



MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

GABINETE DO MINISTRO

Ofício n. 314/2020/GM-MDR

Brasília, 12 de maio de 2020.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada Soraya Santos
Primeira-Secretária da Mesa Diretora
Câmara dos Deputados, Edifício Principal, Praça dos Três Poderes
70160-900 Brasília-DF

Assunto: Requerimento n. 129/2020, de autoria do Deputado Federal João H. Campos.
Ref.: Ofício 1ª Sec/RI/E/n. 1046, de 4 de março de 2020 (1772103).

Anexos: Anexo Carta n. 009-2020/DP (1853121).

Senhora Primeira-Secretária,

1. Cumprimentando-a cordialmente, reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/n. 1046, de 4 de março de 2020, pelo qual V. Exa. enviou o Requerimento de Informação n. 129/2020, de autoria do Deputado Federal João H. Campos.
2. Após consultada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, passo a informar os esclarecimentos requeridos.
3. Informamos inicialmente que o Metrô do Recife não efetuava reajuste tarifário desde 2012, sendo que os reajustes realizados recentemente não chegaram a compensar a variação dos custos dos períodos anteriores. A grande defasagem tarifária e a alta taxa de subvenção (que superou os 83% no ano de 2018) utilizando recursos do Orçamento Geral da União – OGU obrigou a Empresa a promover o reajuste das tarifas. Os reajustes realizados, entretanto, foram propostos a partir de um amplo estudo tarifário e com o acompanhamento dos órgãos de controle e de órgãos do judiciário, conforme as informações técnicas apresentadas em anexo, que foram enviadas ao Tribunal de Contas da União – TCU, que inclui toda a documentação comprobatória relacionada aos referidos aumentos da tarifa.
4. Com relação ao custo total da operação do Metrô do Recife, incluindo custos indiretos, este totalizou R\$525,0 milhões no ano de 2018, ano da aprovação do primeiro reajuste, e chegou a R\$ 639,2 milhões ao final de 2019. Destes valores, o Governo Federal subvencionou com recursos do OGU os montantes de R\$ 438,6 milhões no ano de 2018 e de R\$ 556,3 milhões ao final de 2019. Informa-se que a variação verificada entre os valores apresentados e os que foram enviados ao TCU em setembro de 2019 são explicados em razão da dinâmica de apropriação de custos, que é realizada ao longo do exercício. Além disso, o aumento se deve, em grande parte, a sentenças judiciais.
5. Já no que se refere à previsão de investimentos, no ano de 2020 foi realizado o empenho de cerca de R\$ 6 milhões para conclusão de obras no sistema de Recife que já estavam já estavam andamento desde anos anteriores. Atualmente a CBTU não possui a previsão de recursos orçamentários para a realização investimentos ou recuperação dos sistemas, desta forma, os recursos disponíveis se limitam à realização da operação e das manutenções preventiva e corretiva dos equipamentos e das vias. Cabe destacar, entretanto, que a empresa e este Ministério possuem a iniciativa de estruturação de um plano de recuperação e modernização dos sistemas, com ênfase na segurança, na melhoria da eficiência operacional e no conforto dos usuários. Ressalta-se, ainda, que o governo tem evidenciado esforços para o remanejamento orçamentário com intuito de obter recursos para investimentos no sistema do Recife.

6. Quanto a planos e estudos para a expansão do sistema de Recife, foram elaborados vários planos que estão em diferentes estágios de maturidade. Dentre os estudos de expansão elaborados podem ser citados, por exemplo, os estudos para as seguintes ampliações: Joana Bezerra – Tacaruna (R\$ 1,0 bilhão), Cabo – Suape (R\$ 670 milhões), Werneck – Tancredo Neves (R\$ 750 milhões), Joana Bezerra – Forte do Brum (R\$ 350 milhões), Camaragibe – São Lourenço (R\$ 536 milhões) e Cajueiro Seco – Abreu e Lima (R\$ 3,4 bilhões).

7. Com relação às composições da frota que se encontram em reparos, informa-se que a Gerência de Manutenção do Recife tem se empenhado para disponibilizar o máximo de composições para a realização de viagens, sem prescindir da segurança para os trabalhadores e usuários. Neste esforço, optou-se pela estratégia de paralisar os veículos que necessitavam de maior manutenção e direcionar seus componentes para veículos em melhores condições de trafegabilidade, reduzindo ao máximo possível as paralisações. Atualmente, 16 trens encontram-se paralisados no sistema, sendo 2 por causa de acidente e 14 em razão de restrições orçamentárias que limitam a manutenção. Da frota adquirida em 2012, 2 trens estão parados em razão de acidente e outros 2 por necessidades da manutenção.

8. Tão logo se consiga a dotação orçamentária necessária, a CBTU realizará as ações necessárias para a reativação e manutenção dos veículos que se encontram paralisados. Tais recursos estão previstos no referido plano de recuperação e modernização dos sistemas, que está sendo elaborado conjuntamente entre a CBTU e este Ministério. O apoio dos congressistas na discussão da Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2021 é fundamental para a previsão de novos investimentos no Metrô do Recife.

9. Já com relação à inclusão da CBTU no Programa Nacional de Desestatização – PND, os critérios utilizados para a inclusão desta Companhia no PND não estão sob o domínio desta Pasta. Desta forma, sugere-se que eles sejam obtidos junto ao Ministério da Economia, órgão responsável pelas definições e pela condução do processo.

10. Sendo estas as informações a apresentar, renovo meus votos de estima e distinta consideração, colocando a equipe técnica deste Gabinete à disposição para esclarecimentos que eventualmente se fizerem necessários.

Atenciosamente,

[assinado eletronicamente]

ROGÉRIO MARINHO

Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Simonetti Marinho, Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional**, em 12/05/2020, às 18:04, com fundamento no art. 6º, §1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.mi.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **1853581** e o código CRC **ODD34276**.

Esplanada dos Ministérios, Bloco E, 8º andar Brasília-DF CEP: 70067-901

(61) 2034 5814 e 2034 5815 www.mdr.gov.br



Carta Nº 022-2019/DP

Rio de Janeiro, 23 de setembro de 2019

À Sua Senhoria, a Senhora
Paula Velasco Vassallo Garofalo
Coordenadora da Equipe de Auditoria
Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Urbana - SeinfraUrbana
SAFS Quadra 4 – Lote 1 – Anexo II – Sala 240 – 70042-900 – Brasília – DF
Telefone: (61) 3316.7690 – e-mail: SeinfraUrbana@tcu.gov.br

Assunto: Ofício de Requisição 1-223/2019 - TCU/SeinfraUrbana - TC 010.212/2019-1

Prezada Coordenadora,

Cumprimentando-a cordialmente, dirijo-me a senhora a respeito da Requisição nº 1-223/2019, para a qual já remetemos, dentro do prazo acordado, todas as respostas por correio eletrônico, utilizando-me do presente expediente apenas para formalizar a resposta consolidada.

Assim, envio abaixo as considerações acerca do material encaminhado.

Item 1:

A primeira Tabela demonstra a evolução das tarifas do trem e dos ônibus nas cinco capitais onde a CBTU atua.

Em 2018, foram aplicados os reajustes nas cinco capitais em 11 de maio. Em Belo Horizonte, por força de liminar, imediatamente a tarifa voltou ao patamar anterior. Também, por força de liminares, em novembro de 2018 os demais sistemas tiveram seus reajustes invalidados, retornando aos valores de antes do reajuste.

Em 2019 e 2020, os valores das tarifas para os cinco sistemas são os definidos no Acordo firmado em 24 de abril de 2019, na 15ª Vara da Justiça Federal de Minas Gerais.

A segunda Tabela apresenta o histórico de valores dos Trens e Metrôs de Rio de Janeiro e São Paulo, para efeito de comparação.

Item 2:

O Material é composto pelos documentos utilizados para as deliberações sobre as recomposições tarifárias, pelas Atas, Resoluções e Memorando que as aprovaram / implementaram e pela Ata do Acordo Judicial de 2019. Segue um breve histórico dos fatos:

- A CBTU, instada pelo Ministério da Fazenda, vinha discutindo a recomposição tarifária desde Jan/2015;
- Em Fev/2018 foi apresentada ao Conselho de Administração (CA) a Proposição 003/2018/DP, com o cenário de receitas e despesas, inflação acumulada desde os últimos reajustes e comparativo com o modal rodoviário;
- A Proposição 003/2018/DP foi aprovada pelo CA (Ata 364 - item 09), porém sem data para sua implementação;
- Após entendimentos com o Ministério do Planejamento, que resultaram no envio do Ofício nº 25952/2018-MP e da Nota Técnica nº 5340/2018-MP, o CA, em abril/2018, revisitou sua decisão a respeito da recomposição aprovada, definindo novos valores para Belo Horizonte e Recife, sendo que, no caso desta última, o período considerado foi além do último reajuste, uma vez que esse já havia sido há época insuficiente, e pesou ainda o baixo percentual de tarifa efetiva nesta cidade, em razão das regras de integração entre modais lá existentes. A recomposição aprovada deveria ser implementada pela Diretoria até o dia 15/05/2018 (Ata 366 - item 10);
- O comando para a implementação dos reajustes se deu através das Resoluções 174, 175, 176, 177 e 179 de 2018;
- Em Jan/2019, ainda com as tarifas antigas mantidas por força de decisão liminar da Justiça Federal, o CA avaliou a 2ª etapa da Recomposição Tarifária. Foram apresentados estudos baseados na variação dos custos das Superintendências (STUs) desde 2002, bem como cenários da cobertura de cada STU com as tarifas antigas (então em vigor), as tarifas aprovadas em 2018 (suspensas por liminar) e as tarifas propostas. Foram então aprovados os reajustes adicionais de 25% para Belo Horizonte, 33% para Recife e 90% para as demais STUs, a serem implementados conforme evolução e avaliação da Diretoria quanto à disputa judicial (Ata 373 - item 5);
- Em 24/04/2019, 2 dias após a derrubada de uma das liminares que impediam o reajuste tarifário, foi firmado acordo na 15ª vara da Justiça Federal de Minas Gerais que permitia à CBTU elevar suas tarifas em 6 parcelas bimestrais, entre mai/2019 e mar/2020, quando poderão alcançar os valores de R\$ 4,25 em Belo Horizonte, R\$ 4,00 em Recife e R\$ 2,00 nas demais STUs;
- Por se tratar de acordo judicial, as STUs foram informadas através do Memo 008-2019-DP, não sendo emitida Resolução.

Item 3:

A resposta a este item foi dividida em 2 planilhas em razão da nova metodologia que passou a ser aplicada ao indicador “Índice de Cobertura Pleno”.

Até 2014, este indicador era calculado considerando apenas os custos das STUs, sem o rateio dos custos da Administração Central, que além de serviços compartilhados (RH, TIC, Escritório de Advocacia, Auditoria, etc), concentra gastos gerados pela operação, tais como pensões de acentados.

Atualmente trabalhamos com a Cobertura Plena calculada pelo custo de cada STU, acrescido do rateio, proporcional a este custo, das despesas da Administração Central. A partir desta revisão, fizemos o recálculo, para efeito comparativo, apenas a partir de 2015, o que é apresentado na 2^a planilha.

Item 4:

As planilhas mostram o painel de indicadores acompanhado pela Empresa.

Cabe destacar que o Indicador “Índice de Cobertura Pleno” foi recalculado a partir de 2015, conforme metodologia descrita na resposta do item anterior.

Item 5:

O material apresenta os investimentos realizados pela CBTU desde 2007, em valores históricos e atualizados e as ações planejadas e não executadas por falta de recursos (saldo das ações aprovadas nos programas PAC e PET). Tudo ao amparo de recursos da União (fonte 100), já que nenhuma Superintendência sequer paga seu custeio. Destaques:

- No período, foram investidos em todos os sistemas da CBTU cerca de R\$ 3,2 bilhões a valor presente;
- Belo Horizonte recebeu investimentos proporcionalmente menores em razão das seguidas negociações realizadas no período para sua estadualização, o que fez com que os valores de investimento PAC aprovados tenham sido menores;
- Nos últimos anos os valores investidos têm sofrido redução, já que a Empresa é dependente da União, recebe 100% de seus recursos para Investimentos do Tesouro Nacional e tais recursos têm sido cortados em razão da situação fiscal do Governo Federal;
- Pela mesma razão, os valores de saldo não realizado (após 2019) não têm nenhuma garantia de execução, ainda mais com o fim do PAC a partir de 2020.

CBTU

A apresentação contém os projetos e ações programados para o PAC e PET e suas execuções, bem como, ao final, outras ações de investimentos na carteira da CBTU, no aguardo da disponibilidade de recursos. Cabe ressaltar que todas as ações do PET são necessárias e urgentes na visão da Empresa e a sua classificação como Aprovada ou Não Aprovada diz respeito apenas ao que foi incluído pelo Grupo Executivo do PAC para ser executado ao amparo daquele programa.

Por fim, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários e apresentamos nossos protestos de estima e consideração.

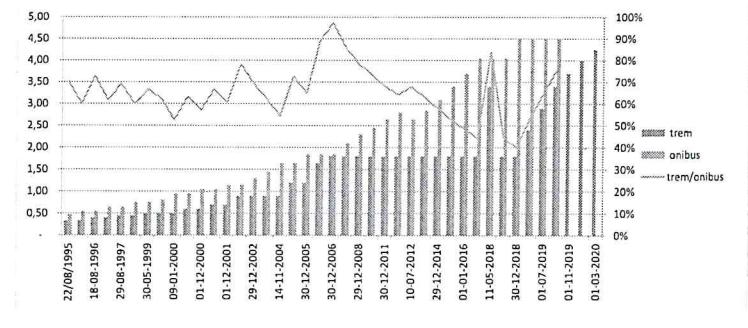
Atenciosamente



PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO
Diretor de Planejamento e Relações Institucionais

TABELA 1.1 – HISTÓRICO DAS TARIFAS NOS ÚLTIMOS 25 ANOS

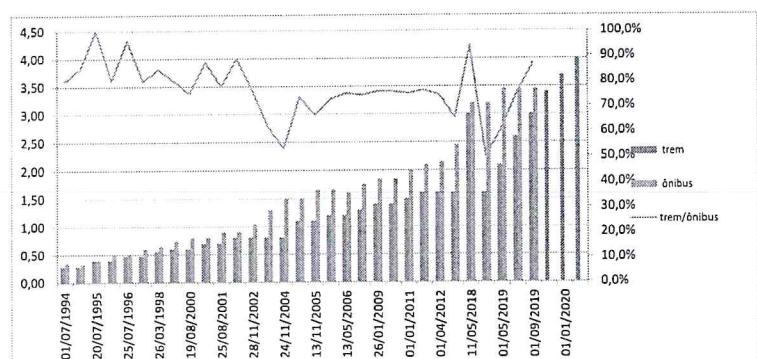
BELO HORIZONTE	trem	onibus	trem/onibus
22/08/1995	0,33	0,47	70%
11-02-1996	0,33	0,55	60%
18-08-1996	0,40	0,55	73%
02-02-1997	0,40	0,65	62%
29-08-1997	0,45	0,65	69%
15-11-1998	0,45	0,75	60%
30-05-1999	0,50	0,75	67%
06-06-1999	0,50	0,80	63%
09-01-2000	0,50	0,95	53%
29-05-2000	0,60	0,95	63%
01-12-2000	0,60	1,05	57%
04-07-2001	0,70	1,05	67%
01-12-2001	0,70	1,15	61%
24-11-2002	0,90	1,15	78%
29-12-2002	0,90	1,30	69%
27-04-2003	0,90	1,45	62%
14-11-2004	0,90	1,65	55%
08-01-2005	1,20	1,65	73%
30-12-2005	1,20	1,85	65%
22-02-2006	1,65	1,85	89%
30-12-2006	1,80	1,85	97%
30-12-2007	1,80	2,10	86%
29-12-2008	1,80	2,30	78%
29-12-2010	1,80	2,45	73%
30-12-2011	1,80	2,65	68%
29-12-2012	1,80	2,80	64%
10-07-2012	1,80	2,65	68%
06-04-2014	1,80	2,85	63%
29-12-2014	1,80	3,10	58%
01-01-2015	1,80	3,40	53%
01-01-2016	1,80	3,70	49%
01-01-2017	1,80	4,05	44%
11-05-2018	3,40	4,05	84%
20-05-2018	1,80	4,05	44%
30-12-2018	1,80	4,50	40%
01-05-2019	2,40	4,50	53%
01-07-2019	2,90	4,50	64%
01-09-2019	3,40	4,50	76%
01-11-2019	3,70		
01-01-2020	4,00		
01-03-2020	4,25		



Em 2018, foram aplicados os reajustes nas cinco capitais em 11 de maio. Em Belo Horizonte, por força de liminar, imediatamente a tarifa voltou ao patamar anterior. Também, por força de liminares, em novembro de 2018 os demais sistemas tiveram seus reajustes invalidados, retornando aos valores antes do reajuste.

Em 2019 e 2020, os valores das tarifas para os cinco sistemas são os definidos no Acordo firmado em 24 de abril, na 15ª Vara da Justiça Federal de 1º grau em Minas Gerais.

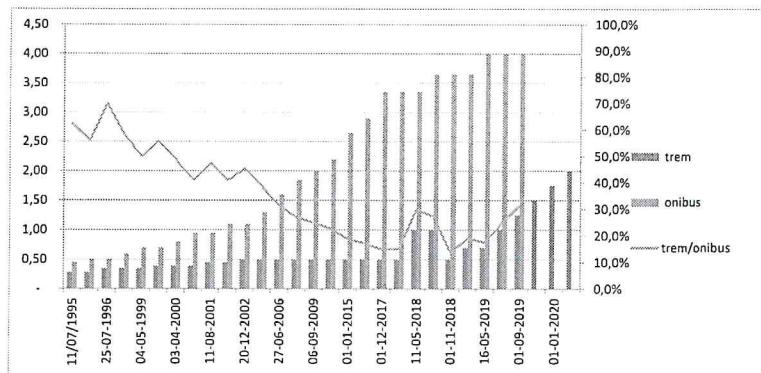
RECIFE	trem	ônibus	trem/ônibus
01/07/1994	0,28	0,35	80,0%
09/07/1994	0,28	0,33	84,8%
20/07/1995	0,40	0,40	100,0%
01/07/1996	0,40	0,50	80,0%
25/07/1996	0,48	0,50	96,0%
26/11/1997	0,48	0,60	80,0%
26/03/1998	0,55	0,65	84,6%
01/06/1999	0,60	0,75	80,0%
19/08/2000	0,60	0,80	75,0%
01/12/2000	0,70	0,80	87,5%
25/08/2001	0,70	0,90	77,8%
09/04/2002	0,80	0,90	88,9%
28/11/2002	0,80	1,05	76,2%
19/04/2003	0,80	1,30	61,5%
24/11/2004	0,80	1,50	53,3%
10/01/2005	1,10	1,50	73,3%
13/11/2005	1,10	1,65	66,7%
17/11/2005	1,20	1,65	72,7%
13/05/2006	1,20	1,60	75,0%
14/01/2008	1,30	1,75	74,3%
26/01/2009	1,40	1,85	75,7%
01/07/2010	1,40	1,85	75,7%
01/01/2011	1,50	2,00	75,0%
01/01/2012	1,60	2,10	76,2%
01/04/2012	1,60	2,15	74,4%
12/01/2015	1,60	2,45	65,3%
11/05/2018	3,00	3,20	93,8%
23/11/2018	1,60	3,20	50,0%
01/05/2019	2,10	3,45	60,9%
01/07/2019	2,60	3,45	75,4%
01/09/2019	3,00	3,45	87,0%
01/11/2019	3,40		
01/01/2020	3,70		
01/03/2020	4,00		



Em 2018, foram aplicados os reajustes nas cinco capitais em 11 de maio. Em Belo Horizonte, por força de liminar, imediatamente a tarifa voltou ao patamar anterior. Também, por força de liminares, em novembro de 2018 os demais sistemas tiveram seus reajustes invalidados, retornando aos valores antes do reajuste.

Em 2019 e 2020, os valores das tarifas para os cinco sistemas são os definidos no Acordo firmado em 24 de abril, na 15ª Vara da Justiça Federal de 1º grau em Minas Gerais.

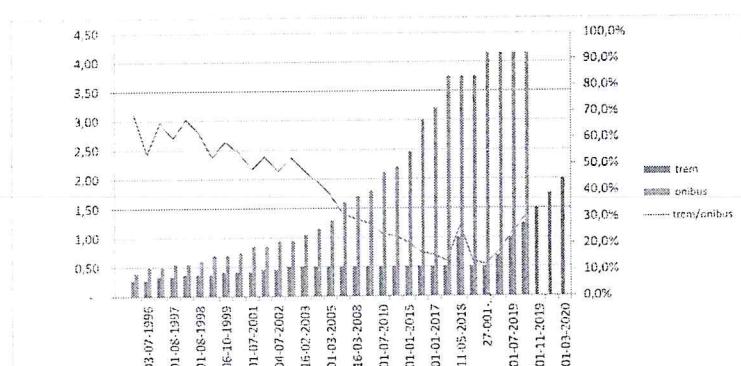
NATAL	trem	onibus (Parnamirim)	trem/onibus
11/07/1995	0,28	0,45	62,2%
01-05-1996	0,28	0,50	56,0%
25-07-1996	0,35	0,50	70,0%
01-10-1997	0,35	0,60	58,3%
04-05-1999	0,35	0,70	50,0%
02-10-1999	0,39	0,70	55,7%
03-04-2000	0,39	0,80	48,8%
16-06-2001	0,39	0,95	41,1%
11-08-2001	0,45	0,95	47,4%
16-05-2002	0,45	1,10	40,9%
20-12-2002	0,50	1,10	45,5%
13-04-2003	0,50	1,30	38,5%
27-06-2006	0,50	1,60	31,3%
31-07-2008	0,50	1,85	27,0%
06-09-2009	0,50	2,00	25,0%
01-10-2011	0,50	2,20	22,7%
01-01-2015	0,50	2,65	18,9%
28-01-2016	0,50	2,90	17,2%
01-12-2017	0,50	3,35	14,9%
05-04-2018	0,50	3,35	14,9%
11-05-2018	1,00	3,35	29,9%
18-05-2018	1,00	3,65	27,4%
01-11-2018	0,50	3,65	13,7%
01-05-2019	0,70	3,65	19,2%
16-05-2019	0,70	4,00	17,5%
01-07-2019	1,00	4,00	25,0%
01-09-2019	1,25	4,00	31,3%
01-11-2019	1,50		
01-01-2020	1,75		
01-03-2020	2,00		



Em 2018, foram aplicados os reajustes nas cinco capitais em 11 de maio. Em Belo Horizonte, por força de liminar, imediatamente a tarifa voltou ao patamar anterior. Também, por força de liminares, em novembro de 2018 os demais sistemas tiveram seus reajustes invalidados, retornando aos valores antes do reajuste.

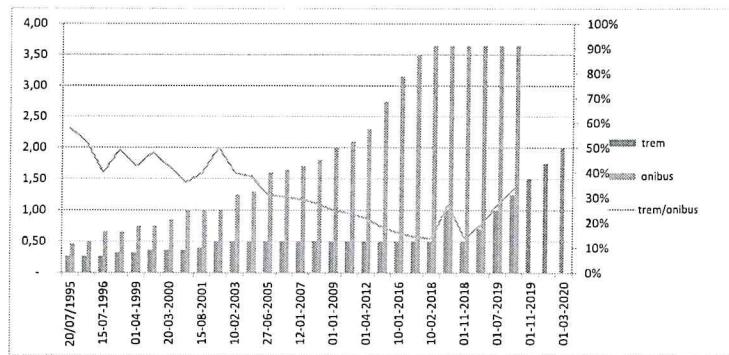
Em 2019 e 2020, os valores das tarifas para os cinco sistemas são os definidos no Acordo firmado em 24 de abril, na 15^a Vara da Justiça Federal de 1º grau em Minas Gerais.

JOÃO PESSOA	trem	onibus	trem/onibus
20/07/1995	0,27	0,39	69%
03-07-1996	0,27	0,50	54%
25-07-1996	0,33	0,50	66%
01-08-1997	0,33	0,55	60%
01-11-1997	0,37	0,55	67%
01-08-1998	0,37	0,60	62%
08-07-1999	0,37	0,70	53%
06-10-1999	0,41	0,70	59%
17-07-2000	0,41	0,75	55%
01-07-2001	0,41	0,85	48%
13-08-2001	0,45	0,85	53%
04-07-2002	0,45	0,95	47%
02-01-2003	0,50	0,95	53%
16-02-2003	0,50	1,05	48%
27-09-2003	0,50	1,15	43%
01-03-2005	0,50	1,30	38%
16-12-2006	0,50	1,60	31%
16-03-2008	0,50	1,70	29%
04-01-2009	0,50	1,80	28%
01-07-2010	0,50	2,10	24%
01-01-2012	0,50	2,20	23%
01-01-2015	0,50	2,45	20%
01-01-2016	0,50	3,00	17%
01-01-2017	0,50	3,20	16%
28-01-2018	0,50	3,75	13%
11-05-2018	1,00	3,75	27%
01-11-2018	0,50	3,75	13%
27-001-2019	0,50	4,15	12%
01-05-2019	0,70	4,15	17%
01-07-2019	1,00	4,15	24%
01-09-2019	1,25	4,15	30%
01-11-2019	1,50		
01-01-2020	1,75		
01-03-2020	2,00		



Em 2018, foram aplicados os reajustes nas cinco capitais em 11 de maio. Em Belo Horizonte, por força de liminar, imediatamente a tarifa voltou ao patamar anterior. Também, por força de liminares, em novembro de 2018 os demais sistemas tiveram seus reajustes.

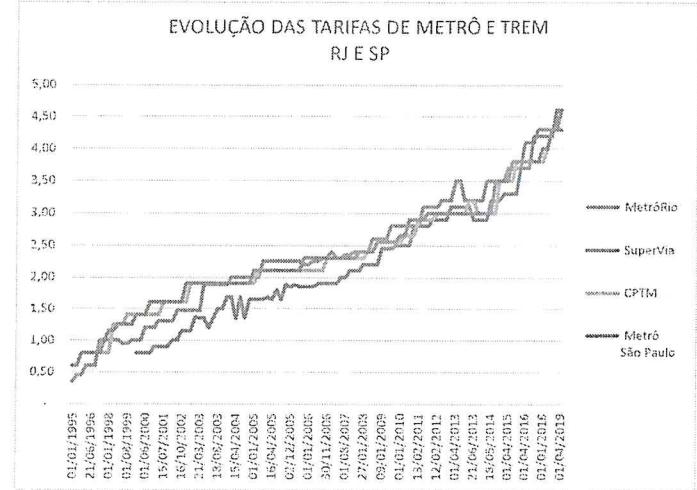
MACEIÓ	trem	onibus	trem/onibus
20/07/1995	0,26	0,45	58%
20-12-1995	0,26	0,50	52%
15-07-1996	0,26	0,65	40%
25-07-1996	0,32	0,65	49%
01-04-1999	0,32	0,75	43%
06-10-1999	0,36	0,75	48%
20-03-2000	0,36	0,85	42%
30-05-2001	0,36	1,00	36%
15-08-2001	0,40	1,00	40%
01-01-2003	0,50	1,00	50%
10-02-2003	0,50	1,25	40%
23-12-2004	0,50	1,30	38%
27-06-2005	0,50	1,60	31%
28-06-2005	0,50	1,65	30%
12-01-2007	0,50	1,70	29%
01-03-2008	0,50	1,80	28%
01-01-2009	0,50	2,00	25%
01-07-2010	0,50	2,10	24%
01-04-2012	0,50	2,30	22%
15-02-2015	0,50	2,75	18%
10-01-2016	0,50	3,15	16%
01-03-2017	0,50	3,50	14%
10-02-2018	0,50	3,65	14%
11-05-2018	1,00	3,65	27%
01-11-2018	0,50	3,65	14%
01-05-2019	0,70	3,65	19%
01-07-2019	1,00	3,65	27%
01-09-2019	1,25	3,65	34%
01-11-2019	1,50		
01-01-2020	1,75		
01-03-2020	2,00		



Em 2018, foram aplicados os reajustes nas cinco capitais em 11 de maio. Em Belo Horizonte, por força de liminar, imediatamente a tarifa voltou ao patamar anterior. Também, por força de liminares, em novembro de 2018 os demais sistemas tiveram seus reajustes invalidados, retornando aos valores antes do reajuste.

Em 2019 e 2020, os valores das tarifas para os cinco sistemas são os definidos no Acordo firmado em 24 de abril, na 15ª Vara da Justiça Federal de 1º grau em Minas Gerais.

	RIO DE JANEIRO	SÃO PAULO		
Data do Reajuste	MetrôRio	SuperVia	CPTM	Metrô São Paulo
01/01/1995	0,35			0,60
01/06/1995	0,45			0,60
01/01/1996	0,45			0,80
01/06/1996	0,60			0,80
21/06/1996	0,60		0,80	0,80
30/10/1996	0,60		0,80	0,80
01/12/1996	1,00		0,80	0,80
01/01/1997	1,00		0,80	1,00
01/01/1998	1,00		0,80	1,15
19/06/1998	1,00		1,25	1,15
01/01/1999	1,00		1,25	1,25
01/05/1999	0,95		1,25	1,25
01/08/1999	0,95		1,40	1,25
01/11/1999	1,00		1,40	1,25
01/01/2000	1,00	0,80	1,40	1,40
01/01/2000	1,00	0,80	1,40	1,40
01/06/2000	1,20	0,80	1,40	1,40
01/01/2001	1,20	0,80	1,40	1,60
27/01/2001	1,20	0,90	1,40	1,60
01/04/2001	1,30	0,90	1,40	1,60
15/07/2001	1,30	0,90	1,60	1,60
01/01/2002	1,30	0,90	1,60	1,60
27/01/2002	1,30	1,00	1,60	1,60
01/04/2002	1,47	1,00	1,60	1,60
16/10/2002	1,47	1,15	1,60	1,60
01/01/2003	1,47	1,15	1,60	1,90
19/01/2003	1,47	1,15	1,90	1,90



31/01/2003	1,47	1,37	1,90	1,90
21/03/2003	1,47	1,35	1,90	1,90
01/04/2003	1,88	1,35	1,90	1,90
13/06/2003	1,88	1,20	1,90	1,90
17/07/2003	1,88	1,35	1,90	1,90
18/08/2003	1,88	1,50	1,90	1,90
01/01/2004	1,88	1,50	1,90	1,90
14/02/2004	1,88	1,68	1,90	1,90
01/04/2004	2,00	1,68	1,90	1,90
15/04/2004	2,00	1,35	1,90	1,90
04/05/2004	2,00	1,68	1,90	1,90
05/06/2004	2,00	1,35	1,90	1,90
16/08/2004	2,00	1,65	1,90	1,90
01/01/2005	2,00	1,65	1,90	2,10
16/01/2005	2,00	1,65	2,10	2,10
01/04/2005	2,25	1,65	2,10	2,10
09/04/2005	2,25	1,68	2,10	2,10
16/04/2005	2,25	1,65	2,10	2,10
01/09/2005	2,25	1,80	2,10	2,10
28/09/2005	2,25	1,65	2,10	2,10
25/11/2005	2,25	1,88	2,10	2,10
02/12/2005	2,25	1,85	2,10	2,10
26/12/2005	2,25	1,88	2,10	2,10
31/12/2005	2,25	1,85	2,10	2,10
01/01/2006	2,20	1,85	2,10	2,30
01/01/2006	2,20	1,85	2,10	2,30
01/03/2006	2,25	1,85	2,10	2,30
07/06/2006	2,25	1,90	2,10	2,30
01/08/2006	2,30	1,90	2,10	2,30
30/11/2006	2,30	1,90	2,30	2,30
01/01/2007	2,40	1,90	2,30	2,30
01/02/2007	2,30	1,90	2,30	2,30
13/02/2007	2,30	2,00	2,30	2,30
01/08/2007	2,35	2,00	2,30	2,30
15/09/2007	2,35	2,10	2,30	2,30
01/12/2007	2,40	2,10	2,30	2,30
01/01/2008	2,40	2,10	2,30	2,40

27/01/2008	2,40	2,20	2,30	2,40
09/02/2008	2,40	2,20	2,40	2,40
01/04/2008	2,60	2,20	2,40	2,40
01/01/2009	2,60	2,20	2,55	2,55
09/01/2009	2,60	2,45	2,55	2,55
09/02/2009	2,60	2,45	2,55	2,55
01/04/2009	2,80	2,45	2,55	2,55
21/08/2009	2,80	2,50	2,55	2,55
01/01/2010	2,80	2,50	2,55	2,65
09/02/2010	2,80	2,50	2,65	2,65
01/01/2011	2,80	2,50	2,65	2,90
02/02/2011	2,80	2,80	2,65	2,90
13/02/2011	2,80	2,80	2,90	2,90
01/04/2011	3,10	2,80	2,90	2,90
01/01/2012	3,10	2,80	2,90	3,00
02/02/2012	3,10	2,90	2,90	3,00
12/02/2012	3,10	2,90	3,00	3,00
01/04/2012	3,20	2,90	3,00	3,00
01/01/2013	3,20	2,90	3,00	3,00
02/02/2013	3,20	3,10	3,00	3,00
01/04/2013	3,50	3,10	3,00	3,00
01/05/2013	3,50	3,10	3,00	3,00
01/06/2013	3,20	3,10	3,00	3,00
02/06/2013	3,20	3,10	3,20	3,00
21/06/2013	3,20	2,90	3,20	3,00
24/06/2013	3,20	2,90	3,00	3,00
01/01/2014	3,20	2,90	3,00	3,00
01/05/2014	3,50	2,90	3,00	3,00
18/05/2014	3,50	3,20	3,00	3,00
01/01/2015	3,50	3,20	3,00	3,50
06/01/2015	3,50	3,20	3,50	3,50
02/02/2015	3,50	3,30	3,50	3,50
01/04/2015	3,70	3,30	3,50	3,50
01/01/2016	3,70	3,30	3,50	3,80
09/01/2016	3,70	3,30	3,80	3,80
02/02/2016	3,70	3,70	3,80	3,80
01/04/2016	4,10	3,70	3,80	3,80

01/01/2017	4,10	3,70	3,80	3,80
02/02/2017	4,10	4,20	3,80	3,80
01/04/2017	4,30	4,20	3,80	3,80
01/01/2018	4,30	4,20	3,80	4,00
07/01/2018	4,30	4,20	4,00	4,00
13/01/2019	4,30	4,20	4,30	4,30
02/02/2019	4,30	4,60	4,30	4,30
01/04/2019	4,60	4,60	4,30	4,30



PROPOSIÇÃO Nº003/2018/DP: Recomposição inflacionária nas Tarifas da CBTU

A GAPLO – Gerência Geral de Planejamento e Orçamento, da Diretoria de Planejamento, Expansão e Marketing, apresenta estudo e proposta de correção das tarifas praticadas pelos 5 sistemas de trens urbanos operados pela CBTU.

Todos os cálculos com indicadores de desempenho operacional aqui citados estão baseados nos resultados do exercício de 2017 (base – dezembro).

1 – DISTORÇÃO DE INDICADORES DE DESEMPENHO

As tarifas da CBTU não sofrem aumento desde janeiro de 2012 (em Recife), dezembro de 2006 (em Belo Horizonte), janeiro de 2003 (em João Pessoa e Maceió) e dezembro de 2002 (em Natal).

Este enorme lapso temporal tem afetado o desempenho dos indicadores operacionais, levando a um julgamento incorreto do resultado das unidades da CBTU.

A taxa de cobertura total (quociente entre a receita auferida e o custo realizado), talvez o mais importante indicador de eficiência, atinge valores ínfimos, muito abaixo do esperado, uma vez que a receita é decorrente de tarifas extremamente defasadas (acrescente-se também aqui, a distorção da forma de repartição tarifária que ocorre em Recife, cujo equacionamento terá tratamento específico).

Com os valores tarifários atuais, este indicador, pela distorção apresentada, não pode ser utilizado para avaliação do desempenho operacional/financeiro da Companhia.

Por outro lado, uma vez que a CBTU é uma empresa dependente do Governo Federal, deve buscar sempre a redução do subsídio a ela repassado. No entanto, a receita auferida é insuficiente para cobrir minimamente uma parcela representativa dos custos. Atualmente, esta parcela representa apenas cerca de 22,7% dos custos da companhia.

2 – DESEMPENHO OPERACIONAL E FINANCEIRO

Como consequência, alguns indicadores de desempenho estão em patamares muito abaixo dos desejados, única e exclusivamente por conta da defasagem tarifária.

Com a implantação da proposta de recuperação tarifária aqui apresentada, espera-se um incremento na receita operacional na ordem de R\$103,5 milhões por ano. Estima-se que a taxa de cobertura em Belo Horizonte passará de 37,4% a um patamar de 65,8%. Em Recife, subirá de 17,5% para 24,5% (valor ainda bastante distorcido por conta da forma de repartição tarifária existente. Considerando uma partição tarifária semelhante à de Belo Horizonte, a taxa de cobertura em Recife passaria a 53,7%). Este novo cenário mostra os sistemas metroferroviários de forma atrativa, posicionando-os como empresas viáveis sob os aspectos operacional, econômico e financeiro.

3 – SUBSÍDIO DO GOVERNO FEDERAL

Por definição, o valor da tarifa cobrada ao usuário deve ser compatível com sua capacidade de pagamento, cobrindo uma parcela dos custos com a administração, operação e manutenção dos sistemas. Por este motivo, mantendo o conceito de tarifa social, o critério proposto para o aumento estabeleceu, como premissa, um valor abaixo da tarifa do ônibus predominante nas regiões metropolitanas onde a CBTU opera. Esta formulação proporciona uma passagem mais barata ao usuário, assegurando, ainda, a cobertura de parte das despesas.

Mantida a situação atual, uma parcela cada vez maior dos custos administrativos e operacionais dos sistemas tende a ser bancada por toda a população, através de recursos da União. Já uma tarifa adequada reduz essa dependência, com as despesas cobertas pelos usuários dos sistemas, o que se mostra como um critério mais justo socialmente.

O subsídio do Governo federal aos sistemas da CBTU é impactado diretamente pelo baixo resultado da receita de transporte auferida. Tomando como referência o exercício de 2017 e os novos valores de tarifa, temos os seguintes resultados:

SUBVENÇÃO À OPERAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRENS URBANOS DA CBTU

BELO HORIZONTE	
anos	2017
DEMANDA TOTAL	
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	58.794.482
CUSTO (R\$)	
PESSOAL	167.946.083,00
TOTAL	261.015.602,00
CUSTO UNITÁRIO =	4,44
RECEITA PRÓPRIA (R\$)	
OPERACIONAL	165.218.796,24
TOTAL	171.777.720,14
TARIFA EFETIVA =	2,81
SUBVENÇÃO	95.796.805,76
(CUSTO TOTAL - RECEITA OPERACIONAL) ou (CUSTO UNITÁRIO - TARIFA EFETIVA) * PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	
Por passageiro transportado	1,63

RECIFE	
anos	2017
DEMANDA TOTAL	
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	104.239.600
CUSTO (R\$)	
PESSOAL	282.419.608,00
TOTAL	379.445.718,00
CUSTO UNITÁRIO =	3,64
RECEITA PRÓPRIA (R\$)	
OPERACIONAL	92.004.408,14
TOTAL	93.135.600,95
TARIFA EFETIVA =	0,88
SUBVENÇÃO	287.441.309,86
(CUSTO TOTAL - RECEITA OPERACIONAL) ou (CUSTO UNITÁRIO - TARIFA EFETIVA) * PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	
Por passageiro transportado	2,76

NATAL

anos	2017
DEMANDA TOTAL	
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	3.489.317
CUSTO (R\$)	
PESSOAL	23.547.012,00
TOTAL	34.077.654,00
CUSTO UNITÁRIO =	9,77
RECEITA PRÓPRIA (R\$)	
OPERACIONAL	3.303.333,12
TOTAL	3.337.923,22
TARIFA EFETIVA =	0,95
SUBVENÇÃO	30.774.320,88
(CUSTO TOTAL - RECEITA OPERACIONAL) ou (CUSTO UNITÁRIO - TARIFA EFETIVA) * PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	
Por passageiro transportado	8,82
(Custo unitário - Tarifa efetiva)	

MACEIÓ

anos	2017
DEMANDA TOTAL	
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	1.210.497
CUSTO (R\$)	
PESSOAL	24.751.103,00
TOTAL	35.964.824,00
CUSTO UNITÁRIO =	29,71
RECEITA PRÓPRIA (R\$)	
OPERACIONAL	1.189.540,14
TOTAL	1.242.243,29
TARIFA EFETIVA =	0,98
SUBVENÇÃO	34.775.283,86
(CUSTO TOTAL - RECEITA OPERACIONAL) ou (CUSTO UNITÁRIO - TARIFA EFETIVA) * PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	
Por passageiro transportado	28,73

JOÃO PESSOA

anos	2017
DEMANDA TOTAL	
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	1.991.387
CUSTO (R\$)	
PESSOAL	20.991.099,00
TOTAL	28.864.560,00
CUSTO UNITÁRIO =	14,49
RECEITA PRÓPRIA (R\$)	
OPERACIONAL	1.893.105,00
TOTAL	1.974.442,72
TARIFA EFETIVA =	0,95
SUBVENÇÃO	26.971.455,00
(CUSTO TOTAL - RECEITA OPERACIONAL) ou (CUSTO UNITÁRIO - TARIFA EFETIVA) * PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	
Por passageiro transportado	13,54
(Custo unitário - Tarifa efetiva)	

CBTU - TOTAL

anos	2017
DEMANDA TOTAL	
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	169.773.358
CUSTO (R\$)	
PESSOAL	519.654.905,00
TOTAL	739.368.358,00
CUSTO UNITÁRIO =	4,36
RECEITA PRÓPRIA (R\$)	
OPERACIONAL	263.609.182,64
TOTAL	271.467.930,32
TARIFA EFETIVA =	1,55
SUBVENÇÃO	475.759.175,36
(CUSTO TOTAL - RECEITA OPERACIONAL) ou (CUSTO UNITÁRIO - TARIFA EFETIVA) * PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	
Por passageiro transportado	2,80

OBS: Destaca-se que os números do sistema de Maceió, em 2017, foram distorcidos pela paralisação da operação, decorrente das chuvas, em maio, pela execução das obras das estações de Mercado e Bom Parto e da extensão Maceió-Jaraguá, ainda durante o primeiro semestre.

Das planilhas acima, fazendo-se uma projeção com os valores propostos, os subsídios seriam reduzidos a:

SUBSÍDIO ANUAL AOS SISTEMAS (R\$ mil)

	COM TARIFA ATUAL	COM TARIFA REAJUSTADA	REDUÇÃO
BELO HORIZONTE	169.509,81	95.796,81	-73.713,00
RECIFE	314.020,36	287.441,31	-26.579,05
NATAL	32.425,99	30.774,32	-1.651,67
JOÃO PESSOA	27.918,01	26.971,46	-946,55
MACEIÓ	35.370,05	34.775,28	-594,77
CBTU	579.244,22	475.759,18	-103.485,04

O incremento da receita, previsto em R\$103,5 milhões no ano, será totalmente abatido do subsídio do Governo Federal. A receita total passará dos atuais R\$160,1 milhões para R\$263,6 milhões no ano.

A redução do subsídio demonstrada acima foi calculada baseada nos parâmetros e condições existentes em dezembro de 2017.

4 – INVESTIMENTOS REALIZADOS

Em contrapartida ao alto percentual de correção a ser aplicado às tarifas, há que se levar em conta, também, o volume de recursos investidos nos sistemas, em especial, desde a criação do PAC, em 2007. Já foi investido R\$1,47 bilhão até 2017. Em 2018, estão aprovados R\$34,8 milhões, prevendo-se, ainda, o aporte de mais R\$0,59 bilhão nos próximos exercícios. Outras intervenções estão sendo estudadas, podendo ser priorizadas em futuro próximo.

Os sistemas de Belo Horizonte e Recife contavam com uma frota de material rodante da década de 80. Os sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió operavam com locomotivas e carros de passageiros fabricados nos anos 50, e com a via permanente e estações apresentando alto grau de degradação.

Esta situação começou a mudar a partir de 2007, com a aplicação de recursos do PAC nos cinco sistemas.

A remodelação da via permanente, construção de novas estações, modernização de sistemas de telecomunicações, sinalização, CFTV, entre outros e, principalmente, a modernização da frota de material rodante, estão levando a operação dos cinco sistemas da CBTU a novos patamares de qualidade, regularidade, pontualidade, conforto e segurança para os usuários.

A planilha a seguir resume os investimentos realizados desde então e os previstos para os próximos exercícios.

Este novo cenário no transporte urbano de passageiros sobre trilhos já justifica, como exposto, o estabelecimento de tarifas compatíveis com o nível de serviço e benefícios oferecidos.

CARLOS HENRIQUE CAMACHO
Gerente Geral de Planejamento e Orçamento

INVESTIMENTOS NOS SISTEMAS DA CBTU - A PARTIR DE 2007

Ano	STU	Objeto	Observações	Valor R\$ milhões
2007 a 2014	Recife - Linhas Centro e Sul	Conclusão da implantação da Linha Sul eletrificada de Recife a Cajueiro Seco com os sistemas de sinalização, eletrificação, telecomunicações e obras civis; duplicação e modernização da Linha Sul diesel de Cajueiro Seco a Cabo; implantação da estação Cosme e Damião e outras melhorias na Linha Centro; implantação de 6 terminais de integração da Linha Sul eletrificada	Linha Centro - 57,4% Linha Sul - 95,00%	339,59
2008	Recife - Linha Sul diesel	9 VLTs com 3 carros cada	Fornecimento concluído em jun/2013	75,61
2009	Maceió	adquisição de 8 VLTs	Fornecimento concluído em dez/2012	64,14
2010	Recife - Linha Sul Elétrica	15 novos TUEs com 4 carros cada	Fornecimento concluído em fev/2014	281,00
	Natal	adquisição de 12 VLTs para Natal	Entregues 5 composições em Natal	142,17
	Natal	adquisição de 2 locomotivas	Fornecimento concluído em 2014	13,43
2012	João Pessoa	serviços de consultoria - acompanhamento do fornecimento de VLTs e locos	Serviço concluído	1,30
	João Pessoa	adquisição de 8 VLTs para João Pessoa	Entregues 5 composições em João Pessoa	94,70
	João Pessoa	serviços de consultoria - acompanhamento do fornecimento de VLTs	Serviço concluído	1,30
	Belo Horizonte	Aquisição de 10 TUEs, com 4 carros cada e Supervisão/Gerenciamento do contrato.	Entregues 10 unidades	211,00
2014	Natal	Projeto de recuperação e aquisição de materiais para a via permanente	Entregue parte do projeto e dos materiais para via	38,14
	João Pessoa	Projeto de recuperação e aquisição de materiais para a via permanente	Entregue parte do projeto e os materiais para via concluído	19,30
	Maceió	Projeto de exondação e aquisição de materiais para a via permanente	Projeto em andamento e entregue parte dos materiais para	34,56
2015	Natal	Aquisição de trilhos, obras civis (estações, infra e superestrutura) e gerenciamento/suporte Em andamento		16,98
	João Pessoa	Aquisição de trilhos, obras civis (estações, infra e superestrutura) e gerenciamento/suporte Em andamento		7,19
	Maceió	Aquisição de trilhos, obras civis (estações, infra e superestrutura) e gerenciamento/suporte Em andamento		9,62
	Natal	aquisição de sobressalentes de material recante	Em andamento	3,81
	João Pessoa	obras civis (via permanente e obras civis), aquisição de sobressalentes de material recante	Em andamento	9,85
2016	Maceió	obras civis (via permanente e obras civis), aquisição de sobressalentes de material recante	Em andamento	19,45
	Recife	obras civis (via permanente e obras civis); desapropriações e CADs de VLTs	Em andamento	61,15
	Natal	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	Em andamento	1,08
2017	João Pessoa	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	Em andamento	1,73
	Maceió	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	Em andamento	6,39
	Recife	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	Em andamento	16,91
	Belo Horizonte	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	Em andamento	2,39
2018	Natal	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	7,00
	João Pessoa	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	7,00
	Maceió	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	7,00
	Recife	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	13,89
	Belo Horizonte	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	
Após 2018	Natal	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	266,93
	João Pessoa	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	138,71
	Maceió	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	139,83
	Recife	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	26,25
	Belo Horizonte	obras civis (via permanente e obras civis), gerenciamento/supervisão, sistemas fixos	preparação de editais e termos de referência	18,80
	Belo Horizonte, Recife, Natal, João Pessoa e Maceió			total já investido (2007-2017)
	Natal, João Pessoa, Maceió, Recife e Belo Horizonte			1.472,79
	Natal, João Pessoa, Maceió, Recife e Belo Horizonte			previsto para 2018
	Natal, João Pessoa, Maceió, Recife e Belo Horizonte			590,52
				total dos investimentos até 2019 e após
				2.098,19

Belo Horizonte	232,19
Recife	814,40
Natal	490,83
João Pessoa	279,78
Maceió	280,99
TOTAL	2.098,19

CBTU**PARÂMETROS ADOTADOS**

rev - fev2018

- 1 - variação do INPC, desde a data do último reajuste da tarifa da CBTU e dez2017 em cada cidade
 2 - variação do IPCA, desde a data do último reajuste da tarifa da CBTU e dez2017 em cada cidade
 3 - variação da tarifa do ônibus, desde a data do último reajuste da tarifa da CBTU e dez2017 em cada cidade

	FÓRMULAS	BELO HORIZONTE		RECIFE		NATAL		JOÃO PESSOA		MACEIÓ	
ÚLTIMO REAJUSTE	1	30/12/2006		29/01/2012		20/12/2002		02/01/2003		02/01/2003	
TARIFA CBTU	2	dez/06	1,80	dez/12	1,60	dez/02	0,50	jan/03	0,50	jan/03	0,50
TARIFA ÔNIBUS À ÉPOCA DO ÚLTIMO REAJUSTE	3	dez/06	2,00	dez/12	2,15	dez/02	1,10	jan/03	0,95	jan/03	1,00
TARIFA ÔNIBUS ATUAL (DEZ/2017)	4	ATUAL (Diametral)	4,05	ATUAL (Anel A SEI)	3,20	ATUAL (Parnamirim)	3,80	ATUAL (Cabedelo)	3,00	ATUAL (Rio Largo)	3,50
INPC À ÉPOCA DO ÚLTIMO REAJUSTE	5	dez/06	2.657,05	jan/12	3.516,11	dez/02	2.099,97	jan/03	2.151,94	jan/03	2.151,94
INPC ATUAL (DEZ/2017)	6						5042,92				
IPCA À ÉPOCA DO ÚLTIMO REAJUSTE	7	dez/06	2.615,05	dez/12	3.422,79	dez/02	2.039,78	jan/03	2.085,68	jan/03	2.085,68
IPCA ATUAL (DEZ/2017)	8						4916,46				
VARIAÇÃO INPC	9=6/5	dez2006 a dez2017	1.89794	jan2012 a dez2017	1.43423	dez2002 a dez2017	2.40142	jan2003 a dez2017	2.34343	jan2003 a dez2017	2.34343
VARIAÇÃO IPCA	10=8/7	dez2006 a dez2017	1.88005	jan2012 a dez2017	1.43639	dez2002 a dez2017	2.41028	jan2003 a dez2017	2.35725	jan2003 a dez2017	2.35725
VARIAÇÃO TARIFA ÔNIBUS	11=4/3	dez2006 a dez2017	2.02500	jan2012 a dez2017	1.48837	dez2002 a dez2017	3.45455	jan2003 a dez2017	3.15789	jan2003 a dez2017	3.50000
TARIFA EFETIVA ATUAL	12=16/14	2017	1,55	2017	0,63	2017	0,47	2017	0,48	2017	0,47
RELAÇÃO TARIFA EFETIVA / TARIFA UNITÁRIA	13=12/2		0,86		0,39		0,95		0,95		0,95
DEMANDA TRANSPORTADA	14		58.794.482		104.239.600		3.489.317		1.991.387		1.258.572
CUSTO TOTAL	15		261.015.602		379.445.718		34.077.654		28.864.560		35.964.824
RECEITA DE TRANSPORTE	16		91.505.795		65.425.357		1.651.667		946.553		594.770
RECEITA PATRIMONIAL	17		6.558.924		1.131.193		34.590		81.338		52.703
PASSAGEIRO EQUIVALENTE	18=(16+17)/2		54.480.399		41.597.844		3.372.513		2.055.780		1.294.946

- OS ITENS 14, 15, 16 E 17 FORAM EXTRAÍDOS DO BANCO DE DADOS DO EXERCÍCIO DE 2017

BELO HORIZONTE		
1	Tarifa atual do ônibus	4,05
2	tarifa atual do trem ou metrô	1,80
3	nova tarifa do trem ou metrô	3,25
4	percentual em relação ao ônibus	80,2%

RECIFE		
1	Tarifa atual do ônibus	3,20
2	tarifa atual do trem ou metrô	1,60
3	nova tarifa do trem ou metrô	2,25
4	percentual em relação ao ônibus	70,3%

NATAL		
1	Tarifa atual do ônibus	3,80
2	tarifa atual do trem ou metrô	0,50
3	nova tarifa do trem ou metrô	1,00
4	percentual em relação ao ônibus	26,3%

JOÃO PESSOA		
1	Tarifa atual do ônibus	3,00
2	tarifa atual do trem ou metrô	0,50
3	nova tarifa do trem ou metrô	1,00
4	percentual em relação ao ônibus	33,3%

MACEIÓ		
1	Tarifa atual do ônibus	3,50
2	tarifa atual do trem ou metrô	0,50
3	nova tarifa do trem ou metrô	1,00
4	percentual em relação ao ônibus	28,6%

NOVAS TARIFAS	
BELO HORIZONTE METRÔ	3,25
RECIFE METRÔ	2,25
NATAL VLT	1,00
JOÃO PESSOA VLT	1,00
MACEIÓ VLT	1,00

**CBTU**

Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Administração Central

PARAMETROS	FONTE	BELO HORIZONTE	RECIFE	NATAL	JOÃO PESSOA	MACEIÓ	TOTAL
------------	-------	----------------	--------	-------	-------------	--------	-------

DADOS ATUAIS							
1 DEMANDA	2017	58.794.482	104.239.600	3.489.317	1.991.387	1.210.497	169.725.283
2 TARIFA	2017	1,80	1,60	0,50	0,50	0,50	0,50
3 RECEITA OPERACIONAL	2017	91.505.794,84	65.425.356,90	1.651.666,56	946.552,50	594.770,07	160.124.141
4 TARIFA EFETIVA	3/1	1,56	0,63	0,47	0,48	0,49	0,94
5 % TAR EFET/TAR NOM	4/3	86,46%	39,23%	94,67%	95,06%	98,27%	
6 TAXA DE COBERTURA ATUAL	2017	37,4%	17,5%	4,9%	3,6%	1,8%	
CUSTO DE PESSOAL	2017	167.946.083,00	282.419.608,00	23.547.012,00	20.991.099,00	24.751.103,00	519.654.905,00
VARIAÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL	ULTIMO REAJUSTE	47.667.426,94	85.180.419,35	3.952.670,07	4.584.525,67	3.465.819,12	144.850.861,15
	2017	93.059.519,00	97.026.110,00	10.530.642,00	7.873.461,00	11.213.721,00	219.713.453,00

RESULTADOS PREVISTOS							
7 NOVA TARIFA	PROPOSTA	3,25	2,25	1,00	1,00	1,00	263.609.182,64
8 RECEITA OPERACIONAL	7*5*1	165.218.796,24	92.004.408,14	3.303.333,12	1.893.105,00	1.189.540,14	
9 RECEITA NÃO OPERACIONAL	2017	6.558.923,90	1.131.192,81	34.590,10	81.337,72	52.703,15	7.858.747,68
10 RECEITA TOTAL	8+9	171.777.720,14	93.135.600,95	3.337.923,22	1.974.442,72	1.242.243,29	271.467.930,32
11 CUSTO TOTAL	2017	261.015.602,00	379.445.718,00	34.077.654,00	28.864.560,00	35.964.824,00	739.368.358,00
12 TAXA DE COBERTURA	10/11	65,8%	24,5%	9,8%	6,8%	3,5%	36,7%
13 TARIFA EFETIVA	8/1	2,81	0,88	0,95	0,95	0,98	
INCREMENTO ANUAL NA RECEITA OPERACIONAL		73.713.001,40	26.579.051,24	1.651.666,56	946.552,50	594.770,07	103.485.041,77

TARIFA IDEAL (TAXA DE COBERTURA 100%)	BELO HORIZONTE	RECIFE	NATAL	JOÃO PESSOA	MACEIÓ
CUSTO TOT/PASS EQUIV	5,13	9,28	10,32	15,25	30,23

CUSTO DA PRODUÇÃO (R\$)

Corresponde à soma dos custos com administração, manutenção e operação do sistema (materiais, serviços, diárias, passagens e despesas com locomoção, sentenças judiciais cíveis, pensões, indenizações e restituições e as obrigações tr



CBTU
Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Praça Procópio Ferreira, 86 – 2º ao 5º andar – Centro
20.221-901 Rio de Janeiro – RJ, Brasil
(21) 3733-3399 www.cbtu.gov.br

CNPJ: 42.357.483/0001-26 – NE: 3.330.008.324
Livro: REUNIÃO CONSELHO ADMINISTRAÇÃO – LIVRO N° 14

ATA DA 364ª (TRECENTÉSIMA SEXAGÉSIMA QUARTA) REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS – CBTU.

Aos vinte e seis dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e dezoito, às dez horas, na sala de reuniões, situada no 5º andar, na sede da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, estabelecida na Praça Procópio Ferreira, 86, Centro, Rio de Janeiro, reuniu-se o Conselho de Administração da CBTU, sob a Presidência interina do Conselheiro PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO, com a presença dos Conselheiros ADRIANO DE AQUINO OLIVEIRA E SILVA, CIRANO LOPES DE OLIVEIRA, JOSÉ MARQUES DE LIMA - Diretor-Presidente da CBTU, ausente o Conselheiro SILVANI ALVES PEREIRA, em razão de convocação do Ministro das Cidades. O Presidente do Conselho iniciou a reunião para apreciação dos assuntos constantes em pauta, dessarte deliberaram nos termos que se seguem:

Item 1. Assinatura da ATA da trecentésima sexagésima terceira Reunião Ordinária. Os conselheiros, a exceção do Sr. Silvani Alves Pereira, assinaram a referida ata. **Item 02. Apreciação dos Relatórios de Auditoria fevereiro/2018; Acompanhamento dos processos em andamento no TCU.** Presente o Chefe de Auditoria Interna (em exercício) que destacou pontos do referido Relatório, os quais dizem respeito às receitas operacionais e não operacionais provenientes da Superintendência de João Pessoa. Ademais, essa Autoridade salientou a problemática da segurança nas estações, haja vista a suspensão do contrato com empresa de segurança, decorrente de decisão judicial advinda de Ação Civil Pública, a qual declarou a terceirização de tal atividade ilícita. Nessa toada, o conselheiro Adriano relatou a necessidade de criação de mecanismos de controle para se evitar a evasão nas estações, porquanto além da falta de segurança, que faz com que os usuários, muitas vezes, andem pela via para adentrar nas estações sem pagar, inexiste bilheteria, sendo certo que o passageiro paga diretamente ao bilheteiro para ingressar no sistema. Ainda, o Sr. Chefe de Auditoria destacou que em relação ao Trem do Forró há erros formais nos contratos e de recolhimento tributário. Diante do exposto, o colegiado deliberou no sentido de que deve haver padronização dos instrumentos para consecução desse evento. Em razão dessa solicitação, o Sr. José Marques de Lima informou ao colegiado que o tema será tratado na Reunião de Superintendentes, bem como as providências serão tomadas. **Item 03. Esclarecimentos ressalva REFER auditoria externa.** O Auditor, especialista em Contabilidade – Jefferson Barros Figueiredo – demonstrou ao Conselho a inadequação da ressalva no parecer de Auditoria Independente, no que tange à dívida com a REFER. Dessa forma, após apresentação da exposição de motivos, inclusive por razões doutrinárias, concluiu, aquele Auditor, que a citada dívida deveria constar do relatório como ênfase e não ressalva. Contudo, o colegiado salientou que a Auditoria Independente é autônoma em suas manifestações, desde que estejam fundamentadas nas Normas Brasileiras de Contabilidade.



Item 04. Apreciação do Relatório de Ações Judiciais – janeiro/2017. O Presidente do Conselho atribuiu ao recesso do judiciário a estabilização da movimentação processual, não obstante ele fez observação no sentido de os objetos das ações estarem subsumidos em ramos distintos do direito, dependendo da unidade classificadora, bem como, muito deles, classificados como “outros”. Assim sendo, o colegiado aguarda, para o próximo mês, a implementação completa de Guia feito para sanar a referida problemática, além de se aferir mais adequadamente os riscos fiscais. **Item 05. Proposta de Política de Gerenciamento de Riscos da CBTU, Critérios de análise de Riscos e Matriz de Riscos.** O Gerente Técnico - Gestão Estratégica expôs ao colegiado a supracitada política revisada, como solicitado na 363ª Reunião Ordinária do CONAD. Nesse diapasão, foram apresentadas as três linhas de defesa – com a descrição de cada uma, bem como a retificação dos tópicos que dizem respeito às responsabilidades do CONAD e às atribuições da Diretoria Executiva. Ato contínuo, o Conselheiro Pedro Cunto externou a necessidade premente de se implementar regimento interno do Comitê Nacional de Planejamento Estratégico e conceder à Diretoria Executiva a atribuição de o aprovar. Ademais, o colegiado manifestou-se no sentido de que essa Diretoria também acompanhe e supervisione o referido Plano. Na sequência, o citado Gerente demonstrou critérios utilizados para análise de riscos. Dessa forma, o Conselheiro Adriano fez aparte quanto aos pesos atribuídos a cada fator de impacto, que irão influenciar na aferição dos riscos, sugerindo menos ênfase no fator imagem e mais no operacional. Esse Conselheiro sugeriu que aos fatores operacional e pessoal se atribua peso cinco, ao fator imagem três e ao financeiro quatro. Outrossim, o CONAD requereu ao palestrante que retirasse do fator Impacto Pessoal os aspectos punitivos, pois entende que não se enquadram. Por sua vez, o Conselheiro Cirano sugeriu que se utilizasse a matriz de riscos do metrô Rio para efeitos de *benchmarking* e enalteceu que a Política deve ser apta à implementação no chão de fábrica. Por fim, diante da relevância do tema, o CONAD solicitou ao Gerente participação na próxima Reunião, em decorrência da ausência do Conselheiro Silvani. **Item 06. Desempenho Operacional – DEZ/2017.** O colegiado tomou conhecimento e o Presidente do CONAD chamou atenção para diminuição do índice de cobertura dos custos do sistema de Belo Horizonte. Todavia, o Diretor-Presidente justificou o ocorrido devido à existência de questões sazonais. **Item 07. Extinção de cargos para criação de dois cargos estruturais de Auditor.** O Sr. José Marques informou ao colegiado que foi determinado às Superintendências de Belo Horizonte e Recife que reestruitem suas coordenações, para que seja suprimida uma de cada Unidade. Além disso, comunicou que será convertido também um cargo de Assistente Executivo III. Assim, poderão ser criados dois novos cargos de Auditores Internos, sem ônus à CBTU. **Item 08. Benefício de Assistência à Saúde de Empregados: Resoluções 22 e 23 CGPAR.** O colegiado, apesar da documentação recebida pela área de Recursos Humanos, solicitou a esta que sejam inseridos os parâmetros referidos nas Resoluções, especialmente quanto as rubricas que foram consideradas para se medir a percentagem do reembolso do plano de saúde sobre à folha de pagamento. Igualmente, o Conselheiro Pedro Cunto alertou para a previsão na norma da necessidade de não constar no acordo coletivo o valor que será pago como reembolso. **Item 09. Recomposição Tarifária.** Com base em Nota Técnica da Gerência Geral de Planejamento e Orçamento, previamente apresentada ao Conselho, esse órgão Colegiado aprovou a Proposição nº 003-2018/DP emitida pela Diretoria Planejamento, Expansão e Marketing, a qual teve parecer favorável na 605ª Reunião de Diretoria-Executiva, em 21 de fevereiro de 2018, que trata de recomposição tarifária com fulcro no reequilíbrio financeiro da receita operacional dos sistemas da CBTU. **Item 10. Assuntos Gerais.** **10.1.** O Conselheiro Cirano relatou que a CBTU deve traçar



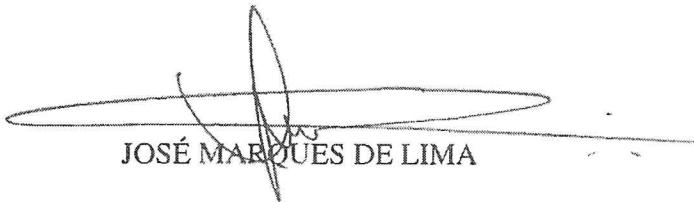
CBTU
Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Praça Procópio Ferreira, 86 – 2^º ao 5^º andar – Centro
20 221-901 Rio de Janeiro – RJ, Brasil
(21) 3733-3399 www.cbtu.gov.br

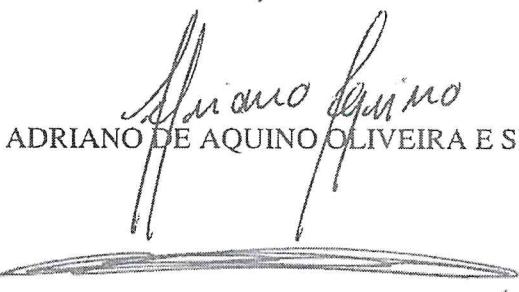
CNPJ: 42.357.483/0001-26 – NE: 3.330.008.324
Livro: REUNIÃO CONSELHO ADMINISTRAÇÃO – LIVRO Nº 14

estratégias para se evitar licenças médicas indevidas, bem como de se averiguar a autenticidade de licenças gozadas reiteradamente pelos mesmos empregados. 10.2. O Conselheiro Cirano, com fulcro em aprimorar os trabalhos, indicou a necessidade de se juntar as áreas que tratam da medicina do trabalho e segurança do trabalho, visto que possuem atribuições complementares. 10.3. O Conselheiro Cirano demonstrou preocupação quanto à regularização dos imóveis da Companhia que se destinam à moradia popular na Superintendência de Recife. 11. A próxima Reunião do colegiado será no dia 19 de março de 2018, na sede da Companhia no Rio de Janeiro.

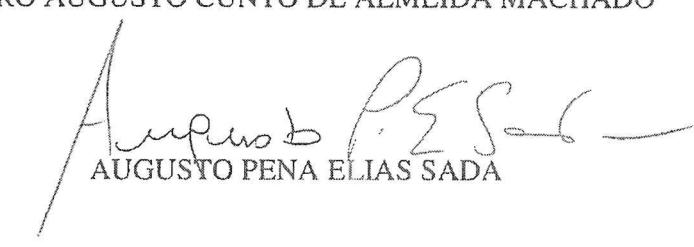
Nada mais havendo a tratar, o Presidente do Conselho agradeceu a presença de todos e declarou encerrada a reunião. Augusto Pena Elias Sada - Secretário.


JOSE MARQUES DE LIMA


CIRANO LOPES DE OLIVEIRA


ADRIANO DE AQUINO OLIVEIRA E SILVA


PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO


AUGUSTO PENA ELIAS SADA



MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

Secretaria de Governança e Avaliação de Estatais
Departamento de Governança e Avaliação de Estatais
Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura
Departamento de Infraestrutura Social e Urbana
Esplanada dos Ministérios Bloco K - 4º e 5º andares
CEP 70046-900 - Brasília - DF
Fone: 2020-5391

Ofício nº 25952/2018-MP

Brasília-DF, 27 de março de 2018.

Ao Senhor
PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO □
Presidente do Conselho de Administração
Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU

C/C
Ao Senhor
SILVANI ALVES PEREIRA
Membro do Conselho de Administração da CBTU
Secretário Executivo
Ministério das Cidades

Assunto: **Recomposição tarifária nos sistemas de trens urbanos operados pela CBTU**

Referência: 03650.000079/2017-69

Senhores,

1. Como é de conhecimento de Vossas Senhorias, as tarifas praticadas pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU estão defasadas, uma vez que não são atualizadas desde 2003 nos sistemas de João Pessoa, Maceió e Natal; desde 2006 no sistema de Belo Horizonte; e desde 2012 no sistema de Recife. Essa situação vem gerando prejuízos recorrentes à empresa, comprometendo sua capacidade de investimento, inclusive para manutenção e segurança das operações, levando a União, principal controladora da empresa, a subsidiar os valores das tarifas por meio de subvenções, que no ano de 2016 chegaram a de R\$ 851 milhões, em dissonância com o atual cenário fiscal restritivo por que passa o país.

2. Desta forma, torna-se imperioso que se promova a readequação dos valores de tarifas praticados pela empresa, visando manter a qualidade dos serviços, garantir a segurança dos passageiros e promover o equilíbrio operacional da CBTU, como demonstrado na Nota Técnica Conjunta SDI SEST/MPDG nº 5340/2018, anexa, que apresenta um conjunto de medidas que objetivam o reequilíbrio econômico-financeiro da empresa.

3. Isto posto, fica esse Conselho de Administração instado a promover a revisão das tarifas de acordo com o seguinte cronograma:

Recomposição tarifária escalonada (em R\$)

Região Metropolitana	Tarifa atual	Tarifa a ser aplicada de imediato	Tarifa em abril/2019	Tarifa em abril/2020
Belo Horizonte	1,80	3,40	3,48	4,05
Recife	1,60	2,30	2,75	3,20
João Pessoa	0,50	1,20	3,05	3,55
Maceió	0,50	1,20	3,14	3,65
Natal	0,50	1,20	2,88	3,35

Obs.: tarifas de 2019 e 2020 deverão ser atualizadas pelo IPCA e arredondadas oportunamente.

4. Certos de que esse Conselho de Administração adotará as providências devidas de forma tempestiva, renovamos os protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

HAILTON MADUREIRA DE ALMEIRA
Secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura

FERNANDO ANTÔNIO RIBEIRO SOARES
Secretário de Coordenação e Governança das Empresas Estatais



Documento assinado eletronicamente por **HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA, Secretário**, em 28/03/2018, às 18:46.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO ANTONIO RIBEIRO SOARES, Secretário**, em 28/03/2018, às 19:02.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site [\[https://seimp.planejamento.gov.br/conferir\]](https://seimp.planejamento.gov.br/conferir), informando o código verificador **5806792** e o código CRC **8C1D412D**.

5806792

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais
Departamento de Governança e Avaliação de Estatais
Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura
Departamento de Infraestrutura Social e Urbana

Nota Técnica nº 5340/2018-MP

Assunto: Revisão tarifária da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU é uma sociedade de economia mista que atua no segmento de transporte urbano de passageiros em cinco regiões metropolitanas do País. A empresa não detém uma concessão formal de serviço público, operando em caráter precário, de acordo com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

2. Os reajustes tarifários vinham sendo autorizados pelo Ministério da Fazenda, em consonância com o art. 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995. Entretanto, com o advento da Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (art. 9º, §7º, c/c art. 17, I), a competência para fixação dos níveis tarifários foi expressamente atribuída ao Poder Público estadual.

3. Ocorre que as tarifas não foram reajustadas por muitos anos, e a empresa tem operado com sucessivos déficits, comprometendo a qualidade dos serviços e a segurança dos passageiros.

4. Dada a situação de restrição fiscal da União, os estudos colecionados ao longo dos anos, e a falta de atuação do poder delegante regional como ente titular do serviço público, seja para fazer a revisão tarifária, seja para atuar como regulador da prestação do serviço, é imperioso que se encontre um meio para que seja feito o reequilíbrio dos valores de tarifas praticados pela empresa.

5. Esta Nota Técnica apresenta um conjunto de medidas que objetivam o reequilíbrio econômico-financeiro da empresa.

6. Precedente: Decisão da Justiça Federal - RS sobre a revisão tarifária da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. – TRENSURB^[1].

ANÁLISE

CONTEXTUALIZAÇÃO

7. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU é uma Sociedade de Economia Mista que atua no segmento de transporte urbano e metropolitano de passageiros e que, nos termos do Decreto nº 8.927, de 8 de dezembro de 2016, encontra-se vinculada ao Ministério das Cidades. Constituída mediante autorização do Decreto nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, recebeu da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA os sistemas ferroviários operados nas regiões metropolitanas de São Paulo - SP, Rio de Janeiro - RJ, Belo Horizonte - MG, Salvador - BA, Maceió - AL, Recife - PE, João Pessoa - PB, Natal - RN e Fortaleza - CE. A União é a acionista majoritária, com 99,999% do capital.

8. Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a competência para explorar e regulamentar a prestação de serviços de transporte intermunicipal passou para os estados. Posteriormente, a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993, autorizou a cisão e transferência da CBTU aos respectivos entes federados onde os serviços são prestados. Desde então, alguns dos sistemas já foram descentralizados (São Paulo - SP, Rio de Janeiro - RJ, Salvador - BA e Fortaleza - CE), restando ainda sob a administração da CBTU os sistemas de Belo Horizonte - MG, Recife - PE, João Pessoa - PB, Maceió - AL e Natal - RN.

9. Nesse período o Poder Público estadual onde se localizam os sistemas não exerceu a competência de titular dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, fosse para autorizar revisões tarifárias, fosse de forma mais ampla, para atuar como órgão regulador do serviço público. Até 2011, o Ministério da Fazenda concedeu reajustes tarifários com fulcro no art. 70 da Lei do Plano Real, Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995.

10. Com a edição da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi expressamente atribuída ao Poder Público delegante estadual a competência para fixação, reajuste e revisão das tarifas (art. 9º, §7º, c/c art. 17, I). Desde então, os sistemas operados pela CBTU deixaram de ter quaisquer aumentos tarifários.

11. Dessa forma, a prestação do serviço pela CBTU se dá em caráter precário, ou

seja, sem a delegação formal do serviço à União, uma vez que a empresa atua sem instrumento contratual celebrado com o ente federado, e tampouco existe órgão regulador que promova os ajustes tarifários necessários para garantir a qualidade dos serviços prestados.

12. Esse cenário, aliado à insuficiência de recursos da CBTU para custear sua operação, coloca em risco a continuidade da prestação dos serviços públicos, com segurança e regularidade, a centenas de milhares de passageiros por dia, não restando outra alternativa a não ser a elevação tarifária.

13. Ressaíte-se que, em caso similar recente da TRENSURB, a revisão tarifária foi feita pela própria estatal federal, sob supervisão da União, que também opera transporte ferroviário metropolitano de passageiros sem contrato de concessão formal e sem agência reguladora estadual constituída para regular serviços de transporte ferroviário.

14. Após questionamento sobre a possibilidade jurídica da revisão tarifária, a Justiça Federal no Estado do Rio Grande do Sul, em caráter liminar, acatou a competência da empresa para promover o aumento. Entendeu que “à Trensurb, entidade dotada de personalidade jurídica própria, compete, então, deliberar sobre política tarifária, por meio de seu conselho de administração e supervisão ministerial”, alertando que “impedir o reajuste tarifário poderia ter consequências negativas na prestação de um serviço público essencial”[1].

DA POLÍTICA TARIFÁRIA DA CBTU

15. Com a falta de atuação, desde a CF/88, de um agente regulador dos serviços públicos prestados pela CBTU, e especialmente com a edição da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012, que derrogou a autorização ao Ministério da Fazenda para reajustar preços públicos, prevista na Lei do Plano Real, os sistemas da CBTU ficaram sem quaisquer aumentos tarifários: Belo Horizonte, desde 2006; Recife, desde 2012; João Pessoa, Maceió e Natal, desde 2003, conforme apresentado na Tabela 1.

Tabela 1 - Comparativo de tarifas da CBTU e ônibus

Região Metropolitana	Ano do último reajuste da CBTU	Valor da tarifa da CBTU desde o último reajuste	Valor da tarifa de ônibus na época do último reajuste da CBTU	Relação CBTU / ônibus na época do último reajuste da CBTU
Belo Horizonte	2006	R\$ 1,80	R\$ 1,85	97%
Recife	2012	R\$ 1,60	R\$ 2,15	74%
João Pessoa	2003	R\$ 0,50	R\$ 1,15	43%
Maceió	2003	R\$ 0,50	R\$ 1,25	40%
Natal	2003	R\$ 0,50	R\$ 1,30	38%

16. Nota-se que, mesmo na época do último aumento dos sistemas de João Pessoa, Maceió e Natal, em 2003, a relação entre a tarifa da CBTU e as tarifas de ônibus já era demasiadamente baixa, entre 38% e 43%. Tal relação compromete a viabilidade econômico-financeira dos sistemas, não servindo de parâmetro para qualquer planejamento que vislumbre a continuidade da prestação do serviço no médio prazo num cenário de restrição fiscal pelo qual passa a União.

17. Cabe ressaltar que, nesse período, as tarifas dos demais modais de transportes foram periodicamente corrigidas em todas as regiões metropolitanas em que opera a CBTU, o que ampliou a defasagem dos preços da estatal federal.

Tabela 2 - Comparativo de tarifas da CBTU e ônibus

Região Metropolitana	Valor atual da tarifa de ônibus	Relação CBTU / ônibus atual
Belo Horizonte	R\$ 4,05	44%
Recife	R\$ 3,20	50%
João Pessoa	R\$ 3,55	14%
Maceió	R\$ 3,65	14%
Natal	R\$ 3,35	15%

18. Corroborando o entendimento de que as tarifas praticadas pela CBTU estão desatualizadas e, por isso, trazem prejuízos significativos a seu principal controlador, a União, é válido também comparar os valores praticados por outras empresas de trens urbanos no país.

Tabela 3 - Comparativo de tarifas em outras regiões metropolitanas

Região Metropolitana	Tarifa de ônibus	Tarifa de trem
Brasília	R\$ 3,50	R\$ 5,00
São Paulo	R\$ 4,00	R\$ 4,00
Rio de Janeiro	R\$ 3,80	R\$ 4,30
Salvador	R\$ 3,70	R\$ 3,70

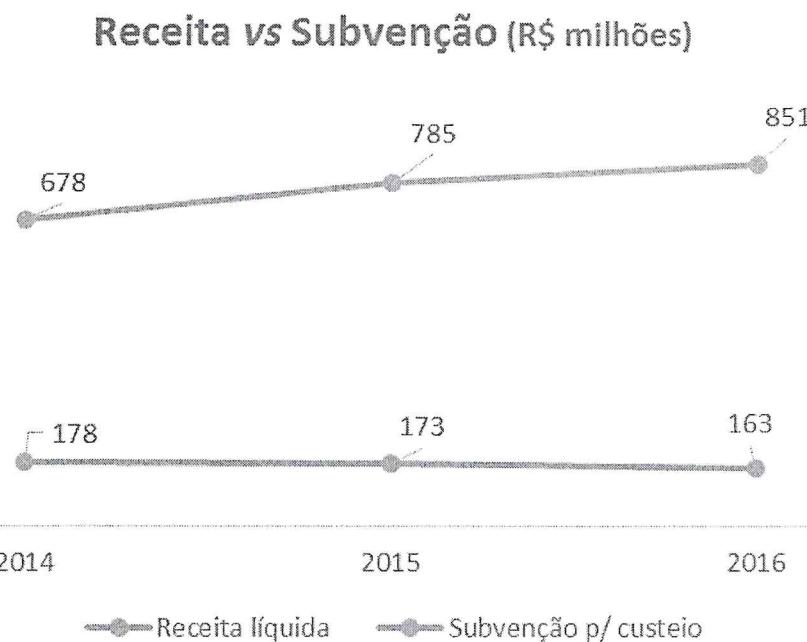
19. Como se constata na tabela acima, enquanto que em municípios de outras regiões metropolitanas as tarifas de trem são iguais ou superiores às tarifas de ônibus, nos casos da CBTU, a tarifa de trem não passa de 50% do valor da tarifa de ônibus intramunicipal, se limitando

a irrisórios 14% nos casos de João Pessoa/PB e Maceió/AL.

DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DA EMPRESA E DOS SUBSÍDIOS FEDERAIS

20. A defasagem tarifária, demonstrada no item anterior, tem contribuído para elevar o prejuízo da CBTU ao longo dos anos e reduzir seu patrimônio, além de comprometer sua capacidade de investimento, inclusive para manutenção e segurança das operações. No Gráfico 1, evidencia-se que apesar das subvenções crescentes do Tesouro Nacional ao longo dos anos, a empresa vem apresentando prejuízo.

Gráfico 1: Resultado Líquido e Subvenções do Tesouro Nacional



Fonte: SIEST

21. Os dados contábeis da CBTU (Tabela 4) demonstram que as despesas gerais e administrativas vêm crescendo ao longo do tempo, aumentando a diferença entre as receitas e os custos da operação, tornando-a cada vez mais deficitária, com a consequente necessidade de aumento dos valores das subvenções do Tesouro Nacional.

22.

Tabela 4: Resumo contábil.

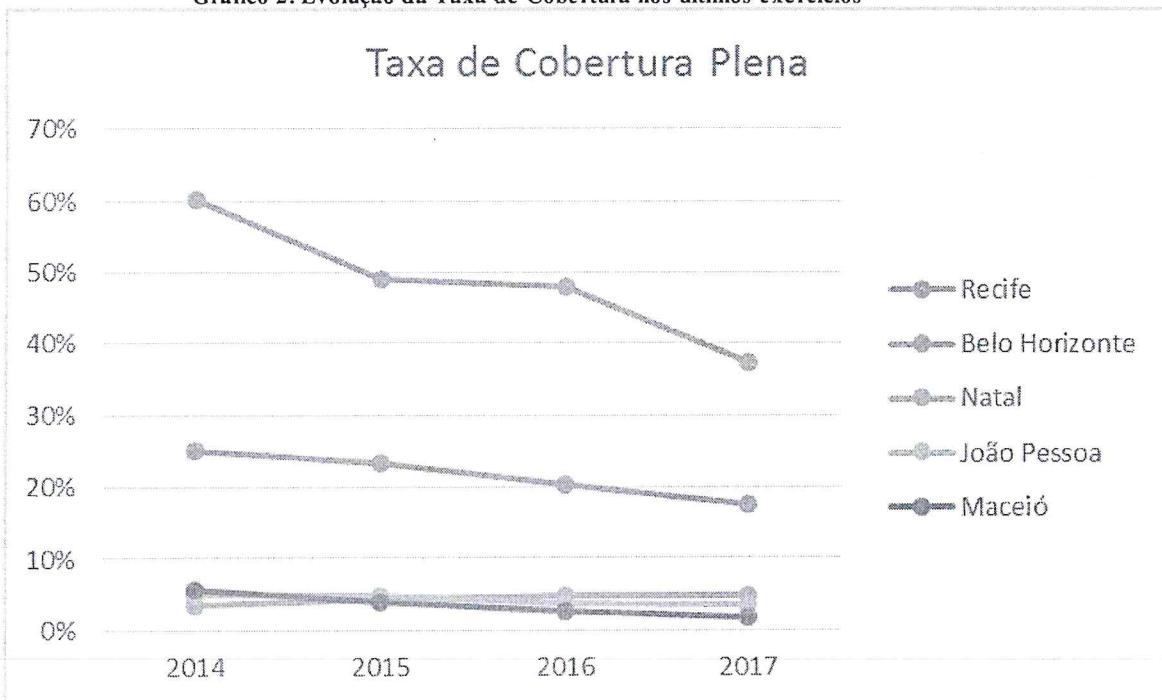
Principais Contas	%	Variação	Valores em R\$ milhões		
			2016	2015	2014
DADOS CONTÁBEIS - CBTU					
Balanço patrimonial - BP					
Ativo Circulante	1%	5	348	343	438
Ativo não Circulante	{1%}	{23}	4.248	4.271	4.071
Realizável a Longo Prazo	{0%}	{0}	300	300	223
Imobilizado	{1%}	{22}	3.938	3.960	3.834
Total do Ativo	{0%}	{18}	4.596	4.615	4.510
Passivo Enível	9%	417	4.983	4.566	3.837
Passivo circulante	7%	252	3.943	3.691	3.075
Passivo não circulante	19%	165	1.040	875	762
Empréstimos, Financiamentos e Debêntures	{17%}	{38}	185	223	150
Provisões para Ações Judiciais	{10%}	{139}	1.197	1.336	1.070
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	31%	201	855	654	611
Patrimônio Líquido	{897%}	{435}	{387}	49	673
Demonastração do resultado do exercício - DRE					
Receita Líquida de Vendas e Serviços	{6%}	{10}	163	173	178
Custo de Mercadoria e Serviços	14%	{88}	{708}	{620}	{509}
Lucro Bruto	22%	{98}	{545}	{447}	{331}
Despesas de Pessoal, Comerciais e Administrativas	9%	{10}	{116}	{107}	{87}
Resultado Financeiro	5%	{25}	{545}	{520}	{334}
Subvenção do Tesouro Nacional	8%	66	851	785	678
Lucro/Prejuízo Líquido do Exercício	{48%}	397	{435}	{832}	{769}

Fonte: SIEST e Demonstrações Financeiras.

23. Por fim, o Gráfico 2 apresenta a Taxa de Cobertura Plena – TCP – nos últimos anos. Tal taxa mede a cobertura econômica com receitas próprias, frente ao custo total de funcionamento, sendo o principal índice financeiro da empresa.

24.

Gráfico 2: Evolução da Taxa de Cobertura nos últimos exercícios



Fonte: Relatório de atividades CBTU dez/2017

25. Observa-se, desta forma, que a companhia não consegue cobrir nem 50% dos custos da operação com recursos próprios. Assim, o ônus de seu funcionamento recai sobre todos os contribuintes, inclusive sobre aqueles que residem e trabalham em outros estados e que jamais se beneficiaram ou se beneficiarão dos serviços prestados pela CBTU, uma vez que os custos são cobertos por meio de subvenções do Tesouro Nacional, cujo valor, em 2016, foi de R\$ 851 milhões.

26. Adicionalmente, no período de 2007 a 2016 a União realizou, nos sistemas da CBTU, investimentos acumulados da ordem de R\$ 1,56 bilhões, uma vez que a empresa não vem conseguindo gerar resultados positivos, impossibilitando a realização desses investimentos com recursos próprios.

DA NECESSIDADE DE READEQUAÇÃO TARIFÁRIA

27. Dada a situação de restrição fiscal da União, e tendo em vista que o Novo Regime Fiscal, instituído pela Emenda Constitucional nº 95/2016, definiu o crescimento real zero para as despesas primárias da União pelo prazo de 20 anos, cada vez menos recursos podem ser destinados a investimentos da companhia, o que pode comprometer, inclusive, a segurança das operações.

28. Ademais, a situação atual caracteriza, a nosso ver, uma afronta à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que prescreve em seu art. 9º:

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador (grifo nosso).

DA INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA COM OUTROS MODOS DE TRANSPORTE URBANO

29. Ressalte-se que, além do reajuste tarifário, mostra-se necessário também rever a política de integração tarifária com os demais modos de transporte urbano, em especial com ônibus. Alguns dos sistemas não têm qualquer integração (Maceió, Natal e João Pessoa), em desacordo com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587, de 2012, art. 5º, II).

30. Já o sistema de Recife, que embora tenha um alto percentual de integração (65%, conforme Relatório de Gestão de 2016), apenas uma pequena fração da arrecadação é destinada ao sistema ferroviário, sendo o principal fator que faz com que, da tarifa nominal de R\$ 1,60, a CBTU tenha obtido em 2016 a receita efetiva média de apenas R\$ 0,58. Portanto, é fundamental e urgente que sejam revistos os termos do acordo de integração e repartição da receita tarifária de modo a não causar danos ao patrimônio da empresa.

DA REVISÃO TARIFÁRIA ESCALONADA

31. Dada a situação fiscal da União, e os argumentos supra, é imperioso que se evidem esforços para que seja feito o reequilíbrio tarifário, recompondo assim os valores cobrados pela CBTU.

32. Conforme se verifica nas demonstrações contábeis da empresa de 2016, Quadro 6.4 do Relatório de Gestão[2], desconsiderando as despesas financeiras, para cobrir o custo dos serviços prestados, despesas gerais e administrativas, depreciações, etc., seria necessária uma receita tarifária bruta da ordem de R\$ 1.038 milhões[3]. Para haver um equilíbrio econômico-financeiro da empresa, após considerar as gratuidades legais e a partição de receita em razão da integração com ônibus, calcula-se que a tarifa nominal deveria ser da ordem de R\$ 6,98[4].

33. No entanto, em atenção ao princípio da modicidade tarifária, considera-se importante ter como referência para as tarifas da CBTU o valor da tarifa de ônibus local. Muito embora possa haver outros critérios de modicidade tarifária, possivelmente acima das tarifas de ônibus, a referência às tarifas de ônibus deve ser presumidamente suficiente para atender à modicidade tarifária, inclusive por ter sido definido pelo Poder Público local, já consideradas as peculiaridades da realidade de cada região metropolitana. A Tabela 5 a seguir apresenta esses valores para fins referenciais.

Tabela 5 - Referência de valores para fins de modicidade tarifária local

Região Metropolitana	Valor atual da tarifa de ônibus
Belo Horizonte	R\$ 4,05
Recife	R\$ 3,20
João Pessoa	R\$ 3,55
Maceió	R\$ 3,65
Natal	R\$ 3,35

34. Considerando o impacto social que tal recomposição tarifária causará, assim como o princípio da anualidade da correção das tarifas, sugere-se que a revisão dos valores seja realizada de forma escalonada, em três etapas, sendo a primeira imediatamente, a segunda após 12 meses, e a terceira após 24 meses. Para tanto, entende-se que o primeiro reajuste deve ser feito de modo a recuperar a perda monetária em razão da inflação de preços ocorrida desde o último aumento dado em cada sistema. A Tabela 6 apresenta esses valores corrigidos até fev/2018.

Tabela 6 - 1ª Etapa de revisão tarifária - Implementação imediata - Correção Monetária

Região Metropolitana	Valor atual da tarifa	Data do último reajuste	IPCA acumulado	Tarifa corrigida	Tarifa corrigida e arredondada
Belo Horizonte	R\$ 1,80	dez/06	89%	R\$ 3,40	R\$ 3,40
Recife	R\$ 1,60	jan/12	45%	R\$ 2,31	R\$ 2,30
João Pessoa	R\$ 0,50	jan/03	137%	R\$ 1,19	R\$ 1,20
Maceió	R\$ 0,50	jan/03	137%	R\$ 1,19	R\$ 1,20
Natal	R\$ 0,50	dez/02	143%	R\$ 1,21	R\$ 1,20

35. Para a segunda etapa da revisão tarifária, a ocorrer 12 meses após a primeira, sugere-se que se tenha como referência a relação com as tarifas de ônibus locais na época do último reajuste. A tarifa de Belo Horizonte, reajustada pela última vez em 2006, correspondia a 97% da tarifa de ônibus. Em Recife, essa relação era de 74% na época do último aumento dado em 2012. A média simples de Belo Horizonte e Recife foi, portanto, de 86%.

36. Não se sugere considerar para o cálculo desta média os sistemas de João Pessoa, Maceió e Natal porque, mesmo em 2003, época do último aumento, a tarifa de R\$ 0,50 da CBTU era irrisória, entre 38% e 43% do ônibus, o que inviabilizaria o equilíbrio econômico-financeiro da empresa. A Tabela 7 demonstra essas contas com base nos valores atuais das tarifas de ônibus, devendo ser atualizada pelo IPCA na época de sua implementação.

Tabela 7 - 2ª Etapa de revisão tarifária - Implementação após 12 meses
Recomposição da relação com as tarifas de ônibus

Região Metropolitana	Relação das tarifas CBTU / ônibus no último reajuste da CBTU*	Relação tarifária aplicada	Tarifa parcialmente recomposta
Belo Horizonte	97%	86%	R\$ 3,48
Recife	74%	86%	R\$ 2,75
João Pessoa	-	86%	R\$ 3,05

Maceió	-	86%	R\$ 3,14
Natal	-	86%	R\$ 2,88
Média simples	86%		
* João Pessoa, Maceió e Natal não são consideradas na média por terem, mesmo em 2003, relação com a tarifa de ônibus extremamente baixa, inviabilizando o equilíbrio econômico-financeiro da operação.			

37. Para a terceira etapa da revisão tarifária, sugere-se a definição das tarifas de forma a equivalerem com o valor da tarifa de ônibus, conforme exposto, de modo a observar o princípio da modicidade tarifária à luz da realidade local. Esses valores são apresentados na Tabela 8 com base nas tarifas atuais de ônibus, cabendo sua atualização pelo IPCA na época da implementação.

Tabela 8 - 3^a Etapa de revisão tarifária - Implementação após 24 meses
Equivalente às tarifas de ônibus

Região Metropolitana	Tarifa Recomposta
Belo Horizonte	R\$ 4,05
Recife	R\$ 3,20
João Pessoa	R\$ 3,55
Maceió	R\$ 3,65
Natal	R\$ 3,35

38. Levando em consideração que a tarifa para os cinco sistemas metropolitanos que traria o equilíbrio econômico-financeiro à CBTU seria de R\$ 6,98, a 3^a etapa de revisão tarifária estaria caminhando em direção à sustentabilidade da empresa, com a modicidade tarifária garantida por adotar o critério da referência às tarifas de ônibus locais. Caberá a estudos futuros a reavaliação da estrutura tarifária e de custos da CBTU, inclusive com a possibilidade de utilização de outros critérios de modicidade tarifária, de modo a buscar seu pleno equilíbrio econômico-financeiro.

CONCLUSÃO

39. Os valores de tarifas unitárias praticados pela CBTU encontram-se desatualizados há muitos anos, em alguns casos, desde 2003.

40. A situação tem onerado toda a sociedade, uma vez que cabe à União, principal controladora da empresa, subsidiar os valores das tarifas por meio de subvenções crescentes nos últimos anos, tendo atingido o valor de R\$ 851 milhões em 2016.

41. Cumpre evidenciar que, no contexto atual do Novo Regime Fiscal (Emenda Constitucional no 95/2016), e conforme o princípio do equilíbrio entre receitas e despesas, constante da Lei de Responsabilidade Fiscal, que atribui à União a adoção de medidas voltadas a busca desse equilíbrio, é imperativo buscar alternativas de melhoria da eficiência do gasto público.

42. Dessa forma, dada a situação fiscal da União e os estudos e recomendações colecionados ao longo dos anos, é imperioso que seja feito o reequilíbrio dos valores de tarifas praticados pela empresa, nos termos da Tabela 9 a seguir:

Tabela 9 - Resumo - Recomposição tarifária escalonada (em R\$)

Região Metropolitana	Tarifa atual	1 ^a Etapa Imediata	2 ^a Etapa abril/2019	3 ^a Etapa abril/2020
Belo Horizonte	1,80	3,40	3,48	4,05
Recife	1,60	2,30	2,75	3,20
João Pessoa	0,50	1,20	3,05	3,55
Maceió	0,50	1,20	3,14	3,65
Natal	0,50	1,20	2,88	3,35

Obs.: as tarifas de 2019 e 2020 deverão ser atualizadas pelo IPCA e arredondadas oportunamente.

43. Recomenda-se à CBTU que seja revista a política de integração tarifária, especialmente no sistema de Recife-PE e que seja feita a recomposição de tarifas da forma escalonada, na forma acima proposta, de modo a minimizar o impacto social, devendo a empresa continuar a buscar o pleno equilíbrio econômico-financeiro no futuro.

[1] Ação popular nº 5005299-31.2018.4.04.7100/RS.

[2] Relatório de Gestão Exercício de 2016 disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/images/relatorios/gestao2016.pdf>. Acesso em 26/03/2018.

[3] Valor referencial calculado para fins da cobertura de todos os custos e despesas da empresa (exceto financeiras), incluindo: custos dos serviços prestados (R\$ 708 milhões); despesas

gerais (pessoal e comerciais) e administrativas (R\$ 116 milhões); depreciações e amortizações (R\$ 82 milhões); sentenças judiciais (R\$ 136 milhões); e outras (R\$ 652 mil). Foram subtraídos R\$ 6 milhões de receitas com alugueis e arrendamentos, chegando-se a uma receita tarifária bruta necessária da ordem de R\$ 1.038 milhões.

[4] Dividindo-se o custo total de R\$ 1.038 milhões pela demanda total de 172,9 milhões de passageiros, tem-se a tarifa efetiva média de R\$ 6,00. Para considerar as gratuidades legais e repartição de receita em razão da integração com o ônibus, tomou-se por base Belo Horizonte, cuja tarifa efetiva média em 2016 correspondeu a cerca de 86% da tarifa nominal. Assim, o equilíbrio econômico-financeiro da CBTU seria atingido com uma tarifa nominal de aproximadamente R\$ 6,98.

Brasília-DF, 26 de março de 2018

WAGNER ROBERTO SACCO
Analista de Infraestrutura - SDI/MPDG

FELIPE AUGUSTO SOARES ROLIM □
Coordenador-Geral Substituto - SEST/MPDG

THIAGO D'AROLLA PEDROSA GALVÃO
Assessor técnico - SDI/MPDG

NELSON SIMÃO DE CARVALHO JÚNIOR
Coordenador-Geral - SEST/MPDG

EDSON SILVEIRA SOBRINHO
Coordenador-Geral - SDI/MPDG

MARCEL OLIVI GONZAGA BARBOSA
Diretor - SDI/MPDG

MANOEL RENATO MACHADO FILHO
Diretor - SDI/MPDG

De acordo. Encaminhe-se o presente processo à Secretaria-Executiva do Ministério do Planejamento.

Brasília-DF, 26 de março de 2018

HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA
Secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura

FERNANDO ANTONIO RIBEIRO SOARES
Secretário de Coordenação e Governança das Empresas Estatais



Documento assinado eletronicamente por **EDSON SILVEIRA SOBRINHO, Coordenador-Geral**, em 27/03/2018, às 18:39.



Documento assinado eletronicamente por **MANOEL RENATO MACHADO FILHO**,
Diretor, em 28/03/2018, às 11:56.



Documento assinado eletronicamente por **MARCEL OLIVI GONZAGA BARBOSA**,
Diretor de Programa, em 28/03/2018, às 14:27.



Documento assinado eletronicamente por **WAGNER ROBERTO SACCO**, **Analista de Infraestrutura**, em 28/03/2018, às 14:40.



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO D AROLLA PEDROSA GALVAO**,
Assessor Técnico, em 28/03/2018, às 15:34.



Documento assinado eletronicamente por **HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA**,
Secretário, em 28/03/2018, às 18:46.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO ANTONIO RIBEIRO SOARES**,
Secretário, em 28/03/2018, às 19:02.



Documento assinado eletronicamente por **NELSON SIMÃO DE CARVALHO JUNIOR**,
Coordenador-Geral, em 28/03/2018, às 19:05.



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE AUGUSTO SOARES ROLIM**,
Coordenador-Geral Substituto, em 29/03/2018, às 09:21.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site
[<https://seimp.planejamento.gov.br/conferir>], informando o código verificador **5800038** e o
código CRC **11C29DEB**.



CBTU
Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Praça Procópio Ferreira, 86 – 2º ao 5º andar – Centro
20 221-901 Rio de Janeiro – RJ, Brasil
(21) 3733-3399 www.cbtu.gov.br

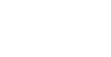
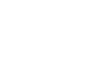
CNPJ: 42.357.483/0001-26 – NE: 3.330.008.324
Livro: REUNIÃO CONSELHO ADMINISTRAÇÃO – LIVRO N° 14

ATA DA 366^a (TRECENTÉSIMA SEXAGÉSIMA SEXTA) REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS – CBTU.

Aos vinte dias do mês de abril do ano de dois mil e dezoito, às dez horas, na sala de reuniões, situada no 5º andar, na Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte, estabelecida na Rua Januária, nº 81, Floresta, capital do estado de Minas Gerais, reuniu-se o Conselho de Administração da CBTU, sob a Presidência interina do Conselheiro PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO, com a presença dos Conselheiros SILVANI ALVES PEREIRA, ADRIANO DE AQUINO OLIVEIRA E SILVA, CIRANO LOPES DE OLIVEIRA e JOSÉ MARQUES DE LIMA - Diretor-Presidente da CBTU. O Presidente do Conselho iniciou a reunião para apreciação dos assuntos constantes em pauta, dessarte deliberaram nos termos que se seguem:

Item 1. Assinatura da ATA da quadragésima sétima Reunião Extraordinária e da trecentésima sexagésima quinta Reunião Ordinária. Os conselheiros aprovaram e assinaram as referidas atas.

Item 02. Entrega de atas do Conselho Fiscal. O CONAD recebeu as atas das 510^a e 511^a Reuniões Ordinárias do Conselho Fiscal, nada havendo a destacar. **Item 03. Apreciação dos Relatórios de Auditoria março/18; Acompanhamento dos processos em andamento no TCU.** O colegiado tomou conhecimento do referido Relatório, nada havendo a destacar. **Item 04. Desempenho Operacional – janeiro e fevereiro.** O Conselho recebeu a documentação pertinente e posicionou-se por deliberar a respeito na próxima Reunião Ordinária. **Item 05. Apreciação do Relatório de Ações Judiciais – fevereiro e março/2018.** O CONAD tomou conhecimento da documentação encaminhada, porém deliberará a respeito na próxima Reunião Ordinária. **Item 06. Aumento do Capital Social.** Nos termos das proposições de números um e dois, advindas da Diretoria de Administração e Finanças, aprovadas na 607^a Reunião Ordinária de Diretoria, este Conselho se manifestou favoravelmente ao aumento do capital social e solicitou ao Secretário que procedesse à feitura de Resolução, a ser publicada oportunamente. Foi solicitado ainda que seja apresentada ao CONAD a situação de todos os aumentos de capital já aprovados e ainda não realizados. **Item 7. Planejamento Estratégico de Tecnologia da Informação e Comunicação – PETIC e Plano Diretor de Tecnologia da Informação e Comunicação – PDTIC.** O Conselho recebeu a documentação pertinente e determinou que Companhia realize projeto para implementação imediata do Sistema Eletrônico de Informações – SEI, apresentando o cronograma na próxima reunião do CONAD. **Item 8. Discussão da Política de Gestão de Riscos e Análise de Riscos Plotados na Matriz.** Os Conselheiros acordaram em deixar, para a Reunião Ordinária vindoura, a apresentação do status dos citados itens. **Item 9. Plano de Demissão Voluntária (PDV) com alterações.** Em cumprimento ao Estatuto Social da CBTU, retirou-se da sala o

lizano Jepes:        



CBTU
Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Praça Procópio Ferreira, 86 – 2º ao 5º andar – Centro
20221-901 Rio de Janeiro – RJ, Brasil
(21) 3733-3399 www.cbtu.gov.br

CNPJ: 42.357.483/0001-26 – NE: 3.330.008.324
Livro: REUNIÃO CONSELHO ADMINISTRAÇÃO – LIVRO N° 14

Conselheiro Cirano Lopes. Ato contínuo, ingressou o Sr. Fernando Cagido, ocupante do cargo de Analista de Gestão – Economia. O referido técnico se dignou a explicar ao CONAD as alterações feitas no PDV, com intuito de sua adequação técnico-jurídica voltada à consequente aprovação do CONAD e devido encaminhamento. Inicialmente, o palestrante informou o colegiado de que ao Plano só poderiam se enquadrar empregados aposentados, bem como com a idade mínima de 55 anos e 25 anos de tempo de serviço. Na sequência, aquele economista, relatou que diante dessa alteração não seria afetado o público alvo inicialmente previsto, porém ela alcançaria o elegível. Após essa explanação, o Conselheiro Silvani solicitou ao Sr. Fernando que relatasse as vantagens do PDV, e ele informou àquele que há previsão de 16 remunerações representativas do prêmio cujos valores mínimo e máximo são R\$ 35.000,00 e R\$ 300.000,00. Posteriormente, foi entregue aos Conselheiros a CRT/230-18/DISEG cuja emitente é a REFER, na qual essa instituição previdenciária, em linhas gerais, não aprova o supracitado Plano. Diante desse cenário, o Presidente do colegiado esclareceu que não há necessidade de opinião da REFER para o andamento do processo, sendo necessário, entretanto, parecer que demonstre o impacto do PDV no Plano de Previdência. Destacou ainda que qualquer regra de PDV deve minimizar os impactos imediatos sobre a REFER, dado seu alto déficit, e preservar sua solvência; em seguida, suspendeu as deliberações. Para nova análise do Projeto de PDV, os conselheiros solicitaram que sejam providenciadas: 1) Dados atualizados de cada Plano patrocinado pela CBTU junto à REFER: a) Provisão Matemática; b) Ativos Totais; c) Ativos Líquidos; d) Déficit Atuarial; e) Folha mensal dos aposentados e pensionistas da CBTU; f) Receitas mensais, segregadas por tipo (contribuição ordinária da Empresa e dos empregados, penhora de receitas da CBTU, etc); 2) Parecer jurídico, consubstanciado após discussões entre o Jurídico da CBTU, do Ministério das Cidades e da REFER, sobre a viabilidade e os riscos de se incluir, como condição do PDV, a assinatura, pelo empregado, de Termo em que abra mão da possibilidade de saque de 25% do saldo junto à REFER, a que tem direito no momento de sua aposentadoria, passando a estar obrigado a converter 100% de seus valores em renda mensal (tal Termo poderia ser firmado com a CBTU, com a REFER, ou com ambas). 3) Estudo de PDV que inclua apenas para os empregados que não tenham aderido à REFER, como alternativa caso se conclua pela não viabilidade da assinatura do Termo citado no item anterior. **Item 10. Recomposição Tarifária - Ofício nº 25952/2018-MP e Nota Técnica nº 5340/2018-MP.** O colegiado analisou o ofício, bem como a nota técnica nesse item especificados, e, nesse diapasão, considerou-os de extrema valia, pois forneceram subsídios relevantes para sua deliberação. Igualmente, o CONAD examinou o material atualizado encaminhado pela Gerência Geral – Planejamento da CBTU para esta Reunião. Levando a conta todos os documentos já mencionados, bem como tendo em vista a aprovação que consta do item 9, da ata da 364ª Reunião Ordinária, o colegiado, *mutatis mutandis*, resolveu aprovar as novas tarifas, para implementação em data a ser definida pela Diretoria Executiva, com prazo máximo até 15 de maio de 2018, nos seguintes valores: Na Superintendência – STU/ Belo Horizonte: R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos); na STU/Recife: R\$ 3,00 (três reais); nas Superintendências de Natal, João Pessoa e Maceió: R\$ 1,00 (um real). O CONAD optou por não definir neste

... Cirano Lopes
... Cirano Lopes
... Cirano Lopes
... Cirano Lopes



CBTU
Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Praça Procópio Ferreira, 86 – 2º ao 5º andar – Centro
20221-901 Rio de Janeiro – RJ, Brasil
(21) 3733-3399 www.cbtu.gov.br

CNPJ: 42.357.483/0001-26 – NE: 3.330.008.324
Livro: REUNIÃO CONSELHO ADMINISTRAÇÃO – LIVRO Nº 14

momento uma Política de atualização tarifária, mas manterá o monitoramento sobre as receitas e despesas, voltando a tratar do assunto quando julgar oportuno. Os conselheiros decidiram ainda encaminhar Ofício ao Ministério do Planejamento comunicando sua deliberação, tendo em vista sua valiosa contribuição para a discussão. **Item 11. Ofício Circular nº 146/2018-MP, de 05.04.2018 - Orientações para Aplicação Imediata da Resolução CGPAR nº 23, de 18.01.2018.** O Conselho solicitou o encaminhamento do respectivo ofício à Gerência Geral – Gestão de Recursos Humanos. **Item 12. Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa/2017.** O CONAD concluirá a respectiva Carta e, desde logo, encaminhará a Gerência Geral – Governança, para que proceda à devida publicação. **Item 13. Diretrizes para Negociação Coletiva 2016/2017.** Em cumprimento ao Estatuto Social da CBTU, retirou-se da sala o Conselheiro Cirano Lopes. Logo após, por meio videoconferência, veio a participar da Reunião, o Sr. José Renato Freire de Lira - Gerente Geral – Gestão de Recursos Humanos. Primeiramente, o conselheiro Pedro Cunto informou que a SEST/MP vem buscando autorização para a proposição de acordo em relação às cláusulas financeiras para as empresas que, como a CBTU, estejam com o ACT 2017 judicializado e em negociação em relação ao ACT 2018. Em seguida, o CONAD traçou as seguintes diretrizes quanto às cláusulas sociais: 24ª cláusula – plano de saúde – alteração para atendimento das resoluções CGPAR nºs 22 e 23, com a retirada de regras do acordo e limitação de piso de reembolso apenas para os empregados que percebam os menores salários (faixa a ser proposta pela Diretoria); 30ª e 31ª cláusulas que, respectivamente tratam de conversão tecnológica e capacitação profissional – excluí-las vis a vis de competência da própria Companhia estabelecer, por ato de gestão administrativa, a qualificação necessária com fulcro no desempenho de tais atividades; 35ª cláusula – Férias, retirá-la, já que apenas replica o texto legal; 38ª cláusula – aviso prévio, retirá-la porquanto extrapolam a previsão legal; 41ª cláusula – abono (ausência) no dia do pagamento – suprimi-la, haja vista que a acessibilidade e tecnologia bancárias na atualidade dispensam sua necessidade e considerando-se que o Banco de Horas, a ser proposto no acordo, poderá atender a qualquer necessidade específica; 42ª cláusula – empregados estudantes, dispensa para realização de provas – elidi-la visto que o beneficiário, nesse casos, poderá se valer do Banco de Horas, a ser proposto no acordo; 47ª cláusula – obrigatoriedade de a Companhia fornecer, frequentemente, toalhas limpas e higienizadas aos empregados – suprimi-la diante da dificuldade de participarem, em procedimento licitatório, empresas interessadas na execução do serviço; 50ª cláusula – Compensação de dias (entre feriados), descartá-la pois o empregado poderá se valer do Banco de Horas, a ser proposto no acordo; e 72ª cláusula - multa de 10% do salário nominal do empregado ao descumprir cláusula acordada – alterá-la para que conste o valor fixo de R\$ 36,26 (trinta e seis reais e vinte e seis centavos) por empregado prejudicado, tendo por base o CCT/Fenaban. O CONAD definiu ainda que: 1) A Empresa deverá propor, nas atuais negociações, as regras para o estabelecimento de Banco de Horas a ser formalizado no ACT em discussão. Estas regras deverão ser deliberadas pela Diretoria e ratificadas pelo CONAD; 2) Deve ser revogada a regra atualmente em vigor, pela qual novos empregados têm direito a benefícios / gratificações / adicionais por tempo de trabalho anterior (sem nenhum impacto para a

Lirano Lopes:
Silviano
M. J. S. L.

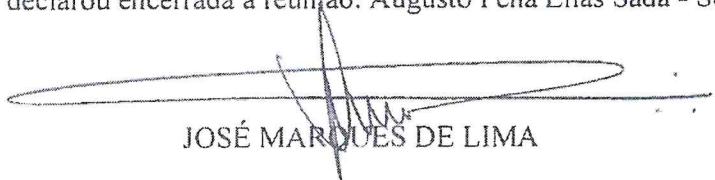


CBTU
Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Praça Procópio Ferreira, 86 – 2º ao 5º andar – Centro
20 221-901 Rio de Janeiro – RJ, Brasil
(21) 3733-3399 www.cbtu.gov.br

CNPJ: 42.357.483/0001-26 – NE: 3.330.008.324
Livro: REUNIÃO CONSELHO ADMINISTRAÇÃO – LIVRO Nº 14

situação dos atuais empregados, tendo em vista o direito adquirido); e 3) Devem ser revistas todas as regras da área de Pessoal, com o objetivo de identificar itens conflitantes com a legislação ou benefícios excessivos, tais como o citado no item anterior (2), estudo este que deverá ser apresentado ao CONAD em sua próxima reunião. **Item 14. Calendário de Reuniões – Confirmação da data da próxima Reunião.** A próxima Reunião do colegiado será no dia 28 de maio de 2018, na STU/Natal. Nada mais havendo a tratar, o Presidente do Conselho agradeceu a presença de todos e declarou encerrada a reunião. Augusto Pena Elias Sada - Secretário.

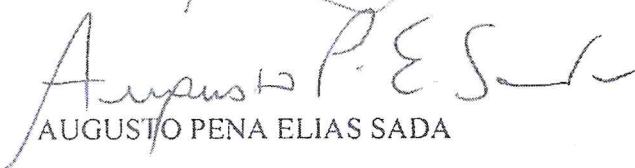

JOSÉ MARQUES DE LIMA


PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO


CIRANO LOPES DE OLIVEIRA


ADRIANO DE AQUINO OLIVEIRA E SILVA


SILVANI ALVES PEREIRA


AUGUSTO PENA ELIAS SADA



CBTU

Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Administração Central

RESOLUÇÃO DO DIRETOR-PRESIDENTE Nº 174 - 2018, DE 04 DE MAI DE 2018.

O Diretor-Presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Artigo 75 do Estatuto Social;

Considerando o disposto no Ofício nº 25952/2018 – Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão – MP, de 27 de março e na Nota Técnica Nota Técnica Conjunta da Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura - SDI SEST/MP nº 5340/2018 de 26 de março, ambas emitidas no ano corrente.

Considerando deliberações exaradas nas 364 e 366ª Reuniões Ordinárias do Conselho de Administração da CBTU, realizadas, respectivamente, em 26 de fevereiro e 20 de abril de 2018;

RESOLVE

Reajustar, a partir de 11 de maio de 2018, a tarifa do Sistema de Trens Urbanos de Maceió para R\$ 1,00 (um real).



JOSE MARQUES DE LIMA
Diretor Presidente

Distribuição:

- Intranet