STU-NAT**

Em 2019 além da reativação do desvio da Estação Pitimbu, foi concluída a modernização de 2,5 km de trecho entre as estações Pitimbu e Promorar e, com previsão de até julho de 2020, serem entregues mais 9,8 Km de trecho recuperado entre as estações Igapó e Extremoz. E também em andamento, com previsão de entrega para início de 2020, a nova estação de Parnamirim, em substituição à que está em operação atualmente. O objetivo é proporcionar maior conforto, segurança, acessibilidade e controle operacional.

Assim como em 2018, a STU – NATAL continuou atuando em ações que demandavam baixo ou nenhum investimento, melhorando sua imagem junto a população. Após se integrar às redes sociais, criando canais diretos com o cidadão, em 2019 lançou o aplicativo “Trem de Bolso Natal” que permite o acesso direto aos horários do destino desejado pelo usuário e, ainda, a consulta ao mapa com todas as estações do sistema ferroviário metropolitano, assim como simplifica o acesso aos canais de comunicação com a CBTU. O novo recurso foi desenvolvido por analistas da TI da própria Companhia.

O número de passageiros após anos apresentando crescimento se manteve em 2019 no mesmo patamar do ano anterior, sem ainda significar estagnação da demanda.

### **Superintendência de Trens Urbanos de João Pessoa – STU-JOP**

A superintendência de João Pessoa após problemas e queda no número de passageiros desde 2011, vem apresentando crescimento a partir 2017, onde a média de passageiros por dias úteis voltou a ultrapassar a marca dos 7 mil e no ano de 2019 a mesma ultrapassou a marca de 8 mil, mostrando sinais de recuperação da unidade no número de passageiros transportados por dia útil que é um dos principais indicadores considerados.

Vale ressaltar ainda, a implantação do Sistema de energia solar feito pela unidade, sendo mais uma etapa do projeto CAES (Consumo de Água e Energia Sustentável). Projeto esse desenvolvido por empregados, com o objetivo de conscientizar, reduzir o desperdício, utilizar equipamentos eficientes e utilizar fontes alternativas de água e energia.

Durante o ano foi assinada a ordem de serviço para início das obras de construção de uma nova estação ferroviária, a qual será implantada no bairro Jardim Camboinha, em Cabedelo, nas proximidades do campus do Instituto Federal da Paraíba. O investimento está orçado em R\$4.274.513,00, sendo proveniente de recursos federais obtidos por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional, visando benefícios à mobilidade dos moradores do local, bem como de estudantes e servidores do instituto, os quais terão acesso a um modal de transporte mais rápido e com tarifa acessível.

### **Superintendência de Trens Urbanos de Maceió – STU-MAC**

Após bater recorde histórico no transporte de passageiros no ano anterior em 2019 a STU – MAC se manteve no mesmo patamar. Em 2019 os avanços continuaram, com o Projeto de Expansão e Modernização do Sistema de Trens Urbanos de Maceió, com a Conclusão das obras da nova Estação Utinga, melhorias na via permanente, com a substituição dos dormentes de madeira por dormentes de concreto monobloco, desenvolvimento do projeto da expansão Maceió-Shopping e desenvolvimento do projeto de nova estação Rio Largo.

A STU – MAC visando manter e melhorar a cada dia sua relação com o usuário lançou o aplicativo “VLTrem” onde é possível consultar os horários dos trens além de verificar outras informações, tendo como objetivo ser mais um meio de comunicação direto entre a Companhia e os usuários do sistema ferroviário.

# ALOCAÇÃO DE RECURSOS E ÁREAS ESPECIAIS DE GESTÃO

## GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

A CBTU iniciou o exercício 2019 com uma Lei Orçamentária Anual (LOA) condizente com o que tem recebido anteriormente e que faz apenas com que a mesma se mantenha, tendo de canibalizar trens para manter a operação em segurança. Para piorar a situação os contingenciamentos sofridos ao longo do ano fizeram com que alguns projetos fossem adiados ou mesmo postergados.

Nesse diapasão foi preciso que mais uma vez a gestão da CBTU se reinventasse, buscando meios de resolver a contenda judicial que permitiu a efetiva implantação dos reajustes de tarifas e o aumento das receitas extra operacionais, através da locação de espaços.

Com os contingenciamentos era preciso optar por reduzir a oferta, e penalizar a população lindeira, ou agir de modo a se mostrar cada vez mais eficiente e efetivo na mobilidade das cidades onde atua.

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 CBTU concluiu um ano com êxito em suas ações e resposta orçamentária efetivas para os desafios apresentados.

## RESULTADO PRIMÁRIO

RESULTADO PRIMÁRIO	GRUPO DESPESA	PROPOSTA 2019*	PROJETO INICIAL DA LOA - FIXAÇÃO DESPESA	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO SUPLEMENTAR	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DOTAÇÃO CANCELADA E REMANEJADA	PROVISÃO RECEBIDA	DESPESA ORÇAMENTÁRIA DO EXERCÍCIO	DESPESAS PAGAS de 2019	RESTOS A PAGAR PAGOS em 2019
0 FINANCEIRO	JUROS E ENCARGOS DA DIVIDA	9.774.684,00	10.826.816,00	10.826.816,00	1.280.317,00	12.107.133,00	0,00	12.107.133,00	11.583.821,00	11.583.821,00	
1 PRIMÁRIO OBRIGATÓRIO	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	120.572.000,00	132.389.594,00	132.389.594,00	153.972.493,00	286.362.087,00	0,00	283.038.142,43	278.952.936,93	261.837.701,40	35.712.961,58
	PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	2.706.382.497,00	835.646.834,00	835.646.834,00	29.203.169,00	819.677.293,00	(45.172.710,00)	766.548.480,93	758.445.201,81	708.202.708,70	35.693.930,63
2 PRIMÁRIO DISCRICIONÁRIO	INVESTIMENTOS	47.272.544,00	4.293.000,00	7.203.350,00	1.200.000,00	4.310.739,00	(4.092.611,00)	3.576.035,60	3.544.331,09	346.652,31	4.272.264,91
	OUTRAS DESPESAS CORRENTES	618.967.556,00	245.707.000,00	238.421.451,00	1.183.850,00	238.405.301,00	(1.200.000,00)	236.563.506,15	235.612.942,38	189.970.180,64	30.300.597,44
3 PRIMÁRIO SEM IMPACTO FISCAL	INVESTIMENTOS	678.144.377,00	10.000.000,00	9.450.000,00		9.450.000,00	0,00	9.449.998,51	9.449.998,51	2.631.188,35	41.755.550,58
<b>TOTAL</b>		<b>4.181.113.658,00</b>	<b>1.238.863.244,00</b>	<b>1.233.938.045,00</b>	<b>186.839.829,00</b>	<b>1.370.312.553,00</b>	<b>(50.465.321,00)</b>	<b>1.311.283.296,62</b>	<b>1.297.589.231,72</b>	<b>1.174.572.252,40</b>	<b>147.735.305,14</b>

## GRUPO DE DESPESA

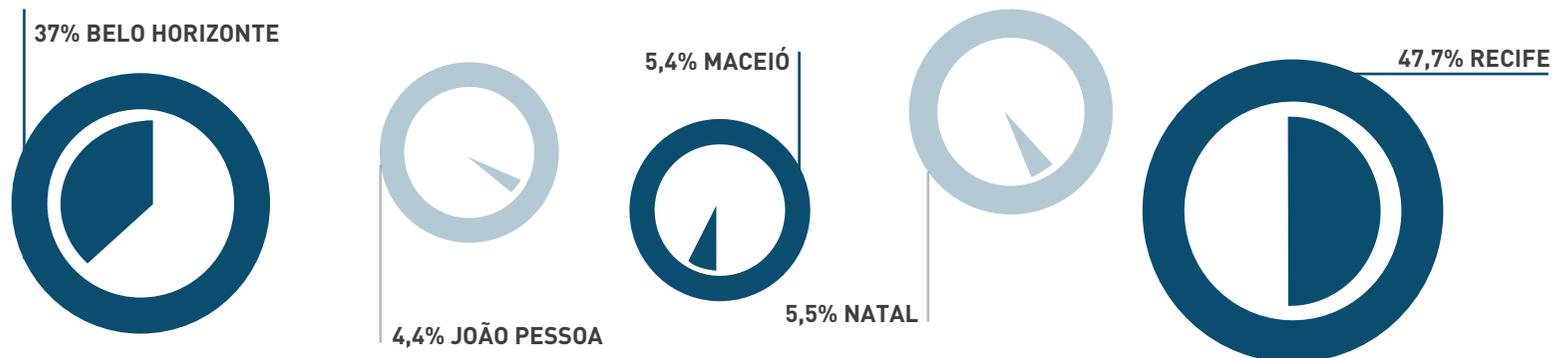
GRUPO DE DESPESA	PROJETO INICIAL DA LOA FIXAÇÃO DESPESA	DOTAÇÃO SUPLEMENTAR	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DOTAÇÃO CANCELADA E REMANEJADA	PROVISÃO RECEBIDA	DESPESA ORÇAMENTÁRIA DO EXERCÍCIO	DESPESAS PAGAS até Dezembro de 2019	RESTOS A PAGAR PAGOS até Dezembro de 2019
1 PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	835.646.834,00	29.203.169,00	819.677.293,00	(45.172.710,00)	766.548.480,93	758.445.201,81	708.202.708,70	35.693.930,63
2 JUROS E ENCARGOS DA DIVIDA	10.826.816,00	1.280.317,00	12.107.133,00	0,00	12.107.133,00	11.583.821,00	11.583.821,00	
3 OUTRAS DESPESAS CORRENTES	378.096.594,00	155.156.343,00	524.767.388,00	(1.200.000,00)	519.601.648,58	514.565.879,31	451.807.882,04	66.013.559,02
4 INVESTIMENTOS	14.293.000,00	1.200.000,00	13.760.739,00	(4.092.611,00)	13.026.034,11	12.994.329,60	2.977.840,66	46.027.815,49
<b>TOTAL</b>	<b>1.238.863.244,00</b>	<b>186.839.829,00</b>	<b>1.370.312.553,00</b>	<b>(50.465.321,00)</b>	<b>1.311.283.296,62</b>	<b>1.297.589.231,72</b>	<b>1.174.572.252,40</b>	<b>147.735.305,14</b>

## FUNTE DE RECURSOS

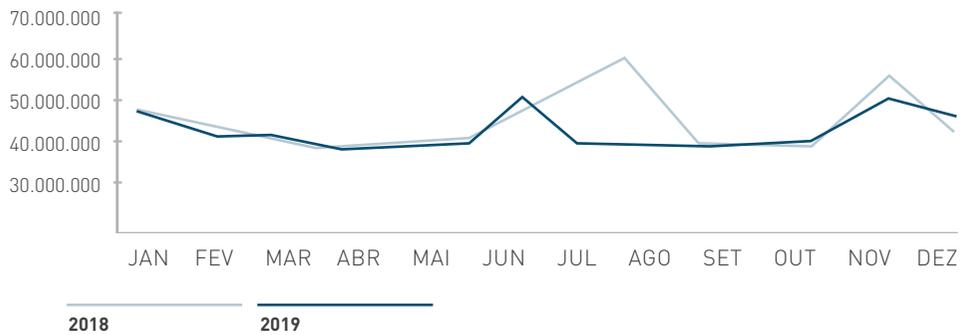
CATEGORIA ECONÔMICA DESPESA	FONTE SOF	PROPOSTA 2019*	PROJETO INICIAL DA LOA - FIXAÇÃO DESPESA	DOTAÇÃO INICIAL	DOTAÇÃO SUPLEMENTAR	DOTAÇÃO ATUALIZADA	DOTAÇÃO CANCELADA E REMANEJADA	PROVISÃO RECEBIDA	DESPESA ORÇAMENTÁRIA DO EXERCÍCIO	DESPESAS PAGAS ATÉ DEZEMBRO DE 2019	RESTOS A PAGAR PAGOS EM 2019	
<b>DESPESAS CORRENTES</b>	0100	3.245.553.616,00	1.014.600.044,00	1.007.314.495,00	184.357.118,00	1.146.498.903,00	(45.172.710,00)	1.117.249.150,04	1.105.129.821,89	1.018.153.843,78	97.299.597,32	
	0144	9.774.684,00	10.826.816,00	10.826.816,00		10.826.816,00	0,00	10.826.816,00	10.826.816,00	10.826.816,00		
	0188			0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	0250	199.004.775,00	197.939.813,00	197.939.813,00		196.739.813,00	(1.200.000,00)	168.196.869,78	167.192.926,61	141.786.915,36	4.361.027,53	
	0280		508.371,00	508.371,00		508.371,00	0,00	500.000,00	500.000,00		1.864,80	
	0281	1.363.662,00	695.200,00	695.200,00		695.200,00	0,00	204.109,69	188.332,62	69.831,60	45.000,00	
	0300					2.394,00	2.394,00					
	0650			0,00		1.280.317,00	1.280.317,00	0,00	1.280.317,00	757.005,00	757.005,00	
	0681			0,00			0,00		0,00	0,00	0,00	
	<b>TOTAL</b>		<b>3.455.696.737,00</b>	<b>1.224.570.244,00</b>	<b>1.217.284.695,00</b>	<b>185.639.829,00</b>	<b>1.356.551.814,00</b>	<b>(46.372.710,00)</b>	<b>1.298.257.262,51</b>	<b>1.284.594.902,12</b>	<b>1.171.594.411,74</b>	<b>101.707.489,65</b>
<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>	0100	725.416.921,00	11.793.000,00	14.153.350,00		10.060.739,00	(4.092.611,00)	9.969.498,51	9.969.498,51	2.631.188,35	43.519.624,42	
	0250		2.000.000,00	2.000.000,00	1.200.000,00	3.200.000,00	0,00	2.613.548,57	2.582.073,61	119.598,18		
	0280		500.000,00	500.000,00		500.000,00	0,00	442.987,03	442.757,48	227.054,13		
	0300										2.508.191,07	
<b>TOTAL</b>		<b>725.416.921,00</b>	<b>14.293.000,00</b>	<b>16.653.350,00</b>	<b>1.200.000,00</b>	<b>13.760.739,00</b>	<b>(4.092.611,00)</b>	<b>13.026.034,11</b>	<b>12.994.329,60</b>	<b>2.977.840,66</b>	<b>46.027.815,49</b>	
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>4.181.113.658,00</b>	<b>1.238.863.244,00</b>	<b>1.233.938.045,00</b>	<b>186.839.829,00</b>	<b>1.370.312.553,00</b>	<b>(50.465.321,00)</b>	<b>1.311.283.296,62</b>	<b>1.297.589.231,72</b>	<b>1.174.572.252,40</b>	<b>147.735.305,14</b>	

\* Valores da Proposta da CBTU 2019, excluindo os valores de Passivos propostos.

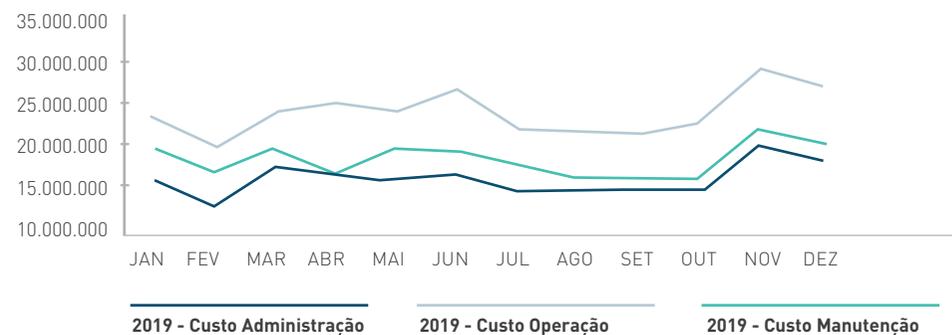
## CUSTO TOTAL POR STU



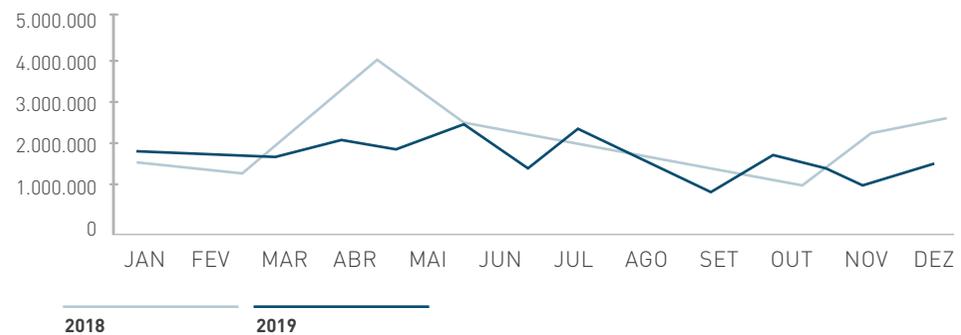
### CUSTO DE PESSOAL



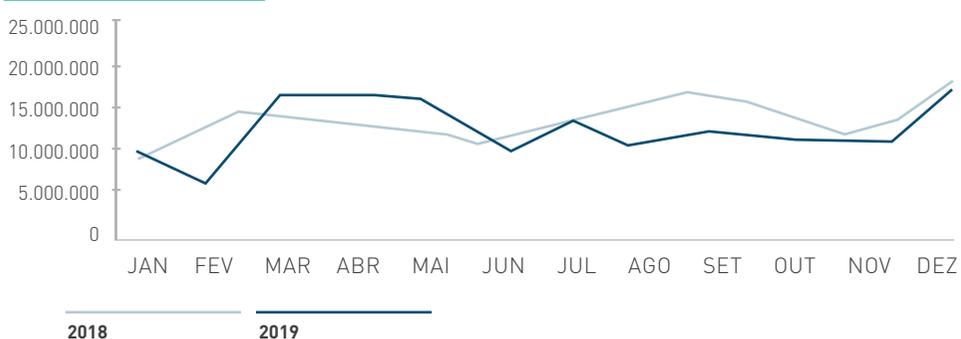
### ADMINISTRAÇÃO X OPERAÇÃO X MANUTENÇÃO



### CUSTO DE MATERIAL



### CUSTO DE SERVIÇOS



- A 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).
- Neste exercício, conseguimos reverter duas ressalvas das Demonstrações Contábeis, relativas aos tributos a recuperar e do ativo imobilizado, as duas que permanecem estamos com a expectativa de resolução no decorrer de 2020.

## 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 Instrumentos 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 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.

**4.552**  
EMPREGADOS ATIVOS

**28%**  
Dos empregados possuem  
**nível superior.**

MAIS DE  
51 ANOS  
**49,6%**

ATÉ 35 ANOS  
**23,5%**

DE 36 A 50 ANOS  
**26,9%**

**721** EMPREGADOS  
APOSENTADOS

EMPREGADOS  
COM MAIS DE 30  
ANOS  
DE EMPRESA

**1581**

**15,8%**

DO QUADRO DE PESSOAL ATIVO

**34,7%**

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. Absenteísmo de 2019 foi de 4,86%.

### PLANO DE DESLIGAMENTO VOLUNTÁRIO CBTU 2018/2019

Em 19/10/2018 foi implantado, no âmbito da Companhia, o Plano de Desligamento Voluntário – PDV, ainda em 2018, na 1ª turma do PDV, foram desligados 66 empregados.

Ao longo de 2019, as principais atividades relativas ao PDV foram:



**593**

EMPREGADOS ADERIRAM AO PDV

**CUSTO TOTAL PDV**

R\$ 65.997.256

**6**

turmas de desligamento  
totalizando

**REDUÇÃO ANUAL APROX. NA FOLHA**

R\$ 81.362.413

**336**

empregados desligados.

**IMPACTO NO ANO**

redução de 6,82%

em número de empregados.

**IMPACTO ANUAL APROX. NA FOLHA**

-13%

## TREINAMENTO E DESENVOLVIMENTO

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

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

Em 2019:  
5.873 matrículas treinadas  
97.070 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 fizer jus. Faz parte ainda dos custos com Diretores, o pagamento de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e INSS sobre os vencimentos.

O OFÍCIO CIRCULAR Nº 109/2019/CGGOV-SEST/MP, de 27/02/2019, do Ministério da Economia, autorizou reajuste de 4,07% na remuneração dos Dirigentes para o período 2019/2020, o qual não foi aplicado por decisão da Diretoria Colegiada. De forma complementar, o OFÍCIO SEI Nº 109/2019/CGGOV/DEGOV/SEST/SEDD-ME, de 26/06/2019, encaminhou a Nota Técnica SEI nº 18/2019-CGGOV/DEGOV/SEST/SEDD-ME a fim de subsidiar a realização da Assembleia Geral Ordinária no que diz respeito a deliberação do colegiado quanto à fixação dos montantes limites por rubrica e global a serem dispendidos com Remuneração dos Dirigentes no referido período.

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 aproximadamente cinco anos sem reajustes.

## REMUNERAÇÃO DE PESSOAL

Em 2019 foi ajuizado Dissídio Coletivo em face do SINDIMETRO-MG e FISENGE, com o objetivo de estender a esses todas as cláusulas do Acordo Coletivo de Trabalho firmadas com os demais Sindicatos da categoria. Em 26 de outubro de 2019, na Sede do Tribunal Superior do Trabalho, a Federação e o SINDIMETRO aceitaram firmar um acordo, passando a fazer jus ao reajuste salarial concedido no ACT 2018-2020, bem como o abono único no valor de R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais), os quais foram pagos em 3 (três) parcelas, sendo a primeira paga em janeiro de 2020 e as demais nos meses subsequentes.

# GESTÃO DE LICITAÇÕES E CONTRATOS

## CONFORMIDADE

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, após aprovado pelo Conselho de Administração, em 2019 sofreu sua primeira atualização tendo em vista necessidades apontadas pelas áreas jurídicas, de licitação e áreas demandantes da empresa, além de ajustes necessários apontados pela alta direção.

Publicado o Decreto 10.024 de 20 de setembro de 2019 que regulamenta a licitação, na modalidade pregão, na forma eletrônica, para aquisição de bens e a contratação de serviços comuns, incluídos os serviços comuns de engenharia e dispõe sobre o uso da dispensa eletrônica, no âmbito da Administração pública federal.

As principais novidades trazidas pelo Decreto 10.024 /2019 são:

- Incluiu a utilização do pregão eletrônico para os serviços comuns de engenharia.

Além da realização de pregão eletrônico para aquisição de bens e a contratação de serviços comuns, incluiu a utilização do PE para os serviços comuns de engenharia;

- Incluiu os modos de disputa aberto e aberto/fechado.

Nesses modos de disputa não há mais o tempo aleatório. A vantagem é que o encerramento aleatório atrapalhava a disputa de lances, já era visto como questão de sorte entre os licitantes, prejudicando a verdadeira disputa de preços;

- Documentos de habilitação são enviados juntos da proposta de preços, antes da abertura da sessão.

A vantagem é que diante de uma suposta inabilitação do primeiro colocado, a documentação do segundo já está disponível para análise do pregoeiro, evitando interrupções e convocações que acabavam estendendo o tempo do pregão, além de evitar fraudes em licitação combatendo o conluio.

O sistema Comprasnet, utilizado em toda a CBTU por orientação do RILC, foi adaptado para utilização do DEC. 10.024/2016. Sendo assim, as áreas de licitação e jurídica foram orientadas a se adaptarem no que couber ao novo Decreto, concomitantemente com o nosso RILC.

## AVALIAÇÃO DE PROCESSOS DAS STUS DE ACORDO COM O § 4º DO ART. 9ºA DO RILC



**Parágrafo 4º do art. 9ºA do RILC : Compete exclusivamente ao chefe da área de licitação da Administração Central regulamentar, avaliar e deliberar oportunamente, ouvidas as áreas técnica, jurídica, financeira ou operacional da Administração Central e/ou das Superintendências Regionais, sempre que entender necessário, quanto aos processos licitatórios das Regionais.**

O ano de 2019 foi importante para verificar a eficácia desse parágrafo quarto e suas consequências.

## CERCA DE 40 PROCESSOS VINDOS DAS STUS

Consequência principal: Aquisições que dizem respeito a mais de uma Superintendência devem ser realizadas com PE-SRP (Pregão Eletrônico via Sistema de Registro de Preços) de tal forma a obter ganhos de escala. Esse processo

pode ser iniciado em uma unidade e oferecido às demais para que participem do Sistema de Registro de Preços, para determinada aquisição.

O grande ganho desse parágrafo foi com relação à preferência que deve ser dada ao registro de preços, pelas unidades.

Para efeito de maior eficácia da utilização do SRP é importante destacar que a CBTU em 2020 deverá proceder conforme determina o art. 2ª do RILC. O plano de contratação de serviços compartilhados não foi elaborado no ano de 2019.



**Art. 2º-A Além do tocante à área de tecnologia da informação e comunicações, as demais contratações de bens e serviços necessários a mais de uma unidade deverão ser realizadas, preferencialmente, pela Administração Central, visando a obtenção de ganhos de escala, exceto quando tal contratação não seja possível ou e se mostre contrária aos princípios da eficiência e economicidade, ficando tal planejamento a cargo da Diretoria Executiva, que deverá aprovar anualmente, até o fim do mês de outubro, plano de contratação de serviços compartilhados para o próximo exercício.**

## PRINCIPAIS DESAFIOS E AÇÕES FUTURAS.

É imprescindível alinhar as necessidades de materiais e serviços de toda a CBTU com o plano estratégico, gestão estratégica, gestão de custos relevantes e outros 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.

A Gerência de licitação vem atuando junto às áreas demandantes para que os

processos sejam instruídos de forma clara, quanto às justificativas das contratações, inclusive quanto às quantidades necessárias.

Com o recebimento dos processos das STUs ao longo de 2019, para análise na ótica do § 4º do art. 9º A do RILC e também, para análise de todo o processo cuja alçada para autorização da licitação cabia ao Diretor-Presidente. A Gerência de Licitação da Administração Central pôde perceber a necessidade de orientação sistemática para utilização do RILC e ainda, de uma reformulação no § 4º do art. 9º A do RILC, de tal forma que os processos sejam alinhados com a estratégia empresarial mas que o seu percurso não engesse o seu desenvolvimento e fluidez na empresa.

Os processos, cujos valores exijam análise da GALIC/GAJUR para posteriormente serem autorizados pelo Diretor-Presidente, devem ter seu início nas STUs com um prazo bem extenso de tal forma que sua análise na CBTU/AC possa ser abrangente e colaborativa para a futura contratação, cujo objeto esteja alinhado com a estratégia da empresa.

A Gerência de Licitação trabalha para que os recursos alocados cumpram com os objetivos da CBTU tendo em vista sua missão e contribuindo de forma expressiva para os resultados da empresa.

# GESTÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

## VISÃO GERAL DE 2019

O ano de 2019 foi de início da materialização das práticas especificadas na Resolução CGPAR nº 11, após os esforços de planejamento das ações de Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC).

O Conselho de Administração manifestou-se favorável à aprovação do Regimento Interno dos Colegiados de TI (Comitês Estratégicos e Táticos) da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU. Os Comitê Estratégico e Tático de TIC iniciaram seus trabalhos. Dentre as suas finalidades, destaca-se a aprovação do Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação (PDTIC). Portanto, o ano de 2019 destaca-se pelo início dos estudos e planejamento necessários para execução do PDTIC e mitigação dos riscos de TIC.

## GOVERNANÇA

### DIAGNÓSTICO DO GRUPO DE TRABALHO

Para mitigar os riscos da descentralização do processo de tomada de decisão dos investimentos e dos custos operacionais dos serviços de TIC, em out/2019 foi aprovada a primeira revisão do Regulamento Interno de Licitações e Contratos (RILC) que define a centralização dos processos de gestão centralizada dos processos licitatórios, de contratação direta ou de contratação emergencial e a celebração de termo aditivo, dos projetos de TIC.

Os atos mais importantes de Governança realizados no ano de 2019 foram:

- Conselho de Administração, por ocasião da sua 373ª Reunião Ordinária, realizada em Jan/2019, manifestou-se favorável à aprovação do Regimento Interno dos Colegiados de TI (Comitês Estratégicos e Táticos) da CBTU;

- Comitê Tático de Tecnologia da Informação e Comunicação (CTTIC) da CBTU, por ocasião da sua 1ª reunião ordinária, realizada em abr/2019, sugeriu mudanças na proposta inicial. O PDTIC foi aprovado com algumas mudanças e submetido ao Comitê Estratégico de Tecnologia da Informação e Comunicação (CETIC) da CBTU;

- Os seguintes projetos foram inseridos no PDTIC:

Implantação de Bilhetagem Eletrônica da CBTU

Reestruturação dos Datacenters – Segurança Física

Reestruturação dos Datacenters – Hardware e Software

- Comitê Estratégico de Tecnologia da Informação e Comunicação (CETIC) da CBTU, por ocasião da sua 1ª reunião ordinária, realizada em mai/2019, manifestou-se favorável à aprovação do PDTIC por unanimidade.

## REALIZAÇÕES

2019

junho

jul

outubro

novembro

dezembro

Em jul/2019 realizou a instalação e configuração do firewall da Administração Central, sendo essa uma das atividades do projeto PR-05 Gestão Centralizada de Links Corporativos do PDTIC.

Em out/2019 foi lançado no Portal da CBTU o novo sistema para consulta de licitações, possibilitando maior transparência e atendendo a demanda legal (entrada em vigor da Lei nº 13.303/2016). A CBTU, em atendimento a demanda legal, possibilita que uma série de documentos e informações relativas a licitações e contratos, como por exemplo os instrumentos contratuais celebrados pela Companhia, sejam disponibilizados para consulta através do seu portal.

Em nov/2019 foi feita a primeira publicação de Edital baseado na nova Política de Impressão e novo Termo de Referência que é o marco das ações de redução e otimização dos custos com esta modalidade de contratação.

Em nov/2019 finalizou-se o processo de aquisição de equipamentos de firewall para as Superintendências de João Pessoa, Maceió e Natal, que não haviam sido contempladas no ano de 2018.

Em dez/2019 foi retomado o planejamento das atividades de entrega, instalação e configuração do firewall de Belo Horizonte. A implantação da totalidade dos itens de firewall está prevista para o final do ano de 2020, sendo essa uma das atividades do projeto PR-05 Gestão Centralizada de Links Corporativos do PDTIC.

Entre jun e out/2019 foi desenvolvida nova Política de Impressão e novo Termo de Referência para uniformizar a contratação e prestação de serviços de outsourcing de impressão no âmbito da CBTU, sendo esta uma das atividades do PR-02 – Implantar a Gestão Centralizada de Contratações e Orçamento de TIC.

## OPORTUNIDADE PARA O INTERSTÍCIO 2020-2021

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 neste PDTIC. Para uma melhor compreensão, o andamento desses projetos é apresentado a seguir:

PR-01	Implantar Gestão de Demandas de TIC e Catálogo de Serviços de TIC	Estudo preliminar
PR-02	Implantar a Gestão Centralizada de Contratações e Orçamento de TIC	Em execução
PR-03	Implantação de Solução de Comunicação Corporativa	Estudo preliminar
PR-04	Substituição do e-mail Corporativo	Estudo preliminar
PR-05	Gestão Centralizada de Links Corporativos	Em execução
PR-06	Consultoria para Compatibilização de ERPs aos Processos de Negócio da CBTU e de Governo	Não iniciado
PR-07	Implantação e Customização de ERP	Não iniciado
PR-08	Implantação de Sistema de Tramitação de Processos Eletrônicos	Em execução
PR-09	Implantação de Bilhetagem Eletrônica da CBTU	Estudo preliminar
PR-10	Contratação de Consultoria de Riscos de TIC e de Segurança da Informação	Não iniciado
PR-11	Gestão de Acesso de Sistemas	Estudo preliminar
PR-12	Gestão de Backup Centralizado	Não iniciado
PR-13	Implantação de Sistema de Gerenciamento de Processos	Não iniciado
PR-14	Implantação de Sistema de Gerenciamento de Riscos	Não iniciado
PR-15	Implantação de Sistema de apoio ao Processo de Auditoria	Em execução
PR-16	Reestruturação dos Datacenters – Segurança Física	Estudo preliminar
PR-17	Reestruturação dos Datacenters – Hardware e Software	Estudo preliminar

# SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

A busca pela sustentabilidade é nosso dever como empresa preocupada com a mobilidade urbana e seu impacto socioambiental.

As ações que associam o desenvolvimento econômico e social à preservação do meio ambiente devem ser priorizadas e devem atender, simultaneamente, aos seguintes requisitos:



A inclusão desta premissa tornou-se necessária no desenvolvimento das atividades de qualquer organização, tendo em vista o avanço da degradação ambiental no mundo, o desenvolvimento de legislação e políticas cada vez mais restritivas e a competitividade no mercado.

A CBTU avalia o seu desempenho ambiental a partir da gestão de indicadores que são analisados e monitorados através do trabalho realizado pelos Comitês de Sustentabilidade com foco no cumprimento dos requisitos legais e na prevenção e mitigação de impactos ambientais.

## ÁGUA

A água é um recurso indispensável para o desenvolvimento das atividades humanas. Seu uso inadequado pode acarretar em impactos relacionados à captação, tratamento, consumo, até o seu descarte final. Ao lado da energia, a água é tida como recurso fundamental 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.

O fornecimento de água de todas as unidades da Companhia é realizado pelas empresas concessionárias de cada Estado, a exceção da Superintendência de Belo Horizonte, que além de utilizar em sua grande maioria,

água fornecida pela COPASA, utiliza também água subterrânea por meio da captação de dois poços artesianos localizados no Pátio de Manutenção de São Gabriel para as atividades de lavagem de peças e lavagem de trens.

### CONSUMO DE ÁGUA EM 2018 E 2019:



**Natal, Maceió e João Pessoa** - A redução do consumo de água deve-se ao reparo de vazamentos das instalações prediais, à redução da movimentação de pessoas em algumas estações e à redução do número de empregados por conta da saída através de PDV.

**Administração Central** - Devido à contratação com a CEDAE ser num modelo antigo, não alterado porque oneraria mais a CBTU, e que não é por consumo e sim por pena. Este modelo não permite o consumo real e a demonstração da redução advinda das ações de mitigação de vazamento e orientações para o consumo consciente.

**Belo Horizonte** - Foi registrado um aumento significativo do consumo de água, principalmente nos Pátios de Manutenção de Eldorado e São Gabriel, esse aumento foi devido à intensificação das atividades de manutenção.

## ENERGIA



A energia elétrica é elemento essencial para a execução de qualquer tipo de atividade, seja ela administrativa ou operacional. No âmbito da locomoção ferroviária, os combustíveis e a energia elétrica exercem papel ainda mais fundamental. Porém, este setor produz consideráveis impactos ao meio ambiente, principalmente no que se refere ao consumo através de fontes não renováveis, que geram substancialmente mais impactos que as fontes renováveis. Evitar o desperdício e substituir sistemas que geram impactos adversos significativos por fontes mais sustentáveis (energia solar, eólica, biomassa) são soluções para minimização dos impactos relacionados ao consumo de energia.

O consumo de energia na CBTU é dividido entre:

Energia

Energia Elétrica

Combustível (óleo diesel para tração de VLTs e Locomotivas)  
Recife, Natal, João Pessoa e Maceió

Energia elétrica de média e baixa tensão (edificações)

Energia elétrica de alta tensão (tração)  
Recife e Belo Horizonte

## CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DE BAIXA E MÉDIA TENSÃO:



CBTU TOTAL

2018: 13.556 MWh  
2019: 13.873 MWh



Administração Central

2018: 856.404 kWh  
2019: 829.866 kWh



Belo Horizonte

2018: 5.632.067 kWh  
2019: 6.408.115 kWh



João Pessoa

2018: 288.740 kWh  
2019: 310.632 kWh



Maceió

2018: 312.314 kWh  
2019: 417.011 kWh



Natal

2018: 384.651 kWh  
2019: 424.110 kWh



Recife

2018: 6.081.873 kWh  
2019: 5.483.973 kWh

Houve aumento de apenas 2% do consumo de energia elétrica predial de 2018 para 2019.

## CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DE ALTA TENSÃO:



Belo Horizonte

2018: 41.580 MWh  
2019: 38.260 MWh



Recife

2018: 52.797 MWh  
2019: 51.135 MWh



CBTU TOTAL

2018: 94.377 MWh  
2019: 89.395 MWh

Consumo Per capita: Belo Horizonte manteve o mesmo consumo em 2018 e 2019, com **0,71 kWh por passageiro**. Recife houve incremento no consumo por passageiro, passou de **0,70 kWh para 0,74 kWh**.

## ÓLEO DIESEL



## CONSUMO DE COMBUSTÍVEL PER CAPITA



Vale observar a maior eficiência da STU-recife, que decorre do maior quantitativo de passageiros transportados por carro.

## RESÍDUOS SÓLIDOS

O gerenciamento de resíduos sólidos é tema fundamental na operação de ferrovias, os locais de geração envolvem todas as instalações, oficinas de manutenção, as áreas administrativas,

estações e a própria manutenção e limpeza da via permanente. Os resíduos sólidos gerados nesses locais possuem as mais variadas características, sendo que para cada um deles, é preciso observar cuidadosamente os processos de armazenamento, coleta, transporte e destinação final, principalmente dos classificados como perigosos.

É através da elaboração, implantação e atualização dos Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, que cada unidade gerencia seus resíduos em sua esfera de atuação, cumprindo assim, as exigências da Lei 12.305 de 2010 que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, seu Decreto Regulamentador 7.404 de 2010 e as Resoluções do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente - a respeito de cada categoria.

Resíduos classe I – Perigosos - praticamente dobrou: parte destes resíduos destinados são oriundos do acúmulo do armazenamento em 2018.

Geração e destinação de lâmpadas fluorescentes - reduziram drasticamente: troca gradual destas por lâmpadas do tipo LED que vem ocorrendo desde 2015.

Resíduos de poda e capina - a destinação apresenta-se somente em 2019: esse quantitativo deve-se ao acúmulo dos resíduos gerados em 2018 mas que não foram destinados.

O objetivo da gestão de resíduos sólidos na CBTU é destinar cada vez menos resíduos para aterros sanitários e também para aterros Classe I, optando cada vez mais por sistemas de logística reversa e também por meio do aprimoramento do sistema de coleta seletiva.

A tabela a seguir apresenta a geração de resíduos sólidos na CBTU em 2018 e 2019.

RESÍDUO SÓLIDO	CLASSIFICAÇÃO ABNT 10.004/2004	QUANTIDADE 2018	QUANTIDADE 2019	DESTINAÇÃO FINAL
Óleo lubrificante, óleo isolante, materiais contaminados diversos (EPI, material oficina, solo), mistura água-óleo e similares	Classe I - Perigoso	36,4 toneladas	73,4 toneladas	Reaproveitamento, rerrefino, coprocessamento, incineração, aterro Classe I
Lâmpadas fluorescentes	Classe I - Perigoso	21.632 unidades	5.383 unidades	Descontaminação/reciclagem, logística reversa, aterro classe I
Resíduo comum (não reciclável)	Classe IIA - Não perigoso/Não inerte	686 toneladas	528 toneladas	Aterro sanitário
Poda e capina/RCC	Classe IIB - Não perigoso/Inerte	0	287 toneladas	Aterro inerte/Compostagem
Resíduos Recicláveis (papel, plástico, vidro, metal)	Classe IIB - Não perigoso/Inerte	99 toneladas	48 toneladas	Cooperativa de reciclagem

## EMISSIONES 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. Informações utilizadas para:

- **Estudar as possibilidades de mitigação de emissões pela empresa**
- **Promover ações e estabelecer metas de redução**

O inventário de GEE na CBTU é feito com base no Greenhouse Gas Protocol. A metodologia do Programa Brasileiro GHG Protocol é compatível com as normas ISO e com as metodologias de quantificação do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC), sendo que sua aplicação no Brasil acontece de forma ajustada ao contexto nacional.

Com base nas características da CBTU, os gases emitidos em suas atividades são: CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFC, porém, como padrão internacional, os cálculos são feitos em termos de CO<sub>2</sub> equivalente (CO<sub>2</sub>eq.), ou seja, as emissões de CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O e HFC são contabilizadas através de um fator baseado no potencial de aquecimento global de cada gás com relação ao gás carbônico.

Os dados levam em consideração os três escopos da metodologia GHG.

**Escopo 01:** emissões diretas, queima de combustível (rodoviário e ferroviário) e gases de refrigeração.

**Escopo 02:** uso de energia elétrica em baixa, média e alta tensão, incluindo a energia consumida na tração dos trens.

**Escopo 03:** emissões indiretas que incluem viagem de negócios e a quantidade de resíduos sólidos gerada e seu método de destinação.

#### EMIÇÃO DE GEE

 Administração Central	 Belo Horizonte	 João Pessoa
<b>2018:</b> 601	<b>2018:</b> 3.698	<b>2018:</b> 1.073
<b>2019:</b> 965	<b>2019:</b> 3.602	<b>2019:</b> 1.978
 Maceió	 Natal	 Recife
<b>2018:</b> 1.667	<b>2018:</b> 2.045	<b>2018:</b> 6.490
<b>2019:</b> 1.415	<b>2019:</b> 1.786	<b>2019:</b> 7.928



#### CBTU TOTAL

**2018:** 15.574  
**2019:** 17.674

Houve aumento de emissões devido a alta do número de viagens aéreas e do aumento do uso de combustível rodoviário.

#### EMIÇÃO DE GÁS CARBÔNICO POR PASSAGEIRO

 Belo Horizonte	 João Pessoa	 Maceió
<b>2018:</b> 63,32 Ton	<b>2018:</b> 535,94 Ton	<b>2018:</b> 607,54 Ton
<b>2019:</b> 66,16g Ton	<b>2019:</b> 924,96 Ton	<b>2019:</b> 541,12 Ton
 Natal	 Recife	
<b>2018:</b> 545,23 Ton	<b>2018:</b> 63,57 Ton	
<b>2019:</b> 487,83 Ton	<b>2019:</b> 83,94 Ton	

Observa-se que a emissão de gás carbônico por passageiro no sistema a diesel chega a ser cerca de dez vezes maior.

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. A superintendência de João Pessoa foi precursora na instalação de painéis solares, que começou a operar em 2020. A superintendência de Maceió também já iniciou o processo de instalação das placas solares, que deve entrar em funcionamento nos próximos meses.

## CONTRATAÇÕES SUSTENTÁVEIS

Com o objetivo de ampliar a avaliação dos impactos ambientais para além das atividades da CBTU, a Companhia tem inserido critérios de sustentabilidade em seus processos de contratações de obras, produtos ou serviços. Através do Procedimento Ambiental nº 08 de 2013, que estabelece as diretrizes para a análise dos processos de licitação e do novo Regulamento Interno de Licitações e Contratos – RILC – de outubro de 2019 que orienta e regula os procedimentos de contratações de âmbito interno trazendo de forma mais clara e bem definida, a obrigatoriedade da avaliação ambiental dos processos de contratações. Seguindo o arcabouço legal que exige a inclusão de critérios de sustentabilidade nas contratações realizadas pelas empresas públicas

Este procedimento de análise ambiental dos processos faz com que a CBTU contrate empresas que comprovem que estão em conformidade com as obrigações ambientais e que atuam de forma a preservar o meio ambiente.

## CONFORMIDADE AMBIENTAL

Com relação à conformidade interna, todas as unidades da CBTU encontram-se regulares junto ao Cadastro Técnico Federal – CTF/APP – IBAMA e também têm trabalhado na regularização e atualização dos processos de licenciamento ambiental junto aos órgãos competentes. Com relação à gestão interna, as unidades tem atuado na atualização e implantação dos Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e na elaboração dos Planos de Gestão de Logística Sustentável. Aliado a isso, a Superintendência de Recife e de João Pessoa já aderiram à Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P).

## EDUCAÇÃO AMBIENTAL

A promoção da educação ambiental é o primeiro passo para a mudança de hábitos no ambiente interno da empresa.

Considerando a importância desse tema e a fim de promover hábitos cada vez mais sustentáveis na Companhia, os Comitês Regionais de Sustentabilidade têm realizado as seguintes ações:

**- Envio de informativo interno quinzenal abordando temas de sustentabilidade – Meio Ambiente em Pauta, por meio de correio eletrônico.**

**- Palestras anuais na área de meio ambiente e segurança do trabalho durante a SIPATMA – Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho e Meio Ambiente;**

**- Treinamentos internos a respeito do consumo sustentável de papel, água e energia.**

# DEMONSTRATIVOS CONTÁBEIS

## ATIVO BALANÇO PATRIMONIAL 2019

	2019	2018
<b>CIRCULANTE</b>		
Disponibilidades - Nota 03	117.885.326,97	84.208.439,88
Contas a Receber - Nota 04	2.563.371,40	106.747.860,65
Adiantamento de Férias	2.314.533,75	3.768.116,87
Almoxarifados	39.901.305,46	38.828.204,90
Depósitos Judiciais - Nota 05	375.902.424,27	350.165.554,03
Despesas Antecipadas	-	4.833,36
	<b>538.566.961,85</b>	<b>583.723.009,69</b>
<b>NÃO CIRCULANTE</b> REALIZÁVEL A LONGO PRAZO		
Depósitos Judiciais - Nota 05	125.981.394,71	133.030.636,53
Depósitos Especiais - Nota 06	205.923.100,32	187.350.274,31
Impostos a Recuperar - Nota 07	13.151.638,08	39.206.713,13
	<b>345.056.133,11</b>	<b>359.587.623,97</b>
IMOBILIZADO - Nota 08	2.641.518.327,19	3.896.313.558,22
DIFERIDO - Nota 09	693.797,49	3.769.545,66
INTANGÍVEL	5.330.042,89	5.412.321,27
	<b>2.647.542.167,57</b>	<b>3.905.495.425,15</b>
	<b>2.992.598.300,68</b>	<b>4.265.083.049,12</b>
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>3.531.165.262,53</b>	<b>4.848.806.058,81</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

## PASSIVO BALANÇO PATRIMONIAL 2019

	2019	2018
<b>CIRCULANTE</b>		
Fornecedores e Empreiteiros	9.071.061,34	8.496.675,76
Encargos de Financiamentos	4.776.032,86	2.363.135,90
Fundação REFER - Nota 10	-	3.446.010.228,18
Provisão para Férias	39.045.003,82	41.443.510,12
Provisão para Contingências - Nota 11	3.052.973.679,58	942.189.510,41
Obrigações a Pagar	38.805.663,12	35.314.012,36
Depósitos e Consignações	7.127.745,38	7.848.415,98
Recursos Fiscais e Previdenciários	7.966.762,57	1.519.780,37
	<b>3.159.765.948,67</b>	<b>4.485.185.269,08</b>
<b>NÃO CIRCULANTE</b>		
Financiamentos - Nota 12	225.552.918,79	216.828.950,24
Receita Diferida - Nota 13	1.899.999,25	2.089.999,25
Recursos para Aumento de Capital - Nota 14	8.541.084,60	1.124.769.595,66
	<b>235.994.002,64</b>	<b>1.343.688.545,15</b>
<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO - NOTA 15</b>		
Capital Social Realizado	6.597.727.164,67	5.404.110.329,15
Reserva de Capital	-	2.266.923,14
Reserva de Reavaliação de Bens	2.667.029,62	3.161.796,82
Recursos para Aumento de Capital	37.787.793,48	10.783.743,77
Prejuízos Acumulados	(6.502.776.676,55)	(6.400.390.548,30)
	<b>135.405.311,22</b>	<b>(980.067.755,42)</b>
<b>TOTAL DO PASSIVO</b>	<b>3.531.165.262,53</b>	<b>4.848.806.058,81</b>

## DRE BALANÇO PATRIMONIAL 2019

	2019	2018
<b>RECEITA BRUTA</b>		
Transportes Ferroviários	202.975.723,24	185.962.342,52
Aluguéis e Arrendamentos	8.018.311,61	7.162.147,94
<b>DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA</b>	<b>210.994.034,85</b>	<b>193.124.490,46</b>
Impostos e Contribuições Incidentes s/ Serviços	(843.286,65)	(789.598,74)
<b>RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDO</b>	<b>210.150.748,20</b>	<b>192.334.891,72</b>
<b>CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS - NOTA 16</b>	<b>(791.105.849,03)</b>	<b>(801.094.621,54)</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL BRUTO</b>	<b>(580.955.100,83)</b>	<b>(608.759.729,82)</b>
<b>OUTRAS RECEITAS (DESPESAS) OPERACIONAIS</b>		
Gerais e Administrativas	(141.918.393,55)	(128.579.967,88)
Depreciações e Amortizações	(89.908.714,77)	(81.854.346,34)
Sentenças Judiciais	(341.254.525,09)	(110.702.899,44)
Provisões Diversas	358.710.086,53	26.048.033,90
Provisão para Créditos a Receber	(106.306.193,57)	-
Provisão ao Valor Recuperável de Bens	(1.206.191.441,76)	-
Ajuste da Dívida com a REFER	1.466.768.875,12	-
Reversão de Receitas Diferidas	190.000,00	190.000,00
	<b>(59.910.307,09)</b>	<b>(294.899.179,76)</b>
<b>RESULTADO ANTES DAS SUBVENÇÕES PARA CUSTEIO</b>	<b>(640.865.407,92)</b>	<b>(903.658.909,58)</b>
Subvenções para Custeio - Nota 17	1.121.057.351,09	965.638.970,88
<b>LUCRO (PREJUÍZO) ANTES DO RESULTADO FINANCEIRO</b>	<b>480.191.943,17</b>	<b>61.980.061,30</b>
<b>RESULTADO FINANCEIRO - NOTA 18</b>		
Receita Financeira	20.881.172,88	32.099.674,77
Despesa Financeira	(605.012.708,38)	(530.445.217,38)
	<b>(584.131.535,50)</b>	<b>(498.345.542,61)</b>
<b>PREJUÍZO OPERACIONAL</b>	<b>(103.939.592,33)</b>	<b>(436.365.481,31)</b>
Resultado da Baixa de Bens	(1.208.226,26)	(1.367.893,53)
<b>PREJUÍZO DO EXERCÍCIO</b>	<b>(105.147.818,59)</b>	<b>(437.733.374,84)</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

## FLUXO DE CAIXA 2019

	2019	2018
<b>FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>		
<b>LUCRO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO</b>	<b>(105.148)</b>	<b>(437.734)</b>
<b>AJUSTES POR:</b>	<b>51.858</b>	<b>539.525</b>
Variação Cambial e Monetária	56.361	68.913
Depreciações e Amortizações	89.909	81.854
Encargos - REFER	490.253	426.326
Baixa de Bens	1.208	1.368
Reversão de Receitas e Reservas	(190)	(190)
Ajuste de Provisão para Contingências	(358.710)	(26.048)
Ajuste do Imobilizado	1.206.191	-
Ajuste do Intangível	106	-
Ajuste da REFER	(1.466.769)	-
Depósitos Judiciais	7.049	(12.608)
Créditos a Recuperar	26.450	(90)
<b>AUMENTO (REDUÇÃO) DE ATIVOS</b>	<b>78.833</b>	<b>(108.999)</b>
Contas a Receber	104.184	(27.435)
Almoxarifados	(1.073)	(2.377)
Depósitos Judiciais	(25.737)	(78.439)
Adiantamentos de Férias	1.454	(749)
Outros Ativos Circulantes	5	1
<b>AUMENTO (REDUÇÃO) DE PASSIVOS</b>	<b>(9.807)</b>	<b>39.657</b>
Fornecedores e Empreiteiros	(574)	1.520
Encargos de Financiamentos	(2.413)	(532)
Provisão para Férias	2.398	3.308
Outras Contas a Pagar	(9.218)	35.361
<b>CAIXA GERADO NAS ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>	<b>35.350</b>	<b>32.449</b>
<b>FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS</b>	<b>(39.461)</b>	<b>(29.123)</b>
Imobilizado	(39.436)	(28.641)
Intangível	(25)	(482)
<b>FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTOS</b>	<b>37.788</b>	<b>34.043</b>
Recursos para Aumento de Capital	37.788	34.043
<b>VARIAÇÃO DO FLUXO DE CAIXA</b>	<b>33.677</b>	<b>37.369</b>
<b>Aumento (Redução) de Caixa e Equivalentes de Caixa</b>	<b>33.677</b>	<b>37.369</b>
Caixa e Equivalente de Caixa no início do período	84.208	46.839
Caixa e Equivalente de Caixa no fim do período	117.885	84.208

## MUTAÇÕES PL 2019

	Capital Social Realizado	Recursos Especiais	Reserva de Reavaliação	Prejuízos Acumulados	Recursos para Aumento de Capital	TOTAL
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2017</b>	<b>5.404.110</b>	<b>2.267</b>	<b>3.656</b>	<b>(5.963.151)</b>	<b>-</b>	<b>(553.118)</b>
Aumento do Capital Social						
Realização de Reservas			(495)	495		-
Recursos para Aumento de Capital					10.784	-
Ajustes de Exercícios Anteriores						-
Lucro (Prejuízo) do Exercício				(437.734)		<b>(437.734)</b>
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2018</b>	<b>5.404.110</b>	<b>2.267</b>	<b>3.161</b>	<b>(6.400.390)</b>	<b>10.784</b>	<b>(980.068)</b>
Aumento do Capital Social	1.193.617				(10.784)	<b>1.182.833</b>
Realização de Reservas		2.267	(495)	2.762		-
Recursos para Aumento de Capital					37.788	<b>37.788</b>
Ajustes de Exercícios Anteriores				-		-
Lucro (Prejuízo) do Exercício				(105.148)		<b>(105.148)</b>
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2019</b>	<b>6.597.727</b>	<b>-</b>	<b>2.666</b>	<b>(6.502.776)</b>	<b>37.788</b>	<b>135.405</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

## NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

**EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019 E DEZEMBRO DE 2018** (Em Milhares de Reais)

### NOTA 01 – CONTEXTO OPERACIONAL

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU era uma Empresa de Economia Mista constituída em 22 de fevereiro de 1984, através do Decreto-Lei nº 89.396, transformada em Empresa Pública em 21 de junho de 2018 após Assembleia Geral Extraordinária, domiciliada no Brasil. O endereço registrado do Escritório da Companhia é Praça Procópio Ferreira nº 86 - 2º ao 5º andar, Centro - Rio de Janeiro - RJ. A Companhia tem por objetivo:

- a) a execução dos planos e programas aprovados pelo Ministério Supervisor, em consonância com diretrizes destinadas 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.

Vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional desde 1º de janeiro de 2019 (Decreto nº 9.660), 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.

Tendo sob a sua operação os sistemas de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, Maceió, João Pessoa e Natal.

O desempenho da CBTU revela a sua capacidade em promover a mobilidade e a acessibilidade da população ao transporte público, através da adoção de diretrizes que consolidem metrô e Veículos Leves sobre Trilhos – VLT`s como principais modais para as grandes e médias cidades brasileiras.

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

#### A) DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE

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 atividade, 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.

#### B) MOEDA FUNCIONAL E MOEDA DE APRESENTAÇÃO

Os elementos apresentados nas demonstrações contábeis são mensurados usando a moeda do ambiente econômico principal no qual a Companhia opera, ou seja, a “moeda funcional”, que é também a moeda corrente nacional – denominada Real.

#### C) USO DE ESTIMATIVA E JULGAMENTO

As estimativas contábeis e os julgamentos da administração, baseados nas informações disponíveis, são revisados de forma contínua.

#### D) BASE DE MENSURAÇÃO

As demonstrações contábeis foram preparadas com base no custo histórico.

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

#### I. Regime de escrituração das transações

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

#### II. 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.

#### III. 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.

#### IV. Almoxarifados

Os estoques mantidos nos almoxarifados 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.

#### V. 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.

#### VI. Novas Normas e interpretações efetivadas em 2019.

- CPC 06 / R2-IFRS 16 – Operações de Arrendamento Mercantil:

A CBTU não possui operações de Arrendamento Mercantil.

- IPC 22 / IFRS 23 – Incerteza sobre tratamento de tributos sobre o Lucro:

Esta interpretação esclarece como aplicar os requisitos de reconhecimento e mensuração do CPC 32 Tributos sobre o Lucro (IAS 12). Nessas circunstâncias, a entidade deve reconhecer e mensurar o seu ativo ou passivo fiscal, corrente ou diferido, aplicando os requisitos do CPC 32 / IAS 12 com base no lucro tributável (perda fiscal), nas bases fiscais, nas perdas fiscais não utilizadas, nos créditos fiscais não utilizados e nas alíquotas fiscais, determinados com base nesta interpretação.

A seguinte interpretação de norma também foi adotada pela primeira vez a partir de 1º de janeiro de 2019; no entanto, a Companhia não identificou na avaliação dos tributos incertezas tributárias, tendo feito as apurações e compensações de bases de cálculos extemporâneas considerando aspectos claros da legislação. A legislação fiscal atual do Brasil, não apresenta nenhuma incerteza considerando a atividade atual, forma de apuração de prejuízos fiscais, ou bases de cálculo para apuração de Importo de Renda e Contribuição Social sobre os Lucros Líquidos, que no caso da Companhia não foram auferidos no ano em voga.

#### 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:	2019	2018
Caixa	73	61
Conta Única do Tesouro Nacional	69.623	57.364
Valores em Trânsito	3.462	3.778
Aplicações Financeiras	44.727	23.005
	<b>117.885</b>	<b>84.208</b>

#### 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 Câmara de Conciliação e Arbitragem da Administração Federal – CCAF/AGU visando uma solução mediada do conflito. Na sequência, buscando um andamento mais célere ao processo, o Gerente Geral Jurídico e o Gerente Geral Financeiro da CBTU se reuniram com o Diretor da CCAF, expondo pessoalmente o caso.

**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.

Considerando que não existe expectativa de solução dos créditos com a RFFSA, o recebimento dos precatórios da ação contra a prefeitura de São Paulo e com o Consórcio da Grande Recife, a CBTU considerando os preceitos do CPC-01, provisionou o total desses créditos como perdas ao valor recuperável.

Composição do saldo:	2019	2018
RFFSA	14.145	15.973
Aluguéis a Receber	1.572	1.647
Prefeitura de São Paulo	723	723
Empregados Cedidos	542	698
Créditos em Liquidação	99.714	94.811
OUTRAS	439	1162
	<b>117.135</b>	<b>115.014</b>
Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	(114.572)	(8.266)
<b>TOTAL</b>	<b>2.563</b>	<b>106.748</b>

#### 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 2019, a situação das Penhoras Judiciais da Empresa pode ser resumida como segue:

2019	BH	REC	OUTRAS	TOTAL
Saldo do Exercício Anterior	234.728	109.957	5.481	350.166
Penhoras do Período	43.650	6.782	469	50.901
Recuperação de Penhoras	(25.007)	-	(158)	(25.165)
<b>Saldo do Exercício</b>	<b>253.371</b>	<b>116.739</b>	<b>5.792</b>	<b>375.902</b>

2018	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)
<b>Saldo do Exercício</b>	<b>234.728</b>	<b>109.957</b>	<b>5.481</b>	<b>350.166</b>

**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 DEPRECIÇÃO (%)	2019	2018
Terrenos	-	365.204	370.660
Edificações	1,25 a 2,00	644.242	636.810
Instalações	2,00 a 3,33	841.047	823.365
Equipamentos de Transporte Ferroviário	2,50 a 5,00	1.158.859	1.155.283
Veículos	20	12.236	11.009
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	10	70.749	62.460
Outras Imobilizações Tangíveis	10	36.558	30.747
Imobilizações em Andamento	-	1.559.059	1.560.457
Correção Monetária – Lei 8.200/91	Diversas	452.318	452.425
		<b>5.140.272</b>	<b>5.103.216</b>
Depreciações Acumuladas		(1.292.562)	(1.206.902)
Redução Valor Recup. Imobilizado		(1.206.192)	-
<b>TOTAL:</b>		<b>2.641.518</b>	<b>3.896.314</b>

#### MOVIMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO

Saldo em 31/12/2018	Adições	Baixas	Depreciações	Ajustes	Saldo em 31/12/2019
<b>3.896.314</b>	<b>39.436</b>	<b>1.208</b>	<b>86.833</b>	<b>1.206.191</b>	<b>2.641.518</b>

## 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.

Considerando que as tratativas com relação as cisões não foram concluídas, foi provisionado o total dos investimentos do Rio de Janeiro e de São Paulo como Provisão ao Valor Recuperável desses investimentos, conforme fundamento nos Pronunciamentos Técnicos CPC nº 27 – Ativo Imobilizado e CPC 01 – Redução ao Valor Recuperável de Ativos. Estes valores serão baixados quando da cisão com as empresas beneficiárias.

As imobilizações em andamento podem ser demonstradas como segue:

	2019	2018
Sistema de Belo Horizonte	71.833	71.582
Sistema de Recife	139.321	125.731
Sistema do Rio de Janeiro	651.803	651.803
Sistema de São Paulo	554.388	554.388
Outras Obras	141.714	156.953
<b>SUBTOTAL:</b>	<b>1.559.059</b>	<b>1.560.457</b>
Correção Monetária – Lei 8.200/91	32.810	32.810
Redução Valor Recup. Imobilizado	(1.206.192)	-
<b>TOTAL:</b>	<b>385.677</b>	<b>1.593.267</b>

## 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:

Segundo o critério utilizado historicamente pela CBTU, a provisão a ser contabilizada em 31/12/2019, seria de R\$ 3.936.263 mil, referente a duas ações judiciais movidas pela Fundação REFER no âmbito das justiças federal e estadual, a saber:

I) Contrato de Confissão de Dívida nº 030/REFER/2000 de 01/12/2000, que pactua o déficit 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 8020, de 12 de abril de 1990.

II) Instrumento Particular de Direitos e Obrigações de 08/02/2001, referente a cobertura do déficit atuarial decorrente da migração do plano de benefício definido para contribuição definida.

Durante o ano de 2019, conforme acordo celebrado entre a CBTU e a Fundação REFER foram executados pagamentos mensais no valor de R\$ 6 milhões.

Atualmente a Advocacia Geral da União vem atuando no sentido de buscar um acordo definitivo entre as partes de forma a levar ao encerramento definitivo das ações.

Somado a atuação da AGU, em 2019 foi exarado um parecer pela área Jurídica da CBTU, que passou a ter entendimento no sentido de ainda ser possível a discussão da matéria original quanto à incidência de juros simples ou juros compostos, o que levou ao posicionamento do departamento jurídico de que o valor pleiteado pela Fundação REFER não seja mais líquido e certo.

Em função desse entendimento do jurídico de que o valor pleiteado pela REFER não é mais líquido e certo e conforme o estabelecido pelo Comitê de Pronunciamento Contábil nº 25 que prevê que em tais casos o processo deva ser classificado como passivo contingente, surge à necessidade de ajustes no balanço conforme descritos abaixo:

a) Reclassificar o valor calculado com juros simples que corresponde ao total considerado como Perda Provável pelo departamento jurídico no montante de R\$ 2.469.494 mil da Rubrica da Fundação REFER para a Rubrica de Provisões para Contingência, ambas no Passivo Circulante

b) Baixar da Rubrica da Fundação REFER para a Rubrica Ajuste da Dívida com a REFER, no resultado do exercício, o montante de R\$ 1.466.769 mil (diferença entre valor calculado pelo critério histórico e o valor calculado com novo critério de juros simples), correspondente ao total considerado como Perda Possível pelo departamento jurídico;

#### 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 2019 contemplam todas as ações conhecidas pela Empresa.

PROVÁVEIS	CÍVEIS	TRABALHISTAS	TRIBUTÁRIAS	TOTAL
<b>Saldo em 31/12/2018</b>	<b>368.399</b>	<b>208.071</b>	<b>365.719</b>	<b>942.189</b>
Pagamentos de Sentenças	137.607	83.710	119.938	341.255
Reversão de Provisão	230.792	124.361	245.781	600.934
Provisão do Exercício	273.239	115.090	195.150	583.479
REFER	2.469.495	-	-	2.469.495
<b>Saldo em 31/12/2019</b>	<b>2.742.734</b>	<b>115.090</b>	<b>195.150</b>	<b>3.052.974</b>

POSSÍVEIS	2019	2018
Trabalhistas	123.777	268.049
Cíveis	136.530	76.175
REFER	1.466.769	-
Tributários	7.762	3.102
<b>TOTAL:</b>	<b>1.734.838</b>	<b>347.326</b>

#### 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 Nº 2.673 de 16 de julho de 1998.

Em 16 de dezembro de 2019 houve a integralização no Capital Social no valor de R\$ 1.193.616.835,52, sendo R\$ 734.256.428,86 referente aos recursos recebidos da União a título de AFAC e R\$ 459.360.406,66 de atualização da SELIC, ao longo dos anos de 2013 a 2018.

Permanece ainda o valor de R\$ 8.541.084,60 referente a atualização da SELIC no Passivo Não Circulante devido ao interstício entre a data da assembleia de 16/12/2019 e a data base utilizada para cálculo de 31/10/2019.

#### NOTA 15 – PATRIMÔNIO LÍQUIDO:

##### Capital Social

O Capital Social integralizado está representado por 18.645.502.653.478 ações ordinárias nominativas com 100% de participação da União.

##### 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.

#### NOTA 16 – CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS:

Segue abaixo o demonstrativo de Custos dos Serviços Prestados:

COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS	2019	2018
Pessoal, Encargos e Benefícios	592.555	600.664
Concessionárias	62.026	60.974
Serviços de Terceiros	117.819	122.245
Materiais	18.706	17.212
<b>TOTAL:</b>	<b>791.106</b>	<b>801.095</b>

#### NOTA 17 – SUBVENÇÕES PARA CUSTEIO:

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

No exercício de 2019 a CBTU deixou de arrecadar R\$ 15.150 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	2019	2018
Pessoal, Encargos e Benefícios	663.976	680.028
Juros e Encargos de Financiamentos	10.827	-
Despesas Decorrentes de Sentenças	305.583	142.603
Custeio	140.671	143.008
	<b>1.121.057</b>	<b>965.639</b>

#### NOTA 18 – RESULTADO FINANCEIRO:

Segue abaixo o demonstrativo de Receitas e Despesas Financeiras:

<b>RECEITAS FINANCEIRAS</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Varição Monetária de Tributos a Recuperar	1.313	1.313
Varição Cambial de Depósito Especiais	29.057	29.057
Juros de Aplicações Financeiras	1.681	1.681
Outras	49	49
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>32.100</b>	<b>32.100</b>

<b>DESPESAS FINANCEIRAS</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Juros e Encargos da Dívida com a REFER	490.234	426.325
Varição Cambial e Encargos de Financiamentos	22.729	36.503
Varição Monetária dos Rec. p/ Aumento de Capital	66.605	67.531
Baixa de Tributos a Recuperar	25.407	-
Outras	38	86
<b>SUB-TOTAL</b>	<b>605.013</b>	<b>530.445</b>
<b>TOTAL</b>	<b>584.132</b>	<b>498.345</b>

#### 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 2019 a maior e a menor remuneração mensal pagas aos empregados ocupantes de cargos permanentes foram de R\$ 41.436,68 e R\$ 1.742,67 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\$ 6.855,20 e aos dirigentes foi de R\$ 23.191,08.

#### NOTA 20 – EVENTOS SUBSEQUENTES – Avaliação dos impactos do COVID-19 nas operações da Cia.

Em 16 de março de 2020, a Administração avaliou os impactos do COVID-19 (Coronavírus) nas operações da Companhia e informa que as ações que estão em curso no âmbito da CBTU acompanham e estão alinhadas às diretrizes e orientações emanadas dos órgãos centrais do Governo Federal, que lideram o processo de gestão dessa crise. Recentemente, a empresa expediu orientações de alcance interno, que delimitam a atuação dos gestores e seus empregados, visando a resguardar a saúde individual e coletiva de seus colaboradores, além de manter o funcionamento das atividades, em especial aquelas voltadas às garantias fundamentais à sociedade.

A Administração da CBTU acredita que o impacto do coronavírus na operação da empresa, provavelmente, será derivado da pandemia no cenário macroeconômico. Julgamos não haver elementos suficientes para se proceder a uma avaliação aprofundada com projeções que alcancem os impactos futuros de médio e longo prazo. Porém, não há risco de continuidade operacional, uma vez que, possível frustração de receita será subsidiada pela União com o aumento da subvenção de custeio.

# SIGLÁRIO

**A3P**

AGENDA AMBIENTAL NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

**ABNT**

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS

**ACP**

AÇÃO 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

**CBTU**

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS

**CCO**

CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

**CEDAE**

COMPANHIA ESTADUAL DE ÁGUAS E ESGOTOS DO RIO DE JANEIRO

**CFC**

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE

**CGPAR**

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

**CGU**

CONTROLADORIA GERAL DA UNIÃO

**CO<sub>2</sub>**

GÁS CARBÔNICO

**COAUD**

COMITÊ DE AUDITORIA

**CH<sub>4</sub>**

GÁS METANO

**CONAD**

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

**CONAMA**

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

**COPASA**

COMPANHIA DE SANEAMENTO DE MINAS GERAIS

**CPC**

COMITÊ DE PRONUNCIAMENTOS CONTÁBEIS

**CPTM**

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS

**CTF/APP**

CADASTRO TÉCNICO FEDERAL DE ATIVIDADES POTENCIALMENTE POLUIDORAS E/OU UTILIZADORAS DE RECURSOS AMBIENTAIS

**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

**FISENGE**

FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DE SINDICATOS DE ENGENHEIROS

**FLUMITRENS**

COMPANHIA FLUMINENSE DE TRENS URBANOS

**GALIC**

GERÊNCIA GERAL LICITAÇÃO

**GAJUR**

GERÊNCIA GERAL - JURÍDICA

**GHC**

GREEN HOUSE GASES PROTOCOL

**HFC**

HIDROFLUOROCARBONETO

**IBAMA**

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

**ICPC-10**

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

**IPCC**

INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE (PAINEL INTERGOVERNAMENTAL SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS)

**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)

**ISO**

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION

**LED**

LIGHT EMITTING DIODE (DIODO EMISSOR DE LUZ)

**LOA**

LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL

**MDU**

MÉDIA DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR DIA ÚTIL TÍPICO

**N2O**

ÓXIDO NITROSO

**NBC**

NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE

**NUP**

NÚMERO ÚNICO DE PROTOCOLO

**PADRÃO DMR**

DIGITAL MOBILE RADIO (RÁDIO DIGITAL MÓVEL)

**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

**PE - SRP**

PREGÃO ELETRÔNICO VIA SISTEMA DE REGISTRO DE PREÇOS

**PETIC**

PLANO ESTRATÉGICO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

**PGRS**

PLANO DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

**PGU**

PROCURADORIA GERAL DA UNIÃO

**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

**SEI**

SERVIÇO ELETRÔNICO DE INFORMAÇÕES

**SELIC**

SISTEMA ESPECIAL DE LIQUIDAÇÃO E DE CUSTÓDIA

**SEST**

SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E GOVERNANÇA DAS EMPRESAS ESTATAIS

**SIAFI**

SISTEMA INTEGRADO DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA DO GOVERNO FEDERAL

**SICTE**

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

**SISAF**

SISTEMA INTEGRADO DE SERVIÇOS E AÇÕES FISCAIS

**SISP**

SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO DOS RECURSOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

**SINDMETRO -MG**

SINDICATO DOS METROVIÁRIOS DE MG

**SIPATMA**

SEMANA INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES NO TRABALHO E MEIO AMBIENTE

**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

**UMAJUD**

SISTEMA DE UNIFORMIZAÇÃO DO MAPEAMENTO DAS AÇÕES JUDICIAIS

**VLT**

VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS