



COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS- CBTU

## **RELATÓRIO DE GESTÃO – 2002**

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS**

Presidente da República  
**FERNANDO HENRIQUE CARDOSO**  
Ministro dos Transportes  
**JOÃO HENRIQUE DE ALMEIDA SOUSA**

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

Presidente  
**PAULO SERGIO DE OLIVEIRA PASSOS**  
Conselheiros  
**CÉSAR AUGUSTO SANTIAGO DIAS**  
**JENNER MELO DE SOUZA**  
**LUIZ OTAVIO MOTA VALADARES**  
**MÔNICA MARIA LIBÓRIO FEITOSA DE ARAÚJO**  
**NELIDA ESTER ZACARIAS MADELA**

**CONSELHO FISCAL**

Presidente  
**ÉLCIO LOUREIRO DIAS GONÇALVES**  
Conselheiros Efetivos  
**ADRIANA QUEIROZ DE CARVALHO**  
**JOSÉ EDUARDO MADEIRA DE MAGALHÃES**  
Conselheiros Suplentes  
**AGUINALDO JOSÉ TEIXEIRA**  
**MAURÍCIO CARDOSO OLIVA**  
**RIVALDO PINHEIRO DANTAS**

**DIRETORIA**

Diretor-Presidente  
**LUIZ OTAVIO MOTA VALADARES**  
Diretor Técnico  
**RAMIRO ABRANTES LOPES RIBEIRO**  
Diretor de Administração e Finanças  
**ARRENALDO BONAVITA TEIXEIRA**

# **SUMÁRIO**

## **APRESENTAÇÃO**

### **1 MENSAGEM AOS ACIONISTAS**

### **2 ASPECTOS GERAIS**

#### **2.1 CARACTERIZAÇÃO**

#### **2.2 FINALIDADES ESSENCIAIS**

#### **2.3 ÁREA DE ATUAÇÃO**

### **3 PLANO DE TRABALHO**

#### **3.1 ORÇAMENTÁRIO**

#### **3.2 FINANCEIRO**

#### **3.3 DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL**

#### **3.4 RECURSOS HUMANOS**

#### **3.5 JURÍDICO**

#### **3.6 RESULTADOS ALCANÇADOS**

#### **3.7 DILIGÊNCIAS**

#### **3.8 DÍVIDAS INTERNA E EXTERNA**

#### **3.9 DEMONSTRATIVO DAS CONTRIBUIÇÕES PARA A REFER**

#### **3.10 CONVÊNIOS E TRANSFERÊNCIAS DE RECURSOS**

### **4 PROGRAMA DE DESCENTRALIZAÇÃO**

#### **4.1 RECIFE**

#### **4.2 BELO HORIZONTE**

#### **4.3 FORTALEZA**

#### **4.4 SALVADOR**

### **5 NOVOS PROJETOS**

### **6 UNIDADES ADMINISTRATIVAS**

#### **6.1 ADMINISTRAÇÃO CENTRAL**

#### **6.2 RECIFE**

#### **6.3 BELO HORIZONTE**

#### **6.4 FORTALEZA**

#### **6.5 SALVADOR**

#### **6.6 MACEIÓ**

#### **6.7 JOÃO PESSOA**

#### **6.8 NATAL**

## **APRESENTAÇÃO**

Este relatório tem por objetivo atender ao processo de prestação de contas relativo ao exercício de 2002, atendendo ao Ofício - Circular nº 006/02/CGU-RJ, de 17 de dezembro de 2002 e em conformidade com a Instrução Normativa nº 02/2000, de 20 de dezembro de 2000, da Secretaria Federal de Controle Interno, publicada no DOU de 22 de dezembro de 2000.

A elaboração do Relatório de Gestão 2002 também visou propiciar, ao longo de seu desenvolvimento, a apresentação do desempenho desta administração sob o prisma de avaliação conceituado no Memorando-Circular nº 109 DG/SFC/MF, daquela Secretaria, de 28 de novembro de 2001.

São partes integrantes deste relatório:

#### **Capítulo 1 – Mensagem aos Acionistas**

Apresentação, da Diretoria para os acionistas da CBTU, de uma visão mais ampla das principais realizações no exercício, das evoluções em relação às expectativas do período e considerações gerais sobre demais fatos relevantes;

#### **Capítulo 2 – Aspectos Gerais**

Principais dados sobre a Companhia, tais como: composição acionária, características, missão, objetivos, em conformidade com o Plano Plurianual 2000/2003 e macroações a serem implantadas, de acordo com a orientação estratégica do Presidente da República e do Ministério dos Transportes;

#### **Capítulo 3 – Plano de Trabalho**

Abordagem corporativa dos principais aspectos da gestão, tais como: orçamentário, financeiro, organizacional e jurídico, apresentando também informações sobre diligências, evolução da dívida, convênios e transferências, acompanhamento dos empréstimos e resultados alcançados no exercício.

#### **Capítulo 4 – Programa de Descentralização**

Evolução dos Programas de Descentralização dos sistemas de trens urbanos operados pela Companhia, sob os aspectos institucionais e orçamentários, principais avanços das obras em implantação e serviços complementares;

#### **Capítulo 5 – Novos Projetos**

Em decorrência da experiência adquirida no desenvolvimento dos Programas de Descentralização, a CBTU vem sendo requisitada para apoiar a implantação de sistemas metro-ferroviários em outras regiões metropolitanas do País.

#### **Capítulo 6 – Unidades Administrativas**

Apresentação de cada unidade administrativa, com as principais ações desenvolvidas, além das de manutenção e complementares às do Programa de Descentralização para melhoria da operação atual, dados operacionais, indicadores e análise de desempenho.

## **1 - MENSAGEM AOS ACIONISTAS**

## **Senhores acionistas,**

Como estratégia para viabilizar a transferência dos nossos sistemas aos governos locais, optamos por enfatizar, inicialmente, as realizações físicas em nossos sistemas tornando-os atrativos, em antecipação às negociações políticas envolvidas neste delicado processo.

Ao longo dos últimos anos, tais realizações físicas têm sido levadas a termo, o que possibilitou, mais ativamente neste exercício, intensificarmos as gestões políticas inerentes ao processo de estadualização. Paralelamente, vimos nos reestruturando e aprimorando nossos processos e métodos, objetivando alcançar melhores resultados empresariais.

Logramos êxito ao transferir, em 28 Junho, o Sistema de Fortaleza para o Governo do Estado do Ceará para o que, a entrada em eficácia do contrato de financiamento assinado com o Banco Mundial, para o segundo estágio do Projeto Metrofor, foi condição de efetivação. Demos prosseguimento à implantação do Projeto, compromisso da União, onde concluímos as obras da via de carga e os projetos dos sistemas fixos, estando em desenvolvimento o trecho subterrâneo e as edificações do Pátio de Manutenção.

Propiciamos as condições objetivando a transferência ao Estado do Sistema de Belo Horizonte, ao estender a prestação do serviço por toda a Linha 1 do metrô, da estação Eldorado até Vilarinho, e concluir o recebimento da frota de material rodante. De forma complementar, efetivamos a necessária recuperação tarifária do sistema, consolidando sua integração ao sistema local de transportes.

Visando a transferência ao Estado do Sistema de Recife, expandimos a operação do metrô até Camaragibe, na Linha Centro, bem como aceleramos as obras ao longo da Linha Sul, além da entrada em operação do primeiro trem climatizado, garantindo o conforto aos usuários daquele sistema.

Quanto aos demais sistemas, destacamos:

Em Salvador, demos prosseguimento às obras do trecho subterrâneo, à construção dos elevados e das estações do trecho Lapa - Pirajá, além da contratação do estudo de modelagem da concessão do trecho Calçada - Paripe, cumprindo condições e prazos para a efetivação da transferência do sistema no horizonte projetado.

Os Programas de Recomposição dos Sistemas de Natal, de João Pessoa e de Maceió, bem como as obras complementares no Sistema de Fortaleza, acertadas com o Governo do Estado do Ceará no processo de estadualização, tiveram continuidade, em que pese as dificuldades orçamentárias impostas no ano, cujo limite de empenho liberado para o total dos projetos da Companhia foi equivalente a 57% do valor do orçamento aprovado.

Com o reconhecimento da competência desenvolvida nos últimos anos para as soluções do transporte urbano, nos foi permitido, neste exercício, o início da atuação conjunta com o Governo Estadual para a implantação das Linhas 3 e 4 do Metrô do Rio de Janeiro.

Dando sustentação aos nossos ambiciosos projetos, obtivemos aprovação para complementar nossa necessidade de pessoal efetivo, por meio de concurso público, a ser implementado no próximo ano.

Por entendermos que os desafios delegados à Companhia, além dos projetos de natureza ferroviária, como planos integrados de transportes, avaliações econômico-financeiras, estudos de impacto sócio-ambientais, pesquisas sócio-econômicas, projetos de estações e urbanismo e estudos de concessão à iniciativa privada, já configuraram um novo modelo de atuação da CBTU, evoluindo do enfoque estritamente ferroviário, em termos de planejamento, estudos e projetos, para uma visão de sistemas de transporte, para o que será necessária a autorização para alteração/ajuste do Objeto Social da Companhia, tornando-o mais adequado à realidade e permitindo uma maior versatilidade.

Finalizando, queremos destacar o papel que, com a fundamental ajuda de nossos empregados, pudemos desenvolver no ano, atuando como empresa cidadã, tendo implementado o Programa CBTU – Estação Cidadania com seus projetos sociais, que nos orgulham e fazem parte de nossas atribuições, conforme as entendemos.

### **A DIRETORIA**

## **2 – ASPECTOS GERAIS**

## **2.1 - CARACTERIZAÇÃO**

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU foi criada a 22 de fevereiro de 1984, pelo Decreto Lei nº 89.396, vinculada à Secretaria Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e das Comunicações, na forma de uma Sociedade de Economia Mista, subsidiária da Rede Ferroviária Federal – RFFSA.

Com a edição da Lei nº 8.693, de 3 de Agosto de 1993, dispondo sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros da União para os Estados e Municípios, o controle acionário da CBTU foi transferido, em 10 de março de 1994, da RFFSA para a União. Desde então, a CBTU passou a ser vinculada diretamente ao Ministério dos Transportes, tendo a missão de modernizar, expandir e implantar os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, dando mobilidade à população, de forma a contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e para melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos.

Tem como missão atender às necessidades de deslocamento da população, integrando o transporte no contexto do desenvolvimento econômico-social, melhorando a qualidade de vida e reduzindo as desigualdades sociais.

Em 28 de novembro de 2002 foi realizada Assembléia Geral Extraordinária, na qual foi aprovado o aumento do capital social para R\$ 2.081.129.066,00, representado por 163.515.901.734 de ações ordinárias nominativas, tendo como principal acionista a União, com 99,9% do capital.

## **2.2 – FINALIDADES ESSENCIAIS**

A CBTU, de acordo com seu Estatuto Social, Cap. II – art. 4º, tem por objeto social:

- a execução dos planos e programas aprovados pelo Ministério dos Transportes em consonância com o Plano Nacional de Viação e destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbanos;
- o planejamento, o estudo, os projetos, a construção e a implantação de serviços de transporte urbano por trem de superfície, nas Regiões Metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços, em estreita relação com a política de transporte e desenvolvimento urbano;
- a operação e a exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano;
- a execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender seu objeto social.

## **2.3 – ÁREA DE ATUAÇÃO**

A CBTU vem desenvolvendo suas atividades em oito dos principais centros urbanos do País. Atuou como operadora em Belo Horizonte, Recife, João Pessoa, Maceió, Natal e Salvador e como gestora do Programa de Modernização do Sistema de Trens Urbanos do Rio de Janeiro. Também teve atuação na execução descentralizada do sistema no metrô do Rio de Janeiro, para a implantação das linhas 3 e 4. Em Fortaleza, a partir de junho, o sistema foi transferido ao Estado, ficando a operação a cargo da Companhia Cearense de Trens Urbanos – Metrofor.

A estruturação da Companhia é apresentada a seguir:

Administração Central

Superintendência de Trens Urbanos de Recife

Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte

Superintendência de Trens Urbanos de Salvador

Superintendência de Trens Urbanos de Fortaleza (extinta em junho, com a transferência da administração do sistema para o Estado do Ceará)

Gerência de Trens Urbanos de Maceió

Gerência de Trens Urbanos de João Pessoa

Gerência de Trens Urbanos de Natal

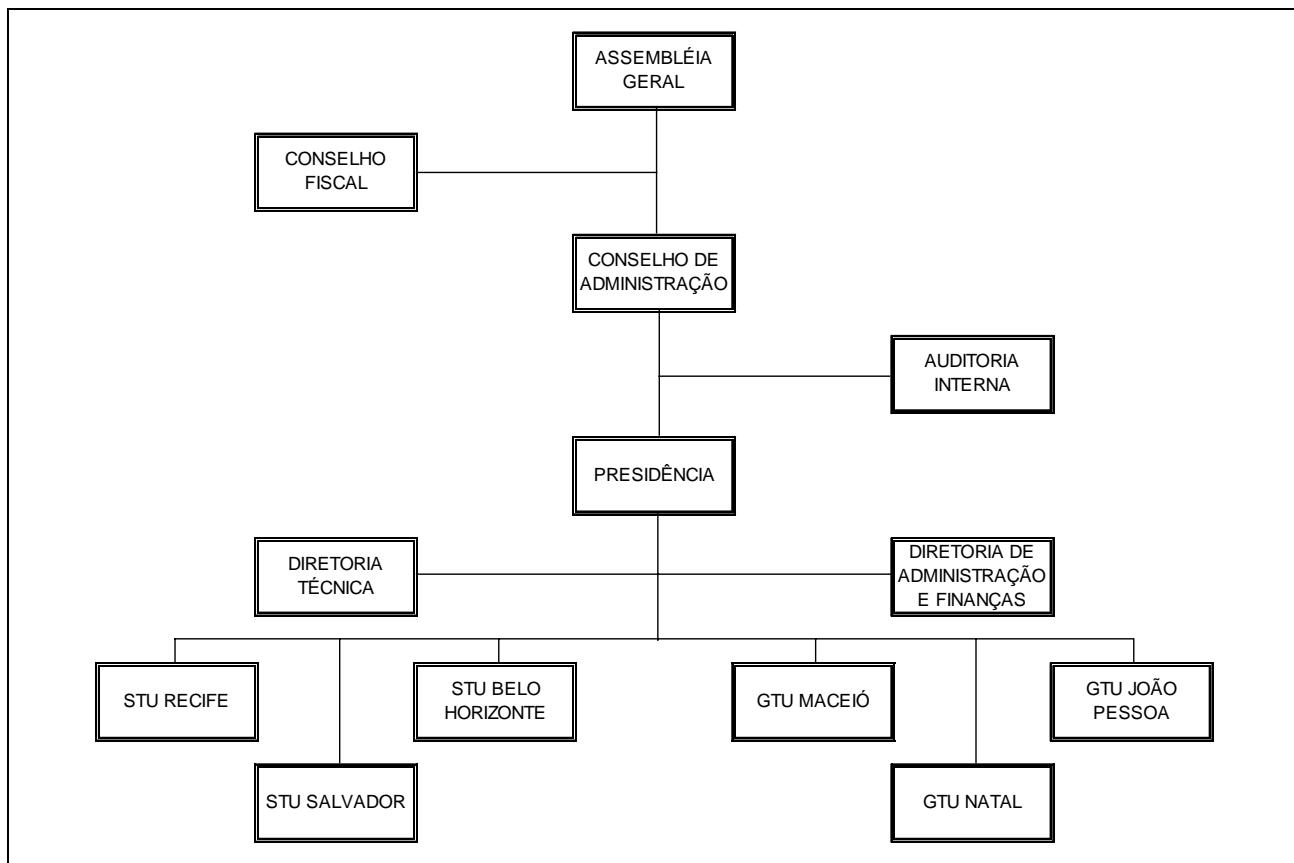
---

### CARACTERÍSTICAS GERAIS

EXTENSÃO DA VIA (km)	217,2
Eletrificada	66,9
Não eletrificada	150,3
Bitola estreita – 1,00m	163,8
Bitola larga – 1,60m	53,4
Nº ESTAÇÕES	96
Nº OFICINAS	8
TUE's EXISTENTES	58
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	15
CARROS EXISTENTES	100
EFETIVO DE PESSOAL (PCS CBTU)	2.818
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	18

Obs.: Não inclui o sistema de Fortaleza, estadualizado em 28/06/2002

## ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



### **3 – PLANO DE TRABALHO**

### **3.1 – ORÇAMENTÁRIO**

O Orçamento Geral da União para 2002, aprovado por intermédio da Lei nº 10.407 de 10 Jan, destinou à CBTU recursos no valor de R\$1.128.185.706, cuja evolução orçamentária está apresentada no quadro a seguir:

ORÇAMENTO 2002 - EVOLUÇÃO / DESEMPENHO										
	Aprovado Inicial Lei nº 10.407 (a)	Disponível Inicial Dec. nº 4.120 (b)	% (b/a)	Aprovado Final (c)	Disponível Final (d)	% (d/c)	Realizado (e)	% (e/d)	% (c/a)	R\$Mil % (d/b)
<b>Investimentos (1)</b>	456.500	52.264	11	431.737	247.995	57	246.839	100	95	475
<b>Custeio (2)</b>	331.473	331.472	100	341.930	322.880	94	289.507	90	103	97
<b>Dívida</b>	354.519	354.519	100	354.519	354.519	100	304.064	86	100	100
<b>Total</b>	<b>1.142.492</b>	<b>738.255</b>	<b>65</b>	<b>1.128.186</b>	<b>925.394</b>	<b>82</b>	<b>840.410</b>	<b>91</b>	<b>99</b>	<b>125</b>

Obs.: (1) Inclui Reaparelhamento Administrativo e Recomposição dos Sistemas de Fortaleza, Natal, Maceió e João Pessoa.

(2) Inclui Proteção ao Trabalhador, Pessoal/Encargos, Refer e Sentenças Judiciais.

O Decreto nº 4.120 de 07 Fevereiro definiu os limites orçamentários anuais para os Ministérios que procederam a distribuição interna entre suas respectivas Entidades.

Com as movimentações orçamentárias realizadas durante o exercício, o Orçamento Aprovado atingiu o valor de R\$ 1.128.186 mil e o Orçamento Disponível assumiu o montante de R\$ 925.394 mil.

Com relação aos Investimentos, o andamento dos projetos poderia ter sido acelerado não fosse o comportamento do fluxo de liberação dos limites orçamentários pois verifica-se que, mesmo com a evolução do Orçamento Disponível de 475% em relação ao estabelecido inicialmente, ele representa somente 57% do Orçamento Aprovado Final, tendo sido executado integralmente. A queda verificada em relação ao valor Aprovado Final deve-se ao cancelamento de dotações indisponíveis relativas a diversos Projetos.

Ressalta-se a edição da Lei nº 10.608 de 11 Dez que aprovou o crédito especial para a Implantação do Metrô do Rio de Janeiro – ligação Linhas 3 e 4, no valor de R\$ 31.520 mil, revertendo o publicado na Retificação à LOA.

Por fim lembramos as restrições impostas, a partir de maio, à execução orçamentária de diversas despesas de custeio pelo Decreto nº 4.231. Em julho foi excluída a Atividade de *Manutenção e Operação dos Sistemas de Transportes* e somente em setembro foram suspensas todas as restrições às demais Atividades.

De forma geral o resultado orçamentário da CBTU foi positivo, na medida em que as ações empreendidas pela Companhia, representadas pela elaboração de créditos orçamentários e a busca dos respectivos limites, além da criteriosa gestão dos recursos, implicaram na realização quase que integral dos montantes disponibilizados para Projetos, Atividades e Operações Especiais. As gestões visando a incorporação de novos projetos foram intensificadas e os avanços físicos dos projetos em andamento foram bastante expressivos.

ORÇAMENTO DA CBTU								
DESCRÍÇÃO		RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	JBIC	OUTRAS FONTES (1)	R\$Mil
<b>PESSOAL E ENCARGOS</b>	APROV	8.860	101.111				7.990	117.961
	REAL	8.649	100.808				4.460	113.917
<b>SENTENÇAS TRABALHISTAS</b>	APROV		66.210					66.210
	REAL		63.894					63.894
<b>OUTROS CUSTEIOS</b>	APROV	33.889	54.710				108	88.707
	REAL	27.074	41.426				61	68.561
<b>SENTENÇAS CÍVEIS</b>	APROV		49.017					49.017
	REAL		24.333					24.333
<b>REFER</b>	APROV		3.127					3.127
	REAL		2.907					2.907
<b>PROTEÇÃO AO TRABALHADOR</b>	APROV		15.825				1.083	16.908
	REAL		15.075				820	15.895
<b>INVESTIMENTOS (2)</b>	APROV	1.110	107.283	72.322	123.022	128.000		431.737
	REAL	734	37.240	59.195	58.670	91.000		246.839
<b>SERVIÇO DA DÍVIDA</b>	APROV		354.519					354.519
	REAL		304.064					304.064
<b>TOTAL</b>	APROV	<b>43.859</b>	<b>751.802</b>	<b>72.322</b>	<b>123.022</b>	<b>128.000</b>	<b>9.181</b>	<b>1.128.186</b>
	REAL	<b>36.457</b>	<b>589.747</b>	<b>59.195</b>	<b>58.670</b>	<b>91.000</b>	<b>5.341</b>	<b>840.410</b>

(1) Saldos de Exercícios Anteriores

(2) Estão incluídos os Programas de Recomposição dos Sistemas de Natal, Maceió, João Pessoa e Fortaleza (obras pactuadas quando da transferência para o Governo do Estado) E Reaparelhamento Administrativo

Apresenta-se a seguir uma análise da evolução dos principais projetos e ações à luz das restrições orçamentárias:

### Recife

O desenvolvimento do projeto teria sido intensificado com uma maior disponibilização de limite orçamentário durante o ano, evitando-se os cancelamentos ocorridos no final do exercício.

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$Mil
L. Sul Recife – Caj. Seco	62.767	41.667	41.660	
L. Centro – TIP-Timbi	17.292	14.000	13.990	

### Belo Horizonte

São Gabriel–Via Norte e Calafate-Barreiro

A evolução destes projetos foi compatível com as metas previstas para o período.

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$Mil
São Gabriel – Via Norte	46.746	30.539	30.471	
Calafate – Barreiro	7.340	7.133	7.126	

## **Salvador**

Por se encontrar sob auditoria do TCU, o projeto do trecho Lapa - Pirajá ficou sem execução até julho, após o que lhe foi alocado limite orçamentário, e o trecho Calçada-Paripe teve sua execução suspensa a partir de setembro.

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$Mil
Lapa - Pirajá	72.480	41.300	41.300	
Calçada - Paripe	4.774	794	794	

## **Fortaleza**

O ritmo das obras e serviços poderia ter sido intensificado com a elevação do limite orçamentário.

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$Mil
Caucaia – V. Flores	135.000	91.000	91.000	

## **Rio de Janeiro**

O limite liberado permitiu a realização integral das metas propostas para as Obras Civis. Os serviços previstos no Material Rodante foram realizados parcialmente.

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$Mil
Recup. Trens Urb.- RJ	27.600	3.666	3.666	

## **Metrô RJ – Linhas 3 e 4**

O projeto foi retirado do orçamento da CBTU em setembro e reincluído no mês de dezembro, através da Lei 10.600, de 11 de dezembro de 2002, com crédito especial no valor de R\$ 31,52 milhões. A execução deste programa se deu pela assinatura de 2 convênios entre a CBTU e o Estado do Rio de Janeiro, para a implantação das linhas 3 e 4 do sistema metroviário do Rio de Janeiro. No mês de junho, foi disponibilizado limite orçamentário no valor de R\$ 1,00 milhão, recurso este empenhado e liquidado.

## **Recomposição dos Sistemas de Natal, Maceió e João Pessoa**

A liberação de limite orçamentário para os programas de recomposição dos Sistemas de Natal, Maceió e João Pessoa, no patamar de 63%, postergou inúmeras ações previstas para o período.

## **Obras Emergenciais no Sistema de Fortaleza**

Destaca-se que, no caso de Fortaleza, a limitação orçamentária comprometeu o andamento do programa de obras emergenciais pactuado quando da transferência do sistema para o Governo do Estado.

## ORÇAMENTO DE INVESTIMENTOS

R\$ mil

SISTEMAS/FONTES		TESOURO	CP BIRD	BIRD	JBIC	TOTAL
<b>CBTU</b>	Aprov.	82.174	72.323	123.022	128.000	405.519
	Disp.	22.160	59.244	58.696	91.000	231.100
	Real.	22.143	59.195	58.670	91.000	231.008
- Fortaleza (Caucaia -Vila das Flores)	Aprov.	-	3.800	3.200	128.000	135.000
	Disp.		-	-	91.000	91.000
	Real.		-	-	91.000	91.000
- Salvador (Lapa - Pirajá)	Aprov.	2.640	11.240	58.600		72.480
	Disp.		11.000	30.300		41.300
	Real.		11.000	30.300		41.300
- Belo Horizonte (Linha 1)	Aprov.	9.253	12.486	25.007		46.746
	Disp.	8.750	11.123	10.666		30.539
	Real.	8.746	11.083	10.642		30.471
- Recife (Linha Sul)	Aprov.	651	33.716	28.400		62.767
	Disp.	500	27.913	13.255		41.668
	Real.	500	27.907	13.254		41.661
- Recife (TIP - Timbi)	Aprov.	3.170	9.307	4.815		17.292
	Disp.	1.111	8.571	4.318		14.000
	Real.	1.105	8.568	4.317		13.990
- Salvador (Calçada - Paripe)	Aprov.	-	1.774	3.000		4.774
	Disp.	-	637	157		794
	Real.	-	637	157		794
- Rio de Janeiro	Aprov.	27.600	-			27.600
	Disp.	3.666	-			3.666
	Real.	3.666	-			3.666
- Belo Horizonte (Calafate - Barreiro)	Aprov.	7.340				7.340
	Disp.	7.133				7.133
	Real.	7.126				7.126
- Metrô RJ - Linhas 3/4	Aprov.	31.520				31.520
	Disp.	1.000				1.000
	Real.	1.000				1.000

Os valores acima não incluem Reap. Administrativo nem o Programa de Recomposição dos Sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió e as Obras Emergenciais no Sistema de Fortaleza

## **3.2 – FINANCIRO**

## **ADMINISTRAÇÃO DOS RECURSOS FINANCEIROS**

A administração financeira da CBTU foi realizada buscando promover a maximização da receita e a racionalização da despesa.

### **1 - RECURSOS RECEBIDOS**

#### **1.1 - TESOURO**

Em 2002, foram recebidos R\$ 644.218.192,00, compreendendo Investimentos, Custeio, Pessoal/Encargos, Serviço da Dívida Interna e Externa, e Contrapartida - BIRD, conforme a tabela a seguir:

<b>DESCRÍÇÃO</b>	<b>DOTAÇÃO APROVADA</b>	<b>DOTAÇÃO DISPONÍVEL</b>	<b>VALOR RECEBIDO</b>	<b>APLICAÇÃO DE RECURSOS</b>	<b>RECEBIDO/ DISPONÍVEL (%)</b>	<b>RECEBIDO/ APROVADO (%)</b>	<b>APLICADO/ DISPONÍVEL (%)</b>	<b>APLICADO/ RECEBIDO (%)</b>
<b>PESSOAL/ENCARGOS/REFER</b>	<b>104.237.765</b>	<b>104.237.765</b>	<b>103.090.711</b>	<b>102.442.373</b>	<b>98,9</b>	<b>98,9</b>	<b>98,3</b>	<b>99,4</b>
<b>SENT.TRABALHISTAS</b>	<b>66.210.400</b>	<b>66.210.400</b>	<b>64.440.454</b>	<b>63.481.900</b>	<b>97,3</b>	<b>97,3</b>	<b>95,9</b>	<b>98,5</b>
<b>SENT.CÍVEIS</b>	<b>49.016.916</b>	<b>49.016.916</b>	<b>22.589.114</b>	<b>20.040.228</b>	<b>46,1</b>	<b>46,1</b>	<b>40,9</b>	<b>88,7</b>
<b>OUTROS CUSTEIOS</b>	<b>54.708.159</b>	<b>42.389.769</b>	<b>39.987.652</b>	<b>34.727.272</b>	<b>94,3</b>	<b>73,1</b>	<b>81,9</b>	<b>86,8</b>
<b>PROT. TRABALHADOR</b>	<b>15.824.800</b>	<b>15.752.800</b>	<b>16.764.306</b>	<b>15.503.446</b>	<b>106,4</b>	<b>105,9</b>	<b>98,4</b>	<b>92,5</b>
<b>CAPITAL</b>	<b>107.282.681</b>	<b>38.219.988</b>	<b>32.264.471</b>	<b>20.521.799</b>	<b>84,4</b>	<b>30,1</b>	<b>53,7</b>	<b>63,6</b>
<b>CP-BIRD</b>	<b>72.322.380</b>	<b>59.242.969</b>	<b>61.017.023</b>	<b>52.212.198</b>	<b>103,0</b>	<b>84,4</b>	<b>88,1</b>	<b>85,6</b>
<b>DÍVIDA INTERNA</b>	<b>92.714.877</b>	<b>92.714.877</b>	<b>81.613.097</b>	<b>81.613.097</b>	<b>88,0</b>	<b>88,0</b>	<b>88,0</b>	<b>100,0</b>
<b>DÍVIDA EXTERNA</b>	<b>261.804.419</b>	<b>261.804.419</b>	<b>222.451.365</b>	<b>222.451.365</b>	<b>85,0</b>	<b>85,0</b>	<b>85,0</b>	<b>100,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>824.122.397</b>	<b>729.589.903</b>	<b>644.218.192</b>	<b>612.993.678</b>	<b>88,3</b>	<b>78,2</b>	<b>84,0</b>	<b>95,2</b>

Os recursos recebidos representaram 88,3% da dotação disponível e 78,2% da dotação aprovada de R\$ 824.122.397,00.

#### **1.2 - EMPRÉSTIMOS EXTERNOS E CONTRAPARTIDA**

Ver tabela a seguir.

## CONTROLE DE INGRESSOS E DESEMBOLSOS

### CBTU/AC - EXERCÍCIO 2002

PROJETO	VALOR DO EMPRÉSTIMO (US\$)	INGRESSOS (US\$)			DESEMBOLSOS(US\$)		
		ACUMULADO ATÉ 2001	VALORES ATÉ DEZ/2002	ACUMULADO ATÉ 2002	ACUMULADO ATÉ 2001	VALORES ATÉ DEZ/2002	VALORES ATÉ DEZ/2002
BH 3916-BR	99.000.000,00	76.519.464,17	9.776.887,05	86.296.351,22	75.653.592,64	7.865.096,22	83.518.688,86
REC 3915-BR	102.000.000,00	78.148.168,63	14.623.462,25	92.771.630,88	75.816.932,88	12.505.692,49	88.322.625,37
EXFOR00455	268.000.000,00	131.800.273,01	30.367.171,68	162.167.444,69	72.992.710,78	30.874.144,16	103.866.854,94
SAL 4494-BR	150.000.000,00	31.929.600,73	17.356.196,19	49.285.796,92	3.547.426,42	15.025.030,84	18.572.457,26

PROJETO	VALOR DO EMPRÉSTIMO (R\$)	INGRESSOS (R\$)			DESEMBOLSOS(R\$)		
		ACUMULADO ATÉ 2001	VALORES ATÉ DEZ/2002	ACUMULADO ATÉ 2002	ACUMULADO ATÉ 2001	VALORES ATÉ DEZ/2002	VALORES ATÉ DEZ/2002
BH 3916-BR	193.505.400,00	153.490.708,62	19.653.366,05	173.144.074,67	148.227.895,86	17.730.303,11	165.958.198,97
REC 3915-BR	199.369.200,00	161.778.309,60	40.578.207,36	202.356.516,96	145.686.204,03	29.791.275,98	175.477.480,01
EXFOR00455	523.832.800,00	276.952.792,31	75.047.147,10	351.999.939,41	264.192.124,49	88.841.751,77	353.033.876,26
SAL 4494-BR	293.190.000,00	75.091.261,90	49.261.066,21	124.352.328,11	75.044.885,53	45.645.276,36	120.690.161,89

OBS.: No empréstimo EXFOR00455 (JBIC/FOR), foram desembolsados valores em JPY equivalentes ao US\$, convertido pela paridade, na data da operação,

## 2 – RECEITA

### 2.1 – RECEITA PRÓPRIA

Durante o exercício de 2002, a arrecadação própria nas Unidades Administrativas atingiu os valores abaixo discriminados:

UNIDADE ADMINISTRATIVA	ARRECADADA*	APLICADA	( R\$ 1,00)
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	4.483.614	2.590.079	
BELO HORIZONTE	18.183.756	11.220.552	
RECIFE	14.002.538	13.920.429	
NATAL	725.020	575.978	
JOÃO PESSOA	668.148	654.052	
MACEIÓ	673.095	631.466	
ER-FORTALEZA	2.133.802	2.297.349	
SALVADOR	1.248.256	1.049.038	
ER-SÃO PAULO	296.861	0	
<b>TOTAL</b>	<b>42.415.091</b>	<b>32.938.943</b>	

\* INCLUI RECEITAS FINANCEIRAS

### APLICAÇÃO DE RECURSOS

A aplicação dos recursos se efetuou conforme demonstrado a seguir:

DESCRÍÇÃO	VALOR (R\$)
PESSOAL/ENCARGOS/REFER	102.442.373
SENT.TRABALHISTAS	63.481.900
SENT.CÍVEIS	20.040.228
OUTROS CUSTEIOS	30.565.734
REM.PESSOAL-METROFOR	4.113.864
CONT.REFER-METROFOR	47.674
PROT.TRABALHADOR	15.503.446
CAPITAL	20.521.799
 CP-BIRD	 52.212.198
BELO HORIZONTE	10.519.955
RECIFE	33.072.513
METROFOR	0
SALVADOR	8.619.730
 DÍVIDA INTERNA	 81.613.097
JUROS E COMISSÕES	34.391.678
AMORTIZAÇÃO	47.221.419
 DÍVIDA EXTERNA	 222.451.365
JUROS E COMISSÕES	48.208.409
AMORTIZAÇÃO	174.242.956
 <b>TOTAL</b>	 <b>612.993.678</b>

### **3.3 – DESENVOLVIMENTO DOS PROCESSOS ORGANIZACIONAIS**

## **RECURSOS HUMANOS**

### **Educação e Treinamento**

A Companhia manteve a ênfase na educação corporativa, através de atividades presenciais ou à distância, visando a capacitação, renovação e reciclagem de seus recursos humanos. Assim, os treinamentos e demais atividades de desenvolvimento envolveram empregados de todas as 3 áreas (operação, manutenção e administração) e de todos os níveis (médio, superior e gerencial). No seu conjunto, os projetos envolveram investimentos diretos da ordem de R\$ 781,3 mil.

Foram realizadas 2.172 matrículas, com duração média de 72 horas/ano por empregado. Cerca de 74% dos empregados, neste modo, participaram de pelo menos uma das atividades oferecidas dentro do Programa Anual de Treinamento e Desenvolvimento, em toda a Companhia.

Estes resultados significam um acréscimo de 14% no número de empregados treinados e um investimento 69% maior com a educação corporativa da Companhia em comparação ao ano anterior.

Por força da conclusão do concurso público, iniciado em 2001, 314 novos empregados foram submetidos a treinamento de integração à Companhia e às atividades para as quais foram contratados, ligadas à operação e manutenção de trens.

No bojo da educação à distância, a CBTU implantou o Portal da Educação, através da intranet, tendo sido realizado um curso à distância com 33 participantes, envolvendo todas as superintendências e gerências, a título de projeto-piloto, além de terem sido disponibilizados 30 minicursos on-line para os empregados em geral.

### **Encontro de Desenvolvimento de RH**

Em Maceió, foi realizado o 7º Encontro de Desenvolvimento de RH, reunindo 477 participantes de empresas metro-ferroviárias, órgãos municipais e estaduais, ligados ao transporte e instituições de ensino.

## **ÁREA FINANCEIRA**

### **Implantação do Módulo de CPR do SIAFI**

Foi implantado, a partir do 2º semestre, o Módulo de contas a Pagar e a Receber (CPR) em toda a CBTU, compreendendo as atividades de habilitação dos empregados, treinamentos, avaliação da utilização, adequação de rotinas e implementação de ajustes.

Este Módulo, que faz parte do SIAFI, permitirá um melhor gerenciamento dos ativos e passivos da empresa, bem como facilitará a implantação e utilização do SIAFI SÉCULO XXI.

## **ÁREA PATRIMONIAL**

### **Normas e Procedimentos**

Foram revisadas as normas de gestão patrimonial da CBTU:

NA/0003-02 – Exploração dos Bens Patrimoniais;  
NA/0002-02 – Exploração Publicitária;  
NA/0004-02 – Controle dos Bens Patrimoniais.

Tais normas instituem novos instrumentos contratuais, contendo prazo de vigência e garantias para CBTU, permitindo sua melhor gestão; padronizam as rotinas e procedimentos para contratação e administração dos contratos; tratam da doação de bens patrimoniais e do controle sobre os lançamentos de obras e aquisições em andamento.

## **MARKETING, PONTOS COMERCIAIS E PUBLICITÁRIOS**

Em agosto/2002 foram aprovados os Planos de Marketing e Cadastros de Pontos Comerciais e Publicitários das Superintendências de Belo Horizonte e Recife.

Com os diversos espaços, lojas e áreas para publicidade alugados em suas unidades, a CBTU obteve uma receita de R\$ 1.359.339,51, representando uma evolução na arrecadação de receita não operacional de 25,3% em relação ao exercício anterior.

## **PLANEJAMENTO/ORÇAMENTO**

O modelo e instrumentos de planejamento e gestão adotados na CBTU já contemplam os conceitos preconizados no Programa de Gestão Pública Empreendedora – PGPE do Governo Federal.

A consolidação do instrumento Plano de Ação, na etapa de planejamento, garantiu a disseminação do ato de planejar em todos os segmentos da organização, racionalizando e integrando as ações, alinhando-as às definições estratégicas, com a consequente otimização da utilização dos recursos com foco no alcance dos Objetivos da Companhia.

A evolução no período deu-se na gestão da programação com a melhoria dos procedimentos de acompanhamento e controle, redefinindo-se e uniformizando-se os indicadores de desempenho, com base nos conceitos utilizados pela Secretaria Federal de Controle Interno, e com o aprimoramento dos Relatórios de Gestão da Companhia, possibilitando uma permanente monitoração da evolução da execução dos Planos de Ação, em especial dos resultados de desempenho atingidos, frente as metas estabelecidas para o exercício.

Em 2002, foram transmitidos aos gerentes das áreas de planejamento, conceitos sobre “Elaboração de Indicadores Estratégicos e Avaliação de Desempenho de Empresas”, e também, a experiência da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM que implantou, com sucesso, um modelo de gestão empresarial com base nos conceitos do Balanced Score Card (BSC).

## **PATRIMÔNIO**

### **Controle De Bens Patrimoniais**

Iniciada a contratação de serviços que envolvem o inventário de todos os bens patrimoniais de propriedade da CBTU, nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, Salvador, João Pessoa, Natal e Maceió, existentes nas suas malhas ferroviárias, o desenvolvimento e implementação de sistema informatizado com interface gráfica para tratar dados geo-referenciados, e realização do tratamento sistêmico das informações sobre os bens imóveis, edificados ou não, indispensáveis para sua legalização junto às Prefeituras respectivas e nos Cartórios de Registro Geral de Imóveis - RGI.

### **Desmobilização de Patrimônio**

Alienação do imóvel à rua Amintas de Barros nº 825 - Curitiba – PR, por concorrência pública, através do processo nº 000/01576/02-X, no valor de R\$ 245.000,00.

## **INFORMÁTICA**

Em 2002, foram implantados, entre outros, os sistemas de identificação de funcionários (crachás), de protocolo nas superintendências e gerências regionais, de biblioteca, ainda em fase de cadastramento, além do treinamento e implantação do sistema de custos em Salvador.

Na área de desenvolvimento, merecem destaque os sistemas de bens patrimoniais, de controle de acordos de empréstimo e de fornecedores e ordens de compra.

Os destaques na INTRANET/INTERNET foram a implantação do provedor da CBTU, a implantação das páginas da Intranet de Maceió, João Pessoa, Fortaleza, Salvador, Natal e Belo Horizonte, implantação dos jornais da STU-REC, STU-BH, GTU-NAT e GTU-JOP, além do acesso às resoluções das diretorias.

Visando a segurança e disciplina no uso da Internet, também foram implantadas as instruções normativas de Segurança das Informações na Internet, Utilização da Internet e Utilização do E-mail.

Foram administrados cursos de treinamento em vários aplicativos, tanto para empregados da CBTU como para seus dependentes (cursos de introdução de informática).

Em 2002 foram adquiridos 3 novos scanners, 48 impressoras (sendo 2 a laser, uma delas colorida), 1 camera digital, 10 microcomputadores e 6 notebooks, além de ter sido efetuado upgrade em 150 máquinas.

Para a concretização das ações de licenciamento e atualizações de softwares, aquisição de materiais e equipamentos e desenvolvimento e manutenção de sistemas, em 2002 foram investidos R\$ 635 mil.

## 3.4 – RECURSOS HUMANOS

O efetivo de pessoal da Companhia no exercício, compôs-se de 2.929 empregados, sendo 2.344 empregados optantes pelo PCS 2001-CBTU, 474 empregados que permanecem no PCS 90-Revisado da CBTU, em extinção e 111 empregados contratados para o exercício de cargo de confiança.

### QUADRO DE PESSOAL POR UNIDADE

QUADRO DE PESSOAL	QUANTIDADE EM DEZEMBRO/2002									
	REC	BH	SAL	NAT	JOP	MAC	AC	ER-SP	ER-FOR	TOTAL
PCS CBTU	1.354	597	173	121	85	104	368	1	15	2.818
CONTRATADO	10	13	8	8	7	10	51	1	3	111
<b>TOTAL</b>	<b>1.364</b>	<b>610</b>	<b>181</b>	<b>129</b>	<b>92</b>	<b>114</b>	<b>419</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>2.929</b>

Em 2002 foram efetuadas 57 admissões através de concurso público e 7 readmissões judiciais para provimento de vagas nas áreas de operação e manutenção.

### QUANTITATIVO DE PESSOAL

ANO	PCS	OUTROS (*)	TOTAL
2000	3.030	93	3.123
2001	3.198	107	3.305
2002	2.818	111	2.929

(\*)Contratados.

## 3.5 – JURÍDICO

As medidas empreendidas no transcorrer do presente exercício, possibilitaram novas decisões favoráveis com efetivo ganho de várias causas e a redução nos valores das condenações. A eliminação de 1623 ações, não obstante a interposição de outras novas 1382, reduziu o número de processos em trâmite, totalizando 5220 ações em curso. Estas medidas propiciaram uma economia de R\$ 601.029,36 na terceirização dos serviços jurídicos.

Dando continuidade ao trabalho de recuperação de depósitos e penhoras judiciais na AC, foram também recuperados pela Companhia 88 alvarás, representando R\$ 200.219,33.

### **3.6 – RESULTADOS ALCANÇADOS**

A CBTU, nas suas três Superintendências e três Gerências de Trens Urbanos, transportou, em 2002, 80,1 milhões de passageiros, com média de 272,4 mil passageiros transportados por dia útil. O Sistema de Fortaleza foi estadualizado em junho/2002, sendo computados os resultados referentes apenas ao primeiro semestre.

#### Passageiros Transportados:

Em razão das limitações orçamentárias havidas ao longo do exercício, algumas inaugurações previstas nos sistemas de Recife e Belo Horizonte (responsáveis por aproximadamente 85% da produção da empresa), não puderam ser efetivadas nas épocas previstas nos Planos de Ação daquelas unidades.

#### Receita:

A autorização de reajustes e revisões tarifárias da CBTU sofreu alteração de metodologia neste exercício, consubstanciada na Portaria 277/MF. Este fato resultou em aproximadamente 3 meses de defasagem entre as solicitações encaminhadas pela empresa e o início do processo de análise dos pleitos, provocando a redução da receita de transporte esperada.

#### Custos:

No exercício de 2002, a empresa recuperou parcialmente o volume de recursos necessários à manutenção e operação de seus sistemas, obtendo aprovação de dotação em montante aproximadamente 20% superior aos dois anos anteriores. Este fato, associado à redução de transporte havida, resulta numa elevação do custo por passageiro transportado, apesar de melhorar as condições operacionais dos sistemas.

#### Regularidade e Pontualidade:

Na abordagem sobre o conceito de qualidade do serviço de transporte ofertado, os indicadores de regularidade e pontualidade das viagens tiveram uma pequena queda em função de avarias no material rodante e restrições de velocidade devido às obras na via permanente.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	REALIZADO		META 2002
			2001	2002	
<b>EFICÁCIA</b>	Passageiros transportados	milhares	84.429	80.020	90.353
	Média de passag. transp./dia útil	milhares	274	272	296
	Receita própria (*)	R\$Mil	37.650	37.615	43.718
	Custo total (*)	R\$Mil	138.605	150.405	145.907
	TUE em tráfego	unidade	23,4	24	24
<b>EFICIÊNCIA</b>	Locomotivas em tráfego	unidade	13,5	12	15
	Custo unitário	R\$Mil	1,64	1,89	1,61
<b>ECONOMICIDADE</b>	Taxa de cobertura plena	%	26,0	23,3	26,6
	Taxa de cobertura operacional	%	83,0	64,6	70,0
<b>QUALIDADE</b>	Pontualidade	%	91,3	92,0	96,3
	Regularidade	%	98,3	96,2	99,3
	Segurança do usuário	acid./milhão pass.	2,9	4,5	-

Notas – A receita própria e o custo total não incluem a Administração Central. As metas para 2002 consideram a participação do sistema de Fortaleza, estadualizado em junho.

### **3.7 – DILIGÊNCIAS**

## **DILIGÊNCIAS DE CONTROLE INTERNO**

SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 095882/002, DE 20 JUN 2002 – GERÊNCIA REGIONAL DE CONTROLE INTERNO – RIO DE JANEIRO - RESPONDIDA PELA CRT/0063-2002/GAB, DE 24 JUL 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DE FORTALEZA – EXAME PELA GRCI/RJ

SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 095882/003, DE 27 JUN 2002 – GERÊNCIA REGIONAL DE CONTROLE INTERNO – RIO DE JANEIRO - RESPONDIDA PELA CRT/0063-2002/GAB, DE 24 JUL 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DE FORTALEZA – EXAME PELA GRCI/RJ

SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 095882/004, DE 01 JUL 2002 – GERÊNCIA REGIONAL DE CONTROLE INTERNO – RIO DE JANEIRO - RESPONDIDA PELA CRT/0063-2002/GAB, DE 24 JUL 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DE FORTALEZA – EXAME PELA GRCI/RJ

OFÍCIO 998/02/GRCI/RJ, DE 17 JUL 2002 – GERÊNCIA REGIONAL DE CONTROLE INTERNO – RIO DE JANEIRO - RESPONDIDO PELA CRT/0063-2002/GAB, DE 24 JUL 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DE FORTALEZA – EXAME PELA GRCI/RJ

OFÍCIO 1161/02/GRCI/RJ, DE 31 JUL 2002 – GERÊNCIA REGIONAL DE CONTROLE INTERNO – RIO DE JANEIRO - RESPONDIDO PELA CRT/118-2002/SUAFI, DE 16 AGO 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE FORTALEZA – EXAME PELA GRCI/RJ

## **DILIGÊNCIAS DE CONTROLE EXTERNO**

OFÍCIO Nº 030/2002 - 1ª SECEX - DE 24 JAN 2003 – RESPONDIDO PELA CRT/0008-2002/P, DE 18 FEV 2002 - INFORMAÇÕES SOBRE A RECLAMAÇÃO TRABALHISTA Nº 713/94 – 6ª VARA DO TRABALHO/RJ

OFÍCIO Nº 473/2002 – SECEX/RJ, DE 06 MAR 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0020-2002/GAB, DE 15 MAR 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DO RIO DE JANEIRO - EXAME PELA SECEX/RJ

OFÍCIO Nº 579/2002 – SECEX/RJ, DE 20 MAR 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0020-2002/GAB, DE 15 MAR 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS METROPOLITANOS DO RIO DE JANEIRO - EXAME PELA SECEX/RJ

SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 02/02, DE 05 JUN 2002 – SECEX /BH - RESPONDIDA PELA CRT/0119-2002/P, DE 18 JUN 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE AUSÊNCIA DE RECOLHIMENTOS AO INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL – EXAME PELA SECEX/BH

OFÍCIO Nº 450/2002 – SECEX/RN, DE 05 JUN 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0126-2002/P, DE 27 JUN 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE NATAL – EXAME PELA SECEX/RN

OFÍCIO Nº 889/2002 – SECEX/BA, DE 07 JUN 2002 – RESPONDIDO PELAS CRTs/0004-02/DT, DE 03 JUL 2002 E 0130-2002/P, DE 03 JUL 2002 - INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE SALVADOR – EXAME PELA SECEX/BA

ATO DE REQUISIÇÃO 1/2002 – SECEX/BA, DE 18 JUN 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0051-2002/GAB, DE 05 JUN 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE SALVADOR – EXAME PELA SECEX/BA

OFÍCIO Nº 01-154/2002 – SECEX/PR, DE 02 JUL 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0139-2002/P, DE 16 JUL 2002 - INFORMAÇÕES SOBRE O PROJETO DO METRÔ DE CURITIBA – EXAME PELA SECEX/PR

OFÍCIO Nº 1543/2002 – TCU/DF, DE 04 JUL 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0146-2002/P, DE 18 JUL 2002 - INFORMAÇÕES SOBRE A CONTRATAÇÃO DE MARIA DA PIEDADE ROCHA EM BELO HORIZONTE – APRESENTAMOS INFORMAÇÃO DE QUE A INTERESSADA FOI ADMITIDA POR CONCURSO PÚBLICO - EXAME PELA SECRETARIA DE FISCALIZAÇÃO DE PESSOAL DO TCU/DF

OFÍCIO Nº 505/2002 – SECEX/PE, DE 15 JUL 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0160-2002/P, DE 05 AGO 2002 - INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE RECIFE – VER OFÍCIO Nº 912/2002 – SECEX/PE, DE 16 OUT 2002

OFÍCIO Nº 506/2002 – SECEX/PE, DE 15 JUL 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0161-2002/P, DE 05 AGO 2002 - INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE RECIFE – VER OFÍCIO Nº 913/2002 – SECEX/PE, DE 16 OUT 2002

OFÍCIO Nº 912/2002 – SECEX/PE, DE 16 OUT 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE RECIFE – RESPONDIDO PELA CRT/0294-2002/P, DE 13 DEZ 2002

OFÍCIO Nº 913/2002 – SECEX/PE, DE 16 OUT 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE RECIFE – RESPONDIDO PELA CRT/0295-2002/P, DE 13 DEZ 2002

OFÍCIO Nº 778-SGS-TCU/DF, DE 08 MAI 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0023-2002/GAB, DE 02 ABR 2002– INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE SALVADOR – EXAME PELA SECEX/BA

AVISO Nº 1997-SGS-TCU/DF – DE 10 OUT 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE NATAL - RESPONDIDO PELO GERENTE DE TRENS URBANOS DE NATAL EM 25 OUT 2002 - EXAME PELA SECEX/RN

OFÍCIO Nº 1590/2002 – SECEX/BA, DE 21 OUT 2002 – RESPONDIDO PELA CRT/0273/2002-P, DE 13 NOV 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE SALVADOR – EXAME PELA SECEX/BA

OFÍCIO Nº 2266-SGS-TCU/DF, DE 09 OUT 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE – CBTU ESTÁ PREPARANDO RESPOSTA

OFÍCIO Nº 976/2002 – 1ª SECEX, DE 13 NOV 2002 – INFORMAÇÕES SOBRE A RECLAMAÇÃO TRABALHISTA Nº 0022/94 – 53ª VARA DO TRABALHO/RJ - CBTU ESTÁ PREPARANDO RESPOSTA

### **3.8 – EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS**

### **3.8.1 – Dívida Interna**

A Dívida Interna da CBTU se compõe com contratos celebrados com o Banco do Brasil S/A representando a UNIÃO, originados na renegociação da Dívida Externa do Setor Público junto aos governos dos países credores, agentes de créditos e credores privados.

Durante o exercício de 2002, a movimentação da Dívida Interna se restringiu somente aos pagamentos das obrigações de principal e encargos, conforme apresentamos a seguir:

CREDOR	moeda	AMORTIZAÇÃO		JUROS		COMISSÃO	
		Valor na moeda	R\$	Valor na moeda	R\$	Valor na moeda	R\$
B.B.-DMLP	US\$	3.204.290	9.928.492	6.608.916	20.425.781	269.192	833.103
B.B.-BIB	US\$	1.425.417	3.918.473	1.018.698	2.795.267	33.956	93.175
B.B.-C.Paris	EUR	8.343.597	27.049.304	2.816.916	9.131.382	64.882	208.537
B.B.-C.Paris	JPY	237.711.840	6.325.147	32.295.878	855.882	1.836.286	48.549

O saldo devedor da Dívida Interna em 31/12/02, se apresenta da seguinte forma:

CREDOR	moeda	Valor na moeda	Valor-R\$	Término Contrato
B.B.-DMLP	US\$	131.206.218	463.590.930	15/10/2024
B.B.-BIB	US\$	15.679.579	55.400.718	15/09/2013
B.B.-C.Paris	EUR	45.257.176	167.505.862	31/12/2006
B.B.-C.Paris	JPY	1.289.391.954	38.396.803	31/12/2006

Em relação ao contrato Bco.Brasil-DMLP, a CBTU, por força contratual, apresentou a garantia de principal em forma de caução em dinheiro sobre os Bônus de Descontos e ao Par, a qual deverá ser abatido na última amortização de principal

Esta garantia vem sendo atualizada em 6 e 6 meses, por percentuais fornecidos pela STN, estando registrado em 31/12/02 o valor de US\$ 18.146.987,75, equivalente a R\$ 64.118.751,82.

Quanto à execução orçamentária da Dívida Interna relativa ao exercício de 2002, se apresentou da seguinte forma:

R\$	DOTAÇÃO	EXECUÇÃO	SUPERAVIT	R\$
Principal	49.965.052	47.221.418	2.473.633	
Juros/Comissão	42.749.825	34.391.677	8.358.147	

### **3.8.2 – Dívida Externa**

A Dívida Externa da CBTU se compõe com contratos celebrados com BIRD e JBIC em nome da UNIÃO, para atender aos projetos de descentralização dos trens urbanos de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Salvador e Fortaleza.

Durante o exercício de 2002, a movimentação da Dívida Externa apresentou desembolsos e pagamentos das obrigações de principal e encargos, conforme tabela a seguir.

CREDOR	moeda	DESEMBOLSO	AMORTIZAÇÃO		JUROS		COMISSÃO	
		moeda de origem	moeda de origem	R\$	moeda de origem	R\$	moeda de origem	R\$
BIRD/SP	US\$	-	11.632.435	35.560.936	5.142.361	15.551.400	-	-
BIRD/RJ	US\$	-	11.711.489	32.087.491	3.265.692	8.729.892	168	396
BIRD/BH	US\$	9.776.887	9.766.597	26.643.301	2.180.325	5.864.629	46.986	125.067
BIRD/REC	US\$	16.447.658	10.176.069	27.750.190	2.017.091	5.441.803	50.327	130.565
BIRD/SAL	US\$	17.356.196	-	-	1.097.536	2.976.676	279.183	758.170
BIRD/FOR	EUR	986.000	-	-	12.843	44.572	100.154	347.586
JBIC	JPY	3.798.979.755	1.999.186.000	52.201.035	289.902.570	7.711.926	35.001.156	917.881

O saldo devedor e a desembolsar da Dívida Externa em 31/12/02 se apresenta da seguinte forma:

CREDOR	moeda	SALDO DEVEDOR		A DESEMBOLSAR		TÉRMINO
		Valor na moeda	R\$	Valor na moeda	R\$	
BIRD/SP	US\$	62.466.156	220.711.670	-	-	15/05/2007
BIRD/RJ	US\$	80.171.280	283.269.185	-	-	01/09/2007
BIRD/BH	US\$	66.765.431	235.902.298	12.703.648	44.885.802	15/09/2010
BIRD/REC	US\$	72.425.088	255.899.565	9.228.369	32.606.596	15/09/2010
BIRD/SAL	US\$	49.285.796	174.141.506	100.714.203	355.853.493	15/09/2014
BIRD/FOR	EUR	986.000	3.649.383	97.614.000	361.288.936	15/07/2011
JBIC	JPY	14.563.683.782	433.691.939	12.295.587.218	366.150.291	10/12/2009

Quanto à execução orçamentária da Dívida Externa relativa ao exercício de 2002, se apresentou da seguinte forma:

	R\$		
	DOTAÇÃO	EXECUÇÃO	SUPERAVIT
Principal	197.595.766	174.242.955	23.352.811
Juros/Comissão	64.208.653	48.208.408	16.000.245

No encerramento do exercício de 2002, registrou-se o valor de Dívida Externa vencida e não paga, relativo ao contrato Credit Lyonnais-RJ/SP (atual credor Nataxis Banque), devido à falta da importação complementar do contrato 015-D/82-82.

$$\begin{array}{lll}
 \text{Principal} & \text{EUR } 762.901 & = \text{R\$ } 2.823.649 \\
 \text{Juros} & \text{EUR } 205.426 & = \text{R\$ } 760.322 \\
 \text{Encargos} & \text{EUR } 1.475.847 & = \text{R\$ } 5.463.407
 \end{array}$$

### **3.9 – DEMONSTRATIVO DAS CONTRIBUIÇÕES PARA A REFER**

### **3.10 – CONVÊNIOS E TRANSFERÊNCIAS DE RECURSOS**

**PLANILHA DE TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS**  
**CBTU/AC - EXERCÍCIO 2002**

**VALOR TOTAL ACUMULADO**

**EXERCÍCIO 2001** R\$2.147.011,89

**EXERCÍCIO 2002** R\$7.110.795,31

**TOTAL** (2001 + 2002) R\$9.257.807,20

Nº. CONVÊNIO	CONVENENTE	CNPJ	TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS	
			ACUMULADO 2001	ACUMULADO 2002
AC CNV - 0001/96 - STU - BH	ESTADO DE MINAS GERAIS		68.611,02	68.611,02
	EMPRESA DE URBANIZAÇÃO DO RECIFE - URB-RECIFE	009.945.742/0001-64	-	9.844,79
AC CNV - 0002/99 - DT	PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE	010.565.000/0001-92	-	-
	SUPERINTENDENCIA DE TRENS URBANOS DE RECIFE	042.357.483/0006-30	852.046,14	31.274,66
AC CNV - 0001/00 - DA	VENERAVEL ORDEM TERCEIRA SÃO FRANCISCO PENITÊNCIA	033.544.354/0001-56	13.276,80	24.851,60
AC CNV - 0002/00 - DT	SECRETARIA INFRA-ESTRUTURA ESTADO PERNAMBUCO	001.171.481/0001-60	571.606,53	46.133,20
	COMPANHIA PERNAMBUCANA SANEAMENTO - COMPESA	009.769.035/0001-64	-	74.534,61
AC CNV - 0003/00 - DT	COMPANHIA ENERGÉTICA DE PERNAMBUCO - CELPE	010.835.932/0001-08	158.518,07	-
AC CNV - 0001/01 - DT	EMPRESA DE URBANIZAÇÃO DO RECIFE - URB-RECIFE	009.945.742/0001-64	-	122.075,19
	CEMIG	017.155.730/0001-64	-	-
	DER-MG DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM	017.309.790/0001-94	-	-
AC CNV - 0002/01 - DT	FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO	017.464.652/0001-80	482.953,33	206.980,00
	PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE	018.715.383/0001-40	-	-
	SECRETARIA ESTADO PLANEJAMENTO COORDENAÇÃO GERAL	018.787.903/0001-20	-	-
	BHTRANS	041.657.081/0001-84	-	-
AC CNV - 0003/01 - DT	FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO	017.464.652/0001-80	-	73.727,24
AC CNV - 0003/01 - STU - BH	URBEL URBANIZADORA DE BELO HORIZONTE	017.201.336/0001-15	-	506.000,00
AC CNV - 0004/01 - DT	PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA	076.417.005/0001-86	-	5.829.100,00
AC CNV - 0006/01 - DT	PETROBRÁS TRANSPORTE S/A	002.709.449/0001-59	-	117.663,00

**Erro! Vínculo não válido.**

## **4 – PROGRAMA DE DESCENTRALIZAÇÃO**

A CBTU, em continuidade ao seu Programa de Descentralização, prossegue como gestora dos financiamentos e da execução das ações programadas para aquele fim. Em 2002, tiveram seqüência os Programas para Recife, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza e Rio de Janeiro. Nesse contexto, administra os recursos oriundos dos acordos de empréstimos contratados com o BIRD, JBIC e ainda, contrapartidas e dotações ordinárias do Tesouro Nacional, em valores e com aplicação conforme descrito a seguir, na abordagem detalhada do Programa para cada sistema.

## 4.1 – RECIFE

O Programa de Descentralização para o Sistema de Trens Urbanos de Recife conta com investimentos de US\$203,80 milhões, provenientes de um acordo de financiamento vinculado à transferência da administração do sistema ao governo local, sendo US\$102,00 milhões com recursos do BIRD e US\$101,80 milhões de contrapartida do Tesouro. Tem como produto a expansão em 4,7 km de via dupla eletrificada de TIP até Timbi, na Linha Centro do Trem Metropolitano de Recife e a implantação de 14,3 km de via dupla eletrificada no trecho Recife – Cajueiro Seco, na Linha Sul, contemplando também a relocação de 11,0 km da linha ferroviária de carga entre Afogados e Cajueiro Seco e a construção da segunda via, com 11,5 km, do trecho entre Cajueiro Seco e Cabo, com melhoramentos gerais na via existente.

Algumas obras complementares de melhorias no trecho original da Linha Centro, não constantes do Programa de Descentralização, também vem sendo desenvolvidas com recursos do Tesouro, anualmente alocados. A realização das intervenções físicas programadas e a implementação da integração do trem ao Sistema Estrutural Integrado – SEI da Região Metropolitana do Recife possibilitarão o transporte de 300.000 passageiros/dia nas duas linhas do trem metropolitano.

Iniciado em abril de 1996, o programa teve como destaque das intervenções programadas para a Linha Centro, a conclusão das obras da expansão TIP – Timbi e o início dos testes operacionais daquele trecho. Com a conclusão do Terminal de Integração do Timbi, a operação comercial será iniciada em janeiro de 2003. Para a conclusão desta parte do Programa é necessária a execução dos acessos viários e a estação de Cosme e Damião, além da implantação do sistema de sinalização. Como principais realizações na Linha Sul, destacam-se o término das construções das estações, dos terminais de integração, das obras de arte especiais, da superestrutura da via permanente, implantação do sistema de eletrificação no trecho Joana Bezerra-Imbiribeira e o prosseguimento do programa de recuperação do material rodante. A circulação do primeiro TUE climatizado ocorreu em dezembro de 2002.

Com a inclusão de novos serviços relativos à construção das Obras Civis Complementares e sistemas fixos, pertinentes às linhas Sul e Centro, o progresso físico do Projeto BIRD foi reavaliado. Com estas alterações, em 2002, a linha Sul apresentou progresso de 60% e a linha Centro, 84,8%.

A efetivação da estadualização, prevista para dezembro de 2002, não se concretizou.

A proposta orçamentária da CBTU para este Programa em 2002, foi de R\$ 186,17 milhões. A Lei Orçamentária destinou R\$ 80,06 milhões, dos quais foram disponibilizados R\$ 55,67 milhões, totalmente executados.

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS – PROGRAMA BIRD

ATIVIDADE	UNIDADE	2002	
		META	REALIZADO
<b>DESAPROPRIAÇÕES E REASSENTAMENTOS</b>			
Desapropriações nos lotes 1 a 4, exclusive Terminais	%	100	100
Construção do núcleo habitacional de Cajueiro Seco	%	100	100
<b>OBRAS CIVIS – LINHA CENTRO</b>			
Lote 6: Implantação da infra-estrutura e superestrutura da via permanente, rede aérea, construção do terminal de Timbi e do sistema viário de acesso	%	100	100
<b>OBRAS CIVIS – LINHA SUL</b>			
Remanejamento de interferências	%	100	90
Lote 1: Construção do elevado da Av. Sul, das pontes da via de carga e do sistema viário sobre o braço do rio Capibaribe e sobre o rio Tejipió. Implantação da infra-estrutura da via permanente, construção da estação Largo da Paz, reforma e ampliação das estações Recife e Joana Bezerra	%	100	97
Lote 4: Implantação da infra-estrutura da via permanente e construção das estações Porta Larga, Monte Guararapes, Prazeres e Cajueiro Seco	%	100	100
Implantação da superestrutura ferroviária e da vedação da faixa de domínio	%	100	93
Contratação das obras civis complementares	%	100	80
<b>MATERIAL RODANTE</b>			
Revisão Geral, Climatização TUE's	unid	5	1
Revisão geral de locomotivas	unid	1	1
<b>SISTEMAS</b>			
Implantação do Sistema de eletrificação do Trecho Joana Bezerra – Aeroporto	%	100	40
Implantação do sistema de telecomunicações	%	30	7
Contratação do sistema de sinalização	%	100	100
<b>ESTUDOS INSTITUCIONAIS</b>			
Estudos de modelos alternativos de parcerias	%	100	92
Elaboração do Plano Integrado de Transporte	%	40	-

As desapropriações e remanejamentos de interferências referentes ao Terminais e sistema viário complementar, bem como as dos lotes 1 a 4, serão complementadas em 2003, em virtude da postergação da contratação das obras civis complementares.

As obras civis da Linha Sul não foram concluídas, devido ao atraso na reforma da estação Recife e a inclusão do acabamento das estações Antônio Falcão, Shopping, Tancredo Neves, Aeroporto, Monte Guararapes e Cajueiro Seco na licitação das obras civis complementares.

O andamento das obras civis das estações limitou o ritmo da implantação da rede aérea, tendo sido atingida em 2002 a pré-operação do segmento Joana Bezerra-Imbiribeira.

A meta prevista para revisão geral e climatização dos TUE's não foi atingida, devido a negociações e procedimentos para execução do reforço estrutural dos carros e também pela escassez de recursos financeiros.

### **PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS – OUTROS SERVIÇOS**

Os recursos orçamentários aprovados ao final do exercício foram de R\$ 3.821,00 mil, dos quais disponibilizados R\$ 1.611,00 mil e executados R\$ 1.605,00 mil em ações complementares àquelas previstas no Programa de Descentralização. Dentre outras, destacam-se a conclusão do projeto de estabilização do aterro entre as estações de Santa Luzia e Werneck, a reforma da estação de Curado, a montagem dos elevadores em Camaragibe, o fechamento das áreas remanescentes em Alto do Céu, obras de manutenção predial no Centro de Manutenção de Cavaleiro. Em andamento, encontram-se a licitação para instalação e montagem de escadas rolantes, a reforma da estação de Afogados e as obras de manutenção predial no Edifício Operacional Administrativo

## **4.2 – BELO HORIZONTE**

O Programa de Descentralização para o Trem Metropolitano de Belo Horizonte, iniciado em abril de 1995, se propõe a implantação da Linha 1, trecho Eldorado – Vilarinho, capacitando o sistema a transportar 350.000 passageiros/dia. Uma parcela do programa de investimentos está amparada por recursos exclusivos do Tesouro, num total previsto de R\$ 166,77 milhões, para implantação de 4,3 km entre Santa Inês e São Gabriel, incluindo a construção do complexo de manutenção em São Gabriel. Outra parte está amparada por um acordo de financiamento no total de US\$ 197,34 milhões, sendo US\$ 99,00 milhões oriundos do BIRD e US\$ 98,34 milhões de contrapartida do Tesouro, para expansão do sistema em mais 6,6 km, entre São Gabriel e Vilarinho, construção de terminais de integração, obras complementares e ações institucionais de apoio à organização no processo de transferência da administração do sistema para os governos locais.

Em 2002, foi concluída a implantação do trecho, tendo sido concluídas as obras civis, a superestrutura ferroviária, a vedação da faixa de domínio e os terminais rodo-ferroviários de São Gabriel, obra esta que, juntamente com o término da fabricação dos 25 TUEs, constitui meta determinante para efetivação da transferência do sistema da União para o Governo do Estado. Também estão implantados os sistemas de bilhetagem automática e sinalização do trecho Horto Florestal – São Gabriel, que está em operação experimental. Os sistemas de eletrificação e de telecomunicações tem sua conclusão prevista para janeiro de 2003. As escadas rolantes já estão instaladas e em operação e os elevadores das estações estão em fase final de montagem.

O trecho Eldorado – Vilarinho encontra-se operando, sendo que o sub-trecho São Gabriel – Vilarinho ainda depende do término das instalações do sistema de sinalização automática.

A estadualização do sistema não se concretizou em 2002.

A proposta orçamentária da CBTU previu para este Programa recursos no total de R\$ 68,67 milhões, tendo sido aprovados pela Lei Orçamentária R\$ 46,75 milhões. Foram disponibilizados R\$ 30,54 milhões e executados R\$ 30,47 milhões.

#### **PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS – PROGRAMA BIRD**

<b>ATIVIDADE</b>	<b>UNIDADE</b>	<b>2002</b>	
		<b>META</b>	<b>REALIZADO</b>
OBRAS CIVIS			
Terminal de integração em São Gabriel – Setor Leste	%	100	100
Terminal de integração em José Cândido da Silveira	%	100	90
Instalação de elevadores e escadas rolantes nas estações	%	100	94
OBRAS CIVIS COMPLEMENTARES			
Execução de obras civis complementares do Trem Metropolitano de Belo Horizonte	%	100	80
SISTEMAS			
Implantação da eletrificação entre São Gabriel e Vilarinho	%	100	100
Implantação do sistema de telecomunicações do sub-trecho São Gabriel – Vilarinho	%	100	100
Implantação do sistema de Controle de Tráfego por Área – CTA	%	35	33
ESTUDOS INSTITUCIONAIS			
Pesquisa de O/D	%	100	100
Avaliação Econômico-financeira da STU/BH	%	100	100
Plano Metropolitano de Belo Horizonte – METROPLAN	%	33	25

A demora das negociações entre o Estado, a METROMINAS, a Fundação CETEC e a BHTRANS para liberação da área do terminal José Cândido da Silveira atrasou a retomada da construção do Terminal. Problemas ocorridos com a instalação de escadas rolantes e elevadores levaram a paralisação destes serviços.

## **PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS – CALAFATE - BARREIRO**

Para o presente exercício, a proposta orçamentária da CBTU contemplava R\$ 44,97 milhões para este projeto. O Orçamento aprovado foi de R\$ 7,34 milhões, tendo sido liberados e executados R\$ 7,13 milhões. Das ações programadas para 2002, as desapropriações, que foram retomadas em setembro, apresentaram progresso, sendo realizadas, prioritariamente, nos locais onde as obras civis estão em andamento. A infraestrutura de via permanente atingiu 40% de avanço e a vedação da faixa de domínio, 18% de realização. Concluiu-se 5 passagens inferiores, das 7 projetadas, estando uma em construção e uma não iniciada. As obras da estação Amazonas atingiram um avanço de 30%.

## **4.3 – SALVADOR**

O Programa de Descentralização para o Sistema de Trens Urbanos de Salvador, vinculado à transferência de sua administração ao governo local, para a qual foi constituída a Companhia de Transportes de Salvador – CTS, está orçado no valor de US\$307,80 milhões, contando com um financiamento do BIRD no valor de US\$150,00 milhões, US\$40,00 milhões de contrapartida do Tesouro e US\$117,80 milhões oriundos do Estado da Bahia, Prefeitura de Salvador e iniciativa privada.

### **LAPA - PIRAJÁ**

A proposta orçamentária da CBTU para a implantação do trecho previu recursos no total de R\$ 168,42 milhões. A Lei Orçamentária destinou a este empreendimento R\$ 72,48 milhões. Foram liberados R\$ 41,30 milhões, integralmente executados.

O progresso físico das obras atingiu 28% ao final do exercício, considerando-se as intervenções no trecho de via subterrânea, construção dos elevados e estações.

### **PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS**

ATIVIDADE	UNIDADE	2002	
		META	REALIZADO
Construção dos elevados	%	93	85
Construção do túnel	%	50	33
Construção das estações	%	48	32
Sistema de sinalização (a cargo da concessionária)	%	1	0

Devido às observações constantes do relatório de auditoria do TCU, as obras de recuperação do sistema não foram iniciadas, uma vez que o repasse de recursos foi totalmente paralisado em janeiro. Somente em julho as justificativas apresentadas pela CBTU foram aceitas. No entanto, a escassez de recursos financeiros impôs expressiva redução no ritmo das obras, impedindo o cumprimento das metas programadas.

## CALÇADA - PARIPE

Para o trecho Calçada-Paripe, a proposta orçamentária previu R\$ 20,65 milhões. A Lei Orçamentária destinou ao Programa R\$ 4,77 milhões, dos quais disponibilizados e executados R\$ 0,79 milhões.

Foram contratados os serviços de consultoria para o desenvolvimento dos estudos de modelagem da concessão do sistema e os projetos arquitetônicos para transformação das atuais estações Calçada e Paripe em estações de integração trem- ônibus.

Foram readequados os projetos básicos e os termos de referência, incorporando a ponte sobre o rio São João, ponto crítico na circulação das composições, serviços de recuperação da via permanente, de remodelação das estações, da rede aérea, de subestação e construção de quatro novas passarelas de transposição da via.

As pendências apontadas pelo TCU em novembro, determinaram a paralisação das execuções orçamentária e financeira do projeto.

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2002	
		META	REALIZADO
Preparação das especificações e editais	unid	6	4
Llicitação de serviços	unid	6	3

## 4.4 - FORTALEZA

O Programa de Descentralização para o Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza, vinculado à transferência de sua administração ao Governo do Ceará, tem como escopo a implantação dos dois primeiros estágios do Projeto Metrofor, a serem implementados de forma modular e evolutiva, com um custo total previsto de US\$502,20 milhões.

O Programa, que buscou aproveitar ao máximo o sistema ferroviário existente e também alcançar a área mais central da cidade, nos seus dois primeiros estágios, prevê a substituição do sistema ferroviário existente, por meio da duplicação e eletrificação dos 43 km de suas duas linhas principais de transporte urbano de passageiros, aquisição de nova frota de material rodante – 18 TUE's, implantação de novos sistemas de sinalização e telecomunicação, construção de novas estações e modernização das existentes, além da segregação e melhoria do transporte ferroviário de carga que cruza a região, desviando-o da área central de Fortaleza, com a construção de 33km de via singela exclusiva e a implantação de um pátio de cargas.

No primeiro estágio, que modernizará o trecho entre as estações João Felipe e Vila das Flores, correspondente a atual Linha Sul, se promoverá a separação dos sistemas de cargas e de passageiros, estando amparado por um acordo de financiamento com o JBIC, no valor de US\$268,00 milhões, administrado pela CBTU como representante do Governo Federal, havendo também a previsão de aporte de US\$58 milhões do Governo do Ceará. Iniciado em julho de 1998, esse primeiro estágio tem conclusão prevista para janeiro de 2007, capacitando o sistema para o atendimento da demanda de 185.000 passageiros/dia. A finalização da implantação do segmento Vila das Flores – Aracapé, inicialmente prevista para setembro de 2002, foi postergada para o primeiro semestre de 2003.

As intervenções programadas no segundo estágio, que modernizará o trecho entre as estações João Felipe e Caucaia, correspondente a atual Linha Norte, estarão amparadas por um acordo de financiamento no valor de US\$176,20 milhões, sendo US\$85,00 milhões da fonte BIRD e US\$91,20 milhões de contrapartida do Tesouro Nacional. A implantação do segundo estágio está prevista para 26 meses, elevando a capacidade do sistema para atender a uma demanda de 290.000 passageiros/dia.

Em 2002, este projeto teve concluídas as obras de implantação da superestrutura de via da linha de carga e aprovados os projetos de sistemas fixos para a Linha Sul. Continuam em desenvolvimento as obras do trecho subterrâneo e de edificações do Pátio de Manutenção, os processos de desapropriação, incluindo-se a liberação de área para a estação de Lagoinha, os serviços de construção e reforma de estações, da recuperação de pontos críticos da via permanente, da fabricação dos equipamentos dos sistemas fixos, de equipamentos para oficina e da frota de material rodante.

Em 30 de junho de 2002 foi efetivada a transferência da operação do sistema para o estado do Ceará (Companhia Cearense de Transportes Metroviários – METROFOR).

A proposta orçamentária da CBTU para este Programa no ano de 2002, relativamente ao seu primeiro estágio, foi de R\$ 289,00 milhões. A Lei Orçamentária destinou R\$ 135,00 milhões ao Programa, tendo sido disponibilizados e executados R\$ 91,00 milhões.

## **PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS**

- Continuidade da execução do trecho subterrâneo (3,9 km)
- Conclusão das obras de superestrutura da via permanente ligando as Linhas Norte e Sul;
- Continuidade das obras de implantação do trecho Vila das Flores - Acarapé, na Linha Sul, para as obras de implantação do novo sistema, com o transporte ainda sendo realizado por ônibus;
- Aprovação dos projetos básicos dos sistemas fixos;
- Continuidade das obras da estação Benfica;
- Continuidade das obras de edificações do pátio de manutenção, das oficinas de manutenção e do prédio administrativo;
- Concluídas as obras de transposição da Linha de Carga no trecho entre as estações Novo Maracanau e Pajuçara;
- Continuidade da execução da Linha de Carga, no trecho entre Vila das Flores e o ramal de Mucuripe;
- Continuidade da fabricação do material rodante e fabricação dos sistemas fixos.

## **4.5 - RIO DE JANEIRO**

A administração do sistema de trens urbanos de passageiros foi transferida para o Estado do Rio de Janeiro em dezembro de 1994, ficando sob responsabilidade da Companhia Fluminense de Trens Urbanos – Flumitrens. O Programa de Descentralização, vinculado àquela transferência, teve por objetivo a ampla recuperação do sistema, compondo-se de uma série de intervenções físicas na via permanente, material rodante, estações, sistemas de eletrificação, sinalização e telecomunicações, construção de passarelas, muros de vedação da faixa de domínio e aquisição de equipamentos. As intervenções a cargo da CBTU, em conjunto com outras tantas a cargo do Estado do Rio de Janeiro,

dotariam a infra-estrutura do sistema das condições necessárias para transportar 1.200.000 passageiros/dia.

As intervenções sob responsabilidade da CBTU, iniciadas em outubro de 1993, estavam amparadas por um acordo de financiamento no valor global de US\$309,93 milhões, sendo US\$128,46 milhões financiados pelo BIRD e US\$181,47 milhões de contrapartida do Tesouro. Complementavam-se por um conjunto de ações que já vinham sendo desenvolvidas pela CBTU, em fonte do Tesouro, destinadas à modernização de 36 TUE da Série 1000 e à implantação do sistema de telecomunicações no corredor Deodoro – Japeri.

Com o encerramento do acordo de empréstimo com o Bird em 15 de janeiro de 2001, o restante das intervenções programadas e não concluídas até aquela data passaram a ser executadas exclusivamente com recursos do Tesouro. O principal evento foi a retomada do programa de modernização dos TUEs da série 1000.

A parcela amparada com recursos da União e do BIRD possibilitou a efetiva transferência do Sistema para o Estado em dezembro de 1994, chegando ao final de 2002 com 99,6% de suas atividades concluídas. Restam apenas a conclusão da recuperação de 39 truques dos TUEs da Série 500. A parcela respaldada com recursos do Tesouro Nacional apresenta execução física acumulada de 53%. Dos 36 TUEs da série 1000 a serem recuperados, 26 já se encontram concluídos, estando em andamento a recuperação de outros 5 TUEs.

A Proposta Orçamentária para 2002 previu uma dotação de R\$ 45,00 milhões. O orçamento aprovado para este Programa foi de R\$ 27,60 milhões, sendo disponibilizados e executados R\$ 3,67 milhões.

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2002	
		META	REALIZADO
<b>OBRAS CIVIS</b>			
Remodelação da estação de Duque de Caxias	%	100	100
Remodelação da estação de Ricardo de Albuquerque	%	100	100
Remodelação da estação de Japeri	%	100	100
Construção de 2 passarelas de pedestres	unid	2	2
<b>MATERIAL RODANTE (Série 1000) (Extra BIRD)</b>			
Modernização de 7 TUEs	unid	7	2
Modernização de 5 TUEs	unid	5	0
Fornecimento de 36 motores de tração	unid	36	0
Fornecimento de 4 equipamentos de controle	unid	4	0

## **5- NOVOS PROJETOS**

Em decorrência da experiência adquirida nos últimos anos, a CBTU vem sendo requisitada para apoiar a implantação de sistemas metro-ferroviários em outras regiões metropolitanas do País. Tratam-se de projetos específicos, oriundos de acordos entre Estados e Prefeituras com o Governo Federal, envolvendo ou não recursos de financiamento externo e contrapartida da União para o desenvolvimento do transporte urbano descritos a seguir.

## Rio de Janeiro – Linhas 3 e 4

A Lei Orçamentária para 2002 aprovou inicialmente dotação de R\$ 33,50 milhões para a implementação das linhas 3 e 4 do metrô do Rio de Janeiro. Foram assinados dois convênios entre a CBTU e o Estado do Rio de Janeiro, visando a execução descentralizada do Programa de Transporte Ferroviário de Passageiros, para a implantação da linha 3 - numa extensão de 28,5km, com início na Estação Carioca e terminando na estação Guaxindiba, e linha 4 - numa extensão de 16,3km, com início na estação Morro de São João e terminando na estação Jardim Oceânico. No mês de junho, foi disponibilizado limite orçamentário no valor de R\$ 1,00 milhão, recurso este empenhado e liquidado. Em setembro, através de retificação da Lei, foi alterada a Unidade Responsável por este Projeto. Em dezembro, o projeto voltou à responsabilidade da CBTU, sendo aprovado crédito especial de R\$ 31,52 milhões.

## Goiânia

O Governo do Estado de Goiás tem a intenção de implantar um projeto, utilizando a tecnologia metro-ferroviária, de 11,53 km de linhas, na direção norte-sul, através do centro histórico da cidade de Goiânia. O traçado será composto de 7,21 km de vias subterrâneas, 1,50 km de vias elevadas e 2,82 km em superfície. Está prevista a construção de 13 estações, sendo que na extremidade sul será implantada a estação Nova Brasília, com capacidade para atender aos atuais usuários dos terminais de integração Cruzeiro do Sul e Vila Brasília.

O sistema estará capacitado para atender 200.000 passageiros/dia com intervalo máximo de 10 minutos entre trens.

O prazo previsto para a realização do Projeto é de quatro anos e tem custo estimado de US\$380 milhões, com expectativa de uma participação da iniciativa privada, em torno de 20% do total, complementado com recursos do Estado de Goiás e da União.

A Lei Orçamentária de 2002 destinou à CBTU, para a implantação do metrô de Goiânia, o montante de R\$ 13 milhões. Durante o exercício, foi alterada a Unidade Orçamentária responsável por este Projeto, conforme retificação da Lei nº 10.407 – LOA/2002.

## **6 – UNIDADES ADMINISTRATIVAS**

## **6-1 – ADMINISTRAÇÃO CENTRAL**

A Administração Central – AC atua na coordenação e gerenciamento das atividades desenvolvidas pelas STU's e GTU's e nos Programas de Descentralização do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza e Salvador.

Dentre as suas principais ações de coordenação, podemos citar:

Gerenciamento da força de trabalho;

Coordenação dos programas financiados pelo BIRD/JBIC, nas cidades de Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza e Salvador;

Continuidade das negociações para estadualização dos sistemas remanescentes;

Capacitação das STU's e GTU's, visando sua plena autonomia técnica e administrativa;

Coordenação do planejamento e gestão dos Planos de Ação das Unidades Administrativas;

Coordenação da execução e gestão das ações sob responsabilidade da CBTU programadas no Plano Plurianual de Investimentos 2000/2003 do Governo Federal;

Atuação junto ao Governo Federal para adequação dos recursos da Companhia, visando à otimização de sua aplicação para melhoria dos sistemas.

## **EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA**

R\$Mil

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)		26.675	203	26.878
OUTROS CUSTEIOS (3)	3.057	16.300	188	19.545
INVESTIMENTOS (4)		400		400
SERVIÇO DA DÍVIDA		304.064	0	304.064
<b>TOTAL</b>	<b>3.057</b>	<b>347.439</b>	<b>391</b>	<b>350.887</b>

OBS.:(1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(3) Indui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Refere-se a Reaparelhamento Administrativo

**6-2 – RECIFE**

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

	LINHA CENTRO	LINHA SUL	TOTAL
EXTENSÃO DA VIA (km)	25,2	32*	57,2
Eletrificada	25,2	-	25,2
Não eletrificada	-	32	32
Bitola métrica - 1,00 m	-	32	32
Bitola larga - 1,60 m	25,2	-	25,2
Nº DE ESTAÇÕES	18	8**	25
Nº DE OFICINAS	1	2	3
TUE EXISTENTES	25	-	25
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	-	5	5
CARROS EXISTENTES	-	38	38
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	6	60	-
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	7,5	65	-
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	23	54	-
EFETIVO DE PESSOAL (PCS)	-	-	1.354
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	4	3	4***

\* Extensão e o nº de estações em operação atualmente, levando em conta o desvio de traçado na Linha Sul com a ligação Cajueiro Seco – Curado em razão da paralisação para obras de modernização do trecho Recife – Cajueiro Seco.

\*\* A estação Recife foi considerada somente uma vez dado que é comum às duas linhas.

\*\*\*3 municípios são comuns às duas linhas. Não estão computados os municípios atendidos pela integração.

## DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

A Superintendência de Trens Urbanos de Recife (STU-REC), no ano de 2002, transportou 40,6 milhões de passageiros, abaixo do proposto como meta no Plano de Ação 2002. Este fato deve-se a não conjugação do não cumprimento das metas físicas da expansão do sistema, como o início da operação comercial dos trechos TIP – Camaragibe, na Linha Centro e Recife – Aeroporto, na Linha Sul, e da queda geral da demanda do transporte formal em toda RMR. Contribuíram também, as paralisações provocadas por greve de funcionários no mês de junho. Esta queda de demanda influiu no resultado de todos os demais indicadores.

## TREM METROPOLITANO – LINHA CENTRO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	Milhares	41.455	45.250	39.973
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	Milhares	129	145	124
	RECEITA PRÓPRIA (1)	R\$Mil	14.094	16.416	14.003
	CUSTO TOTAL (1)	R\$Mil	62.168	66.301	67.551
	TUE EM TRÁFEGO	Unidade	10	10	10
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO (1)	R\$	1,50	1,44	1,66
ECONOMI-CIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA (1)	%	21,0	24,9	19,3
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL (1)	%	91,0	97,0	80,1
QUALIDADE	REGULARIDADE	%	98,2	99,5	96,9
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	2,6	-	2,8
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,70	-	0,80

OBS.: (1) Inclui Linha Sul

## LINHA SUL

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	Milhares	509	894	614
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	Milhares	1,9	2,9	2,3
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	Unidade	2,0	3,0	3,0
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	97,3	98,0	97,2
	REGULARIDADE	%	99,4	100,0	97,3
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	11,8	-	8,1
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,70	-	0,80

Na Linha Sul, a consolidação do trecho em operação durante as obras de implantação do trem metropolitano entre Recife e Cajueiro Seco, permitiu a elevação de sua demanda média dia útil em relação ao ano anterior, embora não alcançando a meta estabelecida para o exercício. Destaca-se, também, a melhoria do resultado do índice de segurança do usuário.

## EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

R\$Mil

DESCRÍÇÃO	RECUSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)	3.963	39.582			2.273	45.818
OUTROS CUSTEIROS (3)	11.112	12.355			372	23.839
INVESTIMENTOS (4)	447	1.605	36.475	17.571	0	56.098
<b>TOTAL</b>	<b>15.522</b>	<b>53.542</b>	<b>36.475</b>	<b>17.571</b>	<b>2.645</b>	<b>125.755</b>

OBS.: (1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(3) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Inclui Reaparelhamento Administrativo

## **6.3 - BELO HORIZONTE**

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

EXTENSÃO DA VIA (km)	28,2
Eletrificada	28,2
Bitola larga - 1,60 m	28,2
Nº DE ESTAÇÕES	19
Nº DE OFICINAS	1*
TUE EXISTENTES	25
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	7,5
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	16
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	31,1
EFETIVO DE PESSOAL (PCS)	595
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	2

\* - A oficina em Eldorado foi desativada

## DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

O Sistema de Belo Horizonte transportou em 2002, em média, 92 mil passageiros por dia útil, produção superior à realizada em 2001, porém inferior a meta estabelecida no Plano de Ação 2002, média atingida apenas a partir do mês de outubro. Tal fato deveu-se ao atraso da entrada em operação do terminal de integração de São Gabriel e da expansão do sistema até Vilarinho. Contribuíram, também, para este resultado, as paralisações provocadas por greve de funcionários no mês de junho.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	Milhares	25.615	31.603	27.818
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	Milhares	85	103	92
	RECEITA PRÓPRIA	R\$Mil	15.885	36.256	18.184
	CUSTO TOTAL	R\$Mil	37.955	46.454	45.031
EFICIÊNCIA	TUE EM TRÄFEGO	Unidade	10,4	11	10,9
	CUSTO UNITÁRIO	R\$	1,48	1,49	1,62
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	40,0	45,9	37,9
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	96,0	90,9	80,4
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	99,1	99,0	98,5
	REGULARIDADE	%	98,8	99,5	94,4
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	2,5	-	6,2
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,70	-	0,90

## EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

R\$Mil

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)	3.982	19.631			1.216	24.829
OUTROS CUSTEIOS (3)	8.182	14.413			178	22.773
INVESTIMENTOS (4)	287	15.872	11.083	10.642	0	37.884
<b>TOTAL</b>	<b>12.451</b>	<b>49.916</b>	<b>11.083</b>	<b>10.642</b>	<b>1.394</b>	<b>85.486</b>

OBS.: (1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(3) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Inclui Reaparelhamento Administrativo

## **6.4 - FORTALEZA**

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

	LINHA NORTE	LINHA SUL	TOTAL
EXTENSÃO DA VIA (km)	21	25	46
Não eletrificada	21	25	46
Bitola métrica - 1,00 m	21	25	46
Nº DE ESTAÇÕES	10	14	23*
Nº DE OFICINAS	-	-	1
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	-	-	8
CARROS EXISTENTES	-	-	43
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	30	30	-
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	30	30	-
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	32	42	-
EFETIVO DE PESSOAL (PCS)	-	-	384
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	2	3	4*

\* A estação João Felipe e o Município de Fortaleza foram considerados somente uma vez por serem comuns às duas linhas.

- O sistema de Fortaleza foi estadualizado em 28/06/2002, não pertencendo mais à CBTU. O efetivo de pessoal refere-se ao Escritório Regional.

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

O Orçamento aprovado para o ano de 2002 foi de R\$ 6.703 mil, dos quais foram liberados R\$ 2.768 e executados R\$ 2.210 mil. Durante o período foram adquiridos 4 macacos eletromecânicos e executados os reparos em truques de carros de passageiros. Na via permanente, foram concluídos os serviços de relocação de AMV's e remodelação da via, entre as estações de Otávio Bonfim e Couto Fernandes. Também foram executados serviços de manutenção predial nas estações. Encontram-se em licitação a reforma geral de 20 carros de passageiros, aquisição de peças para remodelação de locomotivas e aquisição de um motor diesel.

## DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

O Sistema de Fortaleza teve sua administração transferida para o Governo do Ceará em 28 de junho de 2002. Os dados apresentados são referentes ao período de janeiro a junho.

No período considerado, a média de transporte de passageiros por dia útil foi de 25,6 mil passageiros, inferior ao realizado em 2001. A estratégia adotada para aceleração das obras de

implantação do metrô resultou na paralisação da operação ferroviária no trecho Aracapé – Vila das Flores, que passou a ser operado com ônibus.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
<b>EFICÁCIA</b>	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	Milhares	9.651	9.795	3.820
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA	Milhares	32,4	32,5	25,6
	ÚTIL	R\$Mil	4.828	5.501	2.114
	RECEITA PRÓPRIA	R\$Mil	15.573	17.103	8.123
<b>EFICIÊNCIA</b>	CUSTO TOTAL	Unidade	6	6	6
	LOCOS EM TRÁFEGO				
<b>ECONOMICIDADE</b>	CUSTO UNITÁRIO	R\$	1,61	1,75	2,13
<b>QUALIDADE</b>	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	30,0	32,0	24,9
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	92,0	97,4	69,8
<b>QUALIDADE</b>	PONTUALIDADE	%	94,3	98,0	97,8
	REGULARIDADE	%	99,0	99,5	99,3
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	5,5	-	11,0
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,60	-	0,60

Obs.: As metas consideradas são para o ano e os valores realizados correspondem aos resultados até junho/2002.

## EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

R\$

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	JBIC	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)	449	4.775			119	5.343
OUTROS CUSTEIOS (3)	1.880	2.115			4	3.999
INVESTIMENTOS (4)	0	2.326	0	91.000		93.326
<b>TOTAL</b>	<b>2.329</b>	<b>9.216</b>	<b>0</b>	<b>91.000</b>	<b>123</b>	<b>102.668</b>

OBS.:(1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(3) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Inclui Reaparelhamento Administrativo

## **6.5 - SALVADOR**

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

EXTENSÃO DA VIA (km)	13,5
Eletrificada	13,5
Bitola métrica - 1,00 m	13,5
Nº DE ESTAÇÕES	10
Nº DE OFICINAS	1
TUE EXISTENTES	8
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	20
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	20
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	25
EFETIVO DE PESSOAL (PCS)	173
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	1

## DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	milhares	2.939	3.330	3.081
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	milhares	10,4	12,2	10,9
	RECEITA PRÓPRIA	R\$Mil	1.092	1.370	1.248
	CUSTO TOTAL	R\$Mil	7.299	9.685	10.329
EFICIÊNCIA	TUE EM TRÄFEGO	unidade	3	3	3
	CUSTO UNITÁRIO	R\$	2,48	2,91	3,35
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	14,9	12,3	11,8
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	72,6	74,3	25,5
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	90,8	94,0	75,3
	REGULARIDADE	%	97,6	98,2	96,9
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	0,0	-	1,0
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,40	-	0,50

O Sistema de Salvador transportou 10,9 mil passageiros por dia útil, superior em 4,8% ao realizado em 2001 porém, inferior em 10,7% à meta proposta para 2002. A arrecadação acompanhou o desempenho da demanda.

Quanto a qualidade dos serviços prestados os indicadores de regularidade e pontualidade ficaram abaixo do previsto no plano de ação 2002, em razão das restrições operacionais devido às obras na via permanente e a interdição da linha 1 da ponte do Rio São João.

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Estão em recuperação trechos críticos da via e mantidos os entendimentos para o recebimento de mais seis TUE's, para reforço da frota de Material Rodante da STU.

## EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

R\$Mil

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)	255	4.522			396	5.173
OUTROS CUSTEIOS (3)	855	3.907			34	4.796
INVESTIMENTOS (4)		124	11.637	30.457		42.218
<b>TOTAL</b>	<b>1.110</b>	<b>8.553</b>	<b>11.637</b>	<b>30.457</b>	<b>430</b>	<b>52.187</b>

OBS.:(1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(3) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Inclui Reaparelhamento Administrativo

## **6.6 - MACEIÓ**

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

EXTENSÃO DA VIA (km)	32,1
Não eletrificada	32,1
Bitola métrica – 1,00 m	32,1
Nº DE ESTAÇÕES	14
Nº DE OFICINAS	1
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	3
CARROS EXISTENTES	21
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	68
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	118
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	70
EFETIVO DE PESSOAL (PCS)	105
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	3

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Com o objetivo de restabelecer as condições necessárias à prestação de um serviço de transporte seguro e confiável associado ao aproveitamento máximo da capacidade de oferta atual do sistema de transporte da Gerência de Trens Urbanos de Maceió, a CBTU elaborou um Programa de Recomposição visando implementar diversas intervenções no material rodante, via permanente, oficinas, estações, sinalização e sistemas de controle e licenciamento de tráfego, com a expectativa de melhores resultados operacionais, de redução de custos de manutenção e de elevação do nível de confiabilidade e segurança do sistema. A estimativa inicial do custo deste programa é da ordem de R\$ 16.302 mil para execução no prazo de 3 anos.

Para 2002, o Orçamento aprovado foi de R\$ 7.633 mil, tendo sido liberados R\$ 6.108 mil, dos quais foram executados R\$ 5.971 mil. Esta dotação permitiu a execução de serviços de revisão de locomotivas, incluindo a instalação de tacógrafos, reforma e adequação de veículos ferroviários, estando em andamento a aquisição de macacos eletromecânicos, a reforma de carros de passageiros e a recuperação de janelas dos carros de passageiros. Das obras civis programadas, está concluída a substituição de pontilhões. Foram concluídos os serviços de reforma do posto de abastecimento, construção da segunda plataforma da estação Satuba, reforma das plataformas da estação Maceió, recuperação de trechos críticos da via e o fechamento da estação Bom Parto. Foram também adquiridos materiais de via permanente e recuperados os AMV's. Com relação aos sistemas fixos, estão em final de implantação a sinalização eletrônica de uma PN e cancelas eletrônicas na Av. Siqueira Campos.

## DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

A GTU-MAC transportou 6,2 mil passageiros por dia útil, com uma produção 21,6% maior que a realizada em 2001, inclusive superando a meta prevista no plano de ação 2002 em 3,3%.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
<b>EFICÁCIA</b>	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	milhares	1.315	1.700	1.642
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	milhares	5,1	6,8	6,2
	RECEITA PRÓPRIA	R\$Mil	504	680	673
	CUSTO TOTAL	R\$Mil	5.222	4.920	6.148
<b>EFICIÊNCIA</b>	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	unidade	1,6	2,0	1,9
	CUSTO UNITÁRIO	R\$	3,97	2,90	3,74
	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	9,4	13,9	10,9
<b>ECONOMICIDADE</b>	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	25,7	30,0	22,1
	PONTUALIDADE	%	86,6	99,0	99,3
<b>QUALIDADE</b>	REGULARIDADE	%	94,7	100	98,6
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	4,6	-	6,1
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,40	-	0,40

A taxa de cobertura teve uma elevação de 16,0% em relação ao apurado em 2001, ficando porém inferior a meta prevista para o exercício.

Quanto à qualidade dos serviços ressalta-se a melhoria da pontualidade, que foi de 99,3%, superando os 99% previstos no plano de ação e bem superior aos 86% atingidos em 2001.

## EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

R\$Mil

DESCRIÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)		4.539	253	4.792
OUTROS CUSTEIROS (3)	676	2.352	84	3.112
INVESTIMENTOS (4)		6.016		6.016
<b>TOTAL</b>	<b>676</b>	<b>12.907</b>	<b>337</b>	<b>13.920</b>

OBS.: (1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhista e REFER

(3) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Inclui Reaparelhamento Administrativo

## **6.7 -JOÃO PESSOA**

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

EXTENSÃO DA VIA (km)	30
Não eletrificada	30
Bitola métrica - 1,00 m	30
Nº DE ESTAÇÕES	9
Nº DE OFICINAS	1
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	4
CARROS EXISTENTES	21
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	62
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	93
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	50
EFETIVO DE PESSOAL (PCS)	85

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Com o objetivo de restabelecer as condições necessárias à prestação de um serviço de transporte seguro e confiável associado ao aproveitamento máximo da capacidade de oferta atual do sistema de transporte da Gerência de Trens Urbanos de João Pessoa, a CBTU elaborou um Programa de Recomposição visando implementar diversas intervenções no material rodante, via permanente, oficinas, estações, sinalização e sistemas de controle e licenciamento de tráfego, com a expectativa de melhores resultados operacionais, de redução de custos de manutenção e de elevação do nível de confiabilidade e de segurança do sistema. A estimativa inicial do custo deste programa é da ordem de R\$ 15.295 mil para execução no prazo de 3 anos.

Para o presente exercício, o Orçamento aprovado foi de R\$ 3.207 mil, tendo sido liberados R\$ 2.724 mil e executados R\$ 2.559 mil. Das ações programadas para o restabelecimento da frota de material rodante, foram concluídas a manutenção e recuperação de 15 carros de passageiros e implantação de tacógrafos nas locomotivas. Em andamento, encontram-se os contratos de revisão de uma locomotiva, recuperação de 10 truques e aparelhos de choque e aquisição de janelas para os carros de passageiros. Para restabelecimento das condições da via permanente, foi concluída a aquisição de equipamentos para manutenção.

Estão em contratação os serviços de recomposição da via, bem como a aquisição de materiais para execução de serviços de recuperação da via permanente.

## DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

A GTU-JOP apresentou uma produção de transporte médio diário de 5,0 mil passageiros transportados, superando mesmo que discretamente, o resultado do ano anterior e a meta prevista no plano de ação 2002, apesar das restrições operacionais em razão das obras na via permanente, ocorridas durante todo o ano.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	milhares	1.399	1.415	1.442
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	milhares	4,9	5,0	5,0
	RECEITA PRÓPRIA	R\$Mil	630,0	637,0	668,1
	CUSTO TOTAL	R\$Mil	4.575	4.247	5.409
EFICIÊNCIA	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	unidade	2	2	2
	CUSTO UNITÁRIO	R\$	3,27	3,0	3,75
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	13,7	15,0	12,3
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	32,0	30,0	28,3
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	13,4	90,0	63,5
	REGULARIDADE	%	98,4	100,0	94,5
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	5,7	-	4,9
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,45	-	0,45

Os resultados dos indicadores de regularidade e pontualidade, inferiores em relação a previsão estabelecida e ao realizado em 2001, foram causados pelas restrições na operação devido as obras na via permanente.

## EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

R\$Mil

DESCRIÇÃO	RECUSOS PRÓPRIOS	TESOURO	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)		3.183		3.183
OUTROS CUSTEIOS (3)	673	2.634	12	3.319
INVESTIMENTOS (4)		2.717	0	2.717
<b>TOTAL</b>	<b>673</b>	<b>8.534</b>	<b>12</b>	<b>9.219</b>

OBS.:(1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(3) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Inclui Reaparelhamento Administrativo

## **6.8 - NATAL**

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

	LINHA NORTE	LINHA SUL	TOTAL
EXTENSÃO DA VIA (km)	38,5	17,7	56,2
Não eletrificada	38,5	17,7	56,2
Bitola métrica - 1,00 m	38,5	17,7	56,2
Nº DE ESTAÇÕES	12	7	19*
Nº DE OFICINAS	-	-	1
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	-	-	3
CARROS EXISTENTES	-	-	20
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	150	95	-
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	230	230	-
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	65	37	-
EFETIVO DE PESSOAL (PCS)	-	-	120
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	3	2	4*

\* A estação e o Município de Natal foram considerados somente uma vez, já que são comuns às linhas. Foi incluída a estação de Jardim Aeroporto, em construção

## PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Com o objetivo de restabelecer as condições necessárias à prestação de um serviço de transporte seguro e confiável associado ao aproveitamento máximo da capacidade de oferta atual do sistema de transporte da Gerência de Trens Urbanos de Natal, a CBTU elaborou um Programa de Recomposição visando amplas intervenções no material rodante, via permanente, oficinas, estações, sinalização e sistemas de controle e licenciamento de tráfego, com a expectativa de melhores resultados operacionais, de redução de custos de manutenção e de elevação do nível de confiabilidade e segurança do sistema. A estimativa inicial do custo deste programa é da ordem de R\$ 16.438 mil para execução no prazo de 3 anos.

O Orçamento aprovado para o exercício de 2002 foi de R\$ 6.023 mil, tendo sido liberado um limite de R\$ 3.330 mil e executados R\$ 3.324 mil. Das ações programadas, foram concluídas a execução de muros de arrimo, recuperação de pontilhões, concretagem e sinalização de PN's. Na área operacional, foram recuperados 4 motores de tração, adquiridos um caminhão e um veículo rodoviário, instalados tacógrafos nas locomotivas e recuperado o auto de linha. Encontra-se em fase de contratação a recuperação de 15 carros de passageiros.

Estão em contratação os serviços de recomposição da via, bem como a aquisição de materiais para execução de serviços de recuperação da via permanente.

## DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

Como principal indicador da eficácia, a Gerência de Natal transportou 1,6 milhão de passageiros, a uma média de aproximadamente 6 mil passageiros por dia útil, praticamente atingindo as metas estabelecidas no Plano de Ação 2002.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2001	2002	
				META	REALIZADO
<b>EFICÁCIA</b>	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	Milhares	1.546	1.701	1.630
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	Milhares	5,8	6,1	6,0
	RECEITA PRÓPRIA	R\$Mil	616	744	725
<b>EFICIÊNCIA</b>	CUSTO TOTAL	R\$Mil	5.812	5.661	7.815
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	Unidade	1,9	2,0	1,8
	CUSTO UNITÁRIO	R\$	3,76	3,32	4,79
<b>ECONOMICIDADE</b>	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	11,0	13,3	9,0
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	28,0	26,7	17,6
<b>QUALIDADE</b>	PONTUALIDADE	%	96,0	97,0	92,2
	REGULARIDADE	%	94,8	98,0	92,1
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	2,6	-	0,0
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,45	-	0,50

Na melhoria da qualidade os índices de regularidade e pontualidade foram prejudicados pelas falhas no material rodante, o que provocaram cancelamentos e atrasos das viagens. Destacamos o índice de segurança do usuário que reduziu a zero, como decorrência de revestimentos com telas nas janelas dos trens, uma vez que a maioria dos acidentes era provocada por pedradas.

## EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

R\$Mil

DESCRÍÇÃO	RECUSOS PRÓPRIOS	TESOURO	OUTRAS FONTES (1)	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (2)		3.730		3.730
OUTROS CUSTEIOS (3)	639	3.621	9	4.269
INVESTIMENTOS (4)		3.514		3.514
<b>TOTAL</b>	<b>639</b>	<b>10.865</b>	<b>9</b>	<b>11.513</b>

OBS.:(1) Saldos de exercícios anteriores

(2) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(3) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(4) Inclui Reaparelhamento Administrativo