



COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS- CBTU

RELATÓRIO DE GESTÃO – 2003

**MINISTÉRIO DAS CIDADES
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS**

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

MINISTRO DAS CIDADES

OLÍVIO DUTRA

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

ERMÍNIA TEREZINHA MENON MARICATO

Conselheiros

JOÃO LUIZ DA SILVA DIAS

JOSÉ CARLOS XAVIER

LÚCIO DA SILVA SANTOS

SEBASTIÃO JOSÉ MARTINS SOARES

WAGNER FAJARDO PEREIRA

CONSELHO FISCAL

Presidente

ADRIANA QUEIROZ DE CARVALHO

Conselheiros Efetivos

LUIZ CARLOS BERTOTTO

OCTAVIO LUIZ LEITE BITENCOURT

Conselheiros Suplentes

MAURÍCIO CARDOSO OLIVA

RENATO BOARETO

LAERTE DORNELES MELIGA

DIRETORIA

Diretor Presidente

JOÃO LUIZ DA SILVA DIAS

Diretor de Administração e Finanças

AGOSTINHO FERNANDES DA SILVEIRA

Diretor Técnico

ALOISIO MARCOS VASCONCELOS NOVAIS

Diretora de Planejamento, Expansão e Marketing

DÉBORA DE MELLO MARTINS TEIXEIRA

ÍNDICE

MENSAGEM AOS ACIONISTAS

APRESENTAÇÃO

1 - CARACTERIZAÇÃO E GESTÃO OPERACIONAL E FINALÍSTICA

1.1 - CARACTERIZAÇÃO

1.2 - FINALIDADES ESSENCIAIS

1.3 - ÁREA DE ATUAÇÃO

1.4 - INDICADORES RELEVANTES

1.4.1 - INDICADORES OPERACIONAIS

1.4.2 - DESEMPENHO ORÇAMENTÁRIO

1.4.3 - DESEMPENHO FINANCEIRO

1.4.4 - INDICADORES SOCIAIS INTERNOS

1.4.5 - DEMONSTRATIVO DA PROGRAMAÇÃO E EXECUÇÃO DAS METAS ANUAIS

1.4.6 - UNIDADES ADMINISTRATIVAS

1.4.7 - NOVOS PROJETOS

2 - GESTÃO ORÇAMENTÁRIA

2.1 - EVOLUÇÃO DO ORÇAMENTO

2.1.1 - REALIZAÇÕES

3 - GESTÃO FINANCEIRA

3.1 - RECURSOS RECEBIDOS

3.1.1 - TESOURO

3.1.2 - RECURSOS EXTERNOS

3.1.3 - RECEITA PRÓPRIA

3.1.4 - APLICAÇÃO DE RECURSOS

3.2 - GESTÃO DA DÍVIDA

3.2.1 - DÍVIDA INTERNA

3.2.2 - DÍVIDA EXTERNA

3.3 - CONTRIBUIÇÕES PARA A REFER

3.4 - CONVÊNIOS E TRANSFERÊNCIAS DE RECURSOS

4 - GESTÃO JURÍDICA

5 - DESENVOLVIMENTO E GESTÃO DE PESSOAS

5.1 - RECURSOS HUMANOS

5.2 - EDUCAÇÃO E TREINAMENTO

6 - DESENVOLVIMENTO DE PROCESSOS ORGANIZACIONAIS

6.1 - ÁREA DE MARKETING

6.2 - ÁREA FINANCEIRA

6.3 - INFORMÁTICA

6.4 - APOIO ADMINISTRATIVO

6.5 - DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL

6.6 - PATRIMÔNIO

7 - PROCESSOS DE CONTROLE

7.1 - PROCESSOS DE CONTROLE PARLAMENTAR

7.2 - PROCESSOS DE CONTROLE INTERNO

Senhores acionistas,

Neste primeiro ano de gestão estabeleceu-se como objetivo estratégico a formulação de um diagnóstico situacional da Companhia e do processo de transferência dos sistemas de trens urbanos, iniciado com as Superintendências de São Paulo e Rio de Janeiro, em 1994, continuado com a de Fortaleza, em 2002, e estando em curso nas de Belo Horizonte, Recife e Salvador, com inúmeras pendências relativas às etapas já realizadas, e incertezas com relação às em andamento e futuras.

Assim, de início, buscamos inventariar os problemas existentes, discutindo-os, em conjunto com o corpo gerencial, que os eliminassem ou atenuassem suas influências sobre os avanços desejados. Isto possibilitou um conhecimento amplo da Companhia, de suas correlações internas e externas, a proposição de melhorias na estruturação de seus processos e para o aprimoramento de seus métodos, bem como uma mais clara avaliação dos rumos a seguir.

Na continuidade do programa de descentralização dos sistemas de trens urbanos, procurou-se investigar o conceito de sustentabilidade dos projetos baseada em taxa de cobertura integral constante nos estudos de viabilidade, e não verificado ainda nos sistemas transferidos de São Paulo – CPTM – e Rio de Janeiro – SUPERVIA e Central. Foi desenvolvido um novo modelo de descentralização, discutido amplamente dentro do Governo Federal – Ministérios das Cidades, da Fazenda, do Planejamento, e Casa Civil – além do interior da CBTU, AC, STU Recife e Belo Horizonte, sindicatos dos metroviários, Governos de Minas e Pernambuco, Prefeituras de Belo Horizonte e Recife.

Na implantação, modernização e expansão dos sistemas de Recife, Fortaleza, Salvador e Belo Horizonte, o ano particularmente difícil imposto pelo ajuste fiscal, acarretou um andamento reduzido dos projetos, procurando-se, na impossibilidade de retomar obras paralisadas em Fortaleza, evitar-se a paralisação das em andamento. Em consonância com as definições estratégicas do Ministério das Cidades, definimos as prioridades de evolução e conclusão dos projetos, por avaliação técnica e econômica, num horizonte plurianual.

Assim, deu-se prosseguimento à implantação do Sistema de Belo Horizonte, com a continuidade das obras civis da estação de integração Cândido da Silveira, início da implantação do novo saguão, subterrâneo, da Estação Central, da implantação do controle de tráfego por área na cidade de Belo Horizonte e da importação dos equipamentos de sinalização para o trecho São Gabriel – Vilarinho ao final de 2004. A implantação da Estação de Integração do Vilarinho teve o seu contrato anulado pelos graves vícios encontrados no processo de licitação que lhe deu origem, conforme apurado por Comissão de Sindicância. As atividades no trecho Barreiro – Calafate, Linha 2 do sistema de Belo Horizonte, não tiveram cobertura de limite orçamentário, embora a empreiteira tenha prosseguido por conta própria, com base no contrato existente, a realização de obras requeridas para a implantação da faixa de domínio e transposições ferroviárias e rodoviárias.

Em Recife, os recursos aportados possibilitaram o início do projeto de sinalização e a continuidade da implantação do sistema de telecomunicações no trecho Rodoviária – Camaragibe, a conclusão dos serviços de revisão geral e climatização dos dois primeiros trens previstos, a implantação da rede aérea inicialmente no trecho Recife – Imbiribeira, devendo ser concluída até a Estação Cajueiro Seco neste exercício de 2004.

Em Salvador, os recursos aportados pela União permitiram liquidar o passivo trazido de 2002, da ordem de 15,6 milhões, e liberar-se mais 17,3 milhões, significando um avanço físico de 5% no exercício, dando continuidade às obras do trecho subterrâneo, à construção dos elevados e das estações do trecho Lapa - Pirajá. No trecho Calçada – Paripe, destaca-se a internalização dos equipamentos de sinalização. A programação plurianual prevê maiores aportes de recursos nos anos subseqüentes e a conclusão do projeto de Salvador em 2007.

No desenvolvimento de sua atribuição de manutenção e operação dos sistemas de trens urbanos de Recife, Belo Horizonte, Salvador, Natal, João Pessoa e Maceió, a CBTU transportou em 2003 89,5 milhões de passageiros, resultado 11,6% superior em relação ao volume transportado em 2002, com uma média diária de 287,3 mil passageiros por dia útil. Tal melhoria de resultado ganha maior significado, uma vez que se verificou paralelamente a um quadro de grande escassez de recursos para manutenção dos sistemas, exigindo da Companhia uma apurada gestão da aplicação dos

recursos disponibilizados, no sentido de manter a operação nos padrões mínimos de segurança exigidos para este modo de transporte.

Os desafios já 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 urbanismo para utilização de áreas lindeiras e estudos de concessão à iniciativa privada, já configuraram a possibilidade de um novo modelo de atuação para CBTU, evoluindo em termos de planejamento, estudos e projetos, do enfoque estritamente ferroviário para uma visão de sistemas de transporte associados ao desenvolvimento urbano e social.

Finalizando, queremos destacar o início de um processo de construção coletiva, com o envolvimento dos empregados da empresa, constituindo-se uma mesa de negociação permanente, que, embora em seu estágio de constituição, com as primeiras rodadas realizadas, permite prenunciar tempos novos para as relações de trabalho na empresa, a busca contínua de profissionalização, crescimento e progressão nas carreiras, comprometimento social e a prática de políticas inclusivas.

A DIRETORIA

APRESENTAÇÃO

Este relatório tem por objetivo atender ao processo de prestação de contas relativo ao exercício de 2003, de acordo com o Ofício - Circular nº 16/2003/GAB/CGURJ/CGU-PR, de 24 de dezembro de 2003 e em conformidade com a Instrução Normativa nº 12/96, do Tribunal de Contas da União e a Instrução Normativa nº 02/2000, da Secretaria Federal de Controle Interno, publicada no DOU de 22 de dezembro de 2000.

A estruturação do Relatório de Gestão 2003 busca também propiciar, a apresentação do desempenho desta administração sob o prisma de avaliação conceituado no Ofício-Circular nº 013/2003/GAB/CGURJ/CGU-PR, de 11 de novembro de 2003. Desta forma procura-se demonstrar, de forma objetiva, não apenas os resultados sociais, econômicos e operacionais atingidos, mas também, as dificuldades gerenciais enfrentadas no exercício.

São partes integrantes deste relatório:

Capítulo 1 – Caracterização e Gestão Operacional e Finalística

Apresenta as competências regimentais e a caracterização da CBTU, relacionando os principais dados sobre sua criação, composição acionária, missão, objetivos, características gerais, área de atuação, suas macroações, de acordo com a orientação estratégica do Presidente da República e do Ministério das Cidades e suas vinculações com o Plano Plurianual 2000 – 2003. Também são apresentados os indicadores de desempenho mais relevantes relacionados à incidência social, às realizações orçamentária/financeira e às suas atividades finalísticas, com os indicadores operacionais demonstrando a evolução da programação e os resultados obtidos frente às metas de execução das ações para o exercício.

Capítulo 2 – Gestão Orçamentária

Abordagem corporativa dos principais aspectos da gestão, tais como evolução do orçamento, realizações, ocorrências na programação e execução de fontes e usos.

Capítulo 3 – Gestão Financeira

Abordagem corporativa dos principais aspectos da gestão, tais como recursos recebidos, evolução da dívida, convênios e transferências, acompanhamento dos empréstimos e resultados alcançados no exercício.

Capítulo 4 – Gestão Jurídica

Principais realizações na área jurídica, com informações sobre as sentenças julgadas, processos em trâmite, interposição de ações, recuperação de alvarás e penhoras judiciais.

Capítulo 5 – Desenvolvimento e Gestão de Pessoas

Realizações no âmbito de Recursos Humanos, com ênfase nas condições de remuneração e manutenção do pessoal, nas ações de desenvolvimento e valorização do servidor e na terceirização de mão de obra.

Capítulo 6 – Desenvolvimento e Gestão de Processos Organizacionais

Principais realizações voltadas à atualização tecnológica dos recursos de infra-estrutura e nos processos internos nas áreas de suporte administrativo e finalísticas.

Capítulo 7 – Processos de Controle

Diligências do TCU e recomendações da SFC, classificadas em implementadas e não implementadas, com descrição sumária da recomendação ou determinação dos órgãos de controle.

1 - CARACTERIZAÇÃO E GESTÃO OPERACIONAL E FINALÍSTICA

1.1 - 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 missão de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, operando aqueles sob administração do Governo Federal, visando ampliar a mobilidade da população e contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e para melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos.

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, com sua missão, a partir de então, focada na modernização e expansão dos sistemas que operava visando a transferência da administração e gestão daqueles sistemas para os poderes locais de governo.

A partir de 01 de janeiro de 2003, com a publicação do Decreto nº 4.566, a CBTU passou a ser vinculada ao Ministério das Cidades, e o foco de sua missão voltou-se para atender às necessidades de deslocamento da população, integrando o transporte no contexto do desenvolvimento urbano, social e econômico, melhorando a qualidade de vida e reduzindo as desigualdades sociais.

A Assembléia Geral Extraordinária realizada em 28 de novembro de 2002, aprovou o Capital Social de 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.

1.2 - FINALIDADES ESSENCIAIS

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

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

Assim, em 2003, já no contexto dos objetivos setoriais do Ministério das Cidades, a CBTU teve definidas como macro ações ou atividades finalísticas:

- Implantar e modernizar sistemas de trens urbanos;
- Manter e operar os sistemas de trens urbanos sob administração da CBTU até sua regionalização;
- Viabilizar novo modelo de transferência da gestão dos sistemas de trens urbanos para os governos locais.

Suas principais ações específicas, incluídas no Plano Plurianual 2000 – 2003 no Programa 0222 – Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros, que detalham aquelas atividades finalísticas, têm como público alvo as populações, em especial de baixa renda, dos aglomerados urbanos e regiões metropolitanas onde atua.

1.3 - ÁREA DE ATUAÇÃO

A CBTU vem desenvolvendo suas atividades em oito dos principais centros urbanos do País. Mantém e opera os sistemas de trens urbanos de Recife, Belo Horizonte, Salvador, Natal, João Pessoa e Maceió, sendo também responsável pelas ações de investimentos do Governo Federal na expansão/modernização/recuperação destes sistemas que administra, na modernização do sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro e na implantação do sistema de trens urbanos de Fortaleza, cidades onde os sistemas já foram transferidos aos governos locais. Cabe citar também o sistema de São Paulo, também já transferido para o poder local, onde a ação de modernização do sistema de trens urbanos já foi fisicamente concluída pela CBTU.

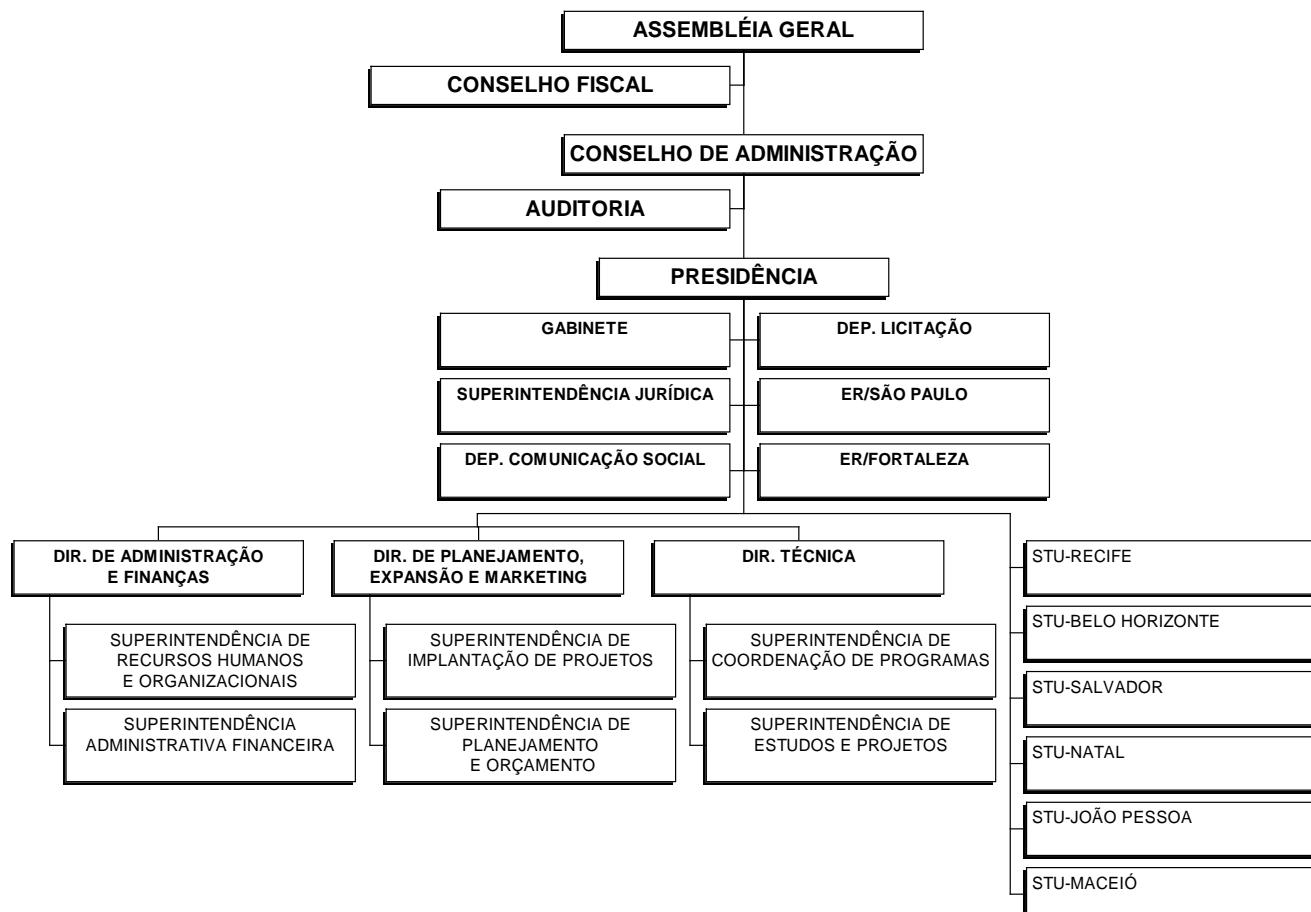
Também teve atuação em 2003, como unidade orçamentária e responsável pela atuação do Governo Federal, na execução das ações descentralizadas de implantação dos metrôs do Rio de Janeiro, linhas 3 e 4, de São Paulo, linha 2, de Curitiba e Goiânia.

A empresa é estruturada em uma Administração Central, seis Superintendências Regionais (Recife, Belo Horizonte, Salvador, Natal, João Pessoa e Maceió) e dois escritórios regionais (São Paulo e Fortaleza), sendo que o escritório regional de Fortaleza teve suas atividades encerradas em setembro de 2003.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Com sua vinculação ao Ministério das Cidades, a CBTU aprofundou e ampliou a discussão das alternativas institucionais mais eficientes de atuação da empresa no âmbito do governo federal.

O Conselho de Administração – CONAD da CBTU, em sua 199ª reunião, realizada em 17 de março de 2003, instituiu a Diretoria de Planejamento, Expansão e Marketing da empresa, atribuindo-lhe as funções do planejamento empresarial, do desenvolvimento de novos projetos, negócios e do marketing da empresa. Com esta alteração, o organograma da Empresa passou a ser o seguinte:



CARACTERÍSTICAS DOS SISTEMAS

DISCRIMINAÇÃO	RECIFE	BELO HORIZONTE	SALVADOR	NATAL	JOÃO PESSOA	MACEIÓ	TOTAL
Total	52,5	28,2	13,5	56,2	30	32,1	217,2
EXTENSÃO(km)	Eletrificada	25,2	28,2	13,5	-	-	66,9
	Não Eletrificada	32	-	-	56,2	30	32,1
PASSAGEIROS – MDU (mil)		149	115	11	7	6	295
média 2003							
NÚMERO DE ESTAÇÕES	25	19	10	20	9	15	98
TUE	25	25	8	-	-	-	58
LOCOS (**)	5	-	-	3	4	3	15
CARROS	34	-	-	20	24	18	96
INTERVALO MÍNIMO (min)	6	7,5	20	95	62	68	-
EFETIVO DE PESSOAL (*)	1.326	648	178	123	89	125	2.489
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	4	2	1	4	4	3	18
POPUL. DOS MUNICÍPIOS (mil)	2.200	2.800	2.400	900	800	900	10.000

(*) Valores referentes a 31 Dez 2003. Não constam o efetivo de pessoal da Adm. Central, 413 empregados e do escritório regional de São Paulo, 3 empregados.

(**) Existem ainda na CBTU mais 6 locomotivas – 2 em REC (TM), 2 em BH e 2 em SAL – não vinculadas à operação comercial dos sistemas, destinadas aos serviços de manutenção.

1.4 - INDICADORES RELEVANTES

1.4.1 - INDICADORES OPERACIONAIS

O desempenho operacional da CBTU no ano de 2003, considerando o conjunto de sua atividade finalística de manutenção e operação de todos os sistemas de trens urbanos, pode ser demonstrado por meio dos seguintes indicadores relativos à produção do transporte:

Passageiros Transportados:

A CBTU transportou em 2003, nas suas seis Superintendências de Trens Urbanos, 89,5 milhões de passageiros, resultado 11,6% superior em relação ao ano anterior. A média diária de passageiros transportados por dia útil subiu para 287,3 mil, valor 5,5% superior em relação ao obtido em 2002. Esta elevação da demanda foi motivada por dois fatores principais: o baixo valor das tarifas dos trens em todos os sistemas operados pela CBTU, bem inferior a tarifa dos ônibus, atraindo a população de baixa renda; e o início da operação comercial do trecho Rodoviária – Camaragibe (TIP – Timbi), em Recife, cuja inauguração ocorreu em dezembro de 2002, impactando a demanda a partir de 2003.

Cabe registrar que tal melhoria de resultado ganha maior significado, uma vez que se verificou paralelamente a um quadro de grande escassez de recursos para manutenção dos sistemas, que exigiu da Companhia uma apurada gestão da aplicação dos recursos disponibilizados no sentido de manter a operação nos padrões mínimos de segurança exigidos para este modo de transporte, embora com danos à manutenção regular dos sistemas.

Relativamente às metas inicialmente propostas para o exercício, do transporte total de 89,3 milhões de passageiros, com uma média diária por dia útil de 290 mil, com os resultados obtidos pode-se considerá-las plenamente atingidas.

Receita:

A receita própria arrecadada pela CBTU em 2003, em suas unidades operacionais, atingiu R\$50.413 mil, sendo R\$44.864 mil de receita operacional e R\$5.549 mil de receitas não operacionais. Relativamente à meta prevista de R\$51,4 milhões, o resultado obtido foi 1,9% inferior, sendo porém superior em 38,7% ao atingido em 2002, demonstrando um resultado positivo, motivado principalmente pela elevação da demanda e, também, pelo reajuste ocorrido nas tarifas de Belo Horizonte (Nov/02), Natal e Salvador (Dez/02) e João Pessoa e Maceió (Jan/03). A perda de receita integrada, pela forma de repartição tarifária, e o não reajuste da tarifa unitária no sistema de Recife, em 2003, influíram para o não alcance da meta.

Custo:

O custo total das unidades operacionais em 2003 foi de R\$153.365 mil, valor inferior em 13,2% à meta prevista. Tal resultado, embora positivo, não reflete apenas uma desejada otimização de gastos mas sim uma contenção imposta, com prejuízos à manutenção e dando continuidade a um processo de degradação dos sistemas, uma vez que o limite orçamentário final disponibilizado para manutenção e operação dos sistemas foi de apenas 43% do valor constante da proposta orçamentária da CBTU e de 68% do valor aprovado na LOA. Em decorrência, o custo unitário verificado foi de R\$1,71, inferior à meta prevista para 2003 e em 9,5% ao apurado em 2002.

Taxa de Cobertura:

Como razão dos resultados da receita e do custo em 2003, a taxa de cobertura apresentou um valor superior à meta prevista para 2003 e em 34,8% ao apurado em 2002. Da mesma forma como no custo, representa um resultado positivo, mas não significando apenas uma desejada melhoria de eficiência econômica mas, também, muito influenciada pela contenção imposta aos recursos para manutenção dos sistemas, com os prejuízos decorrentes.

A seguir são apresentados os principais indicadores, com os valores alcançados em 2002, as metas e realizações em 2003.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	REALIZADO		META 2003
			2002	2003	
EFICÁCIA	Passageiros transportados	mil	80.020	89.451	89.314
	Média passag. transp./dia útil	mil	272	287	290
	Receita própria	R\$ mil	37.615	50.413	51.404
	Custo total	R\$ mil	150.405	153.365	176.737
	TUE em tráfego	Unid	24	24	24
	Locomotivas em tráfego	Unid	12	9	10
EFICIÊNCIA	Custo unitário	R\$	1,89	1,71	1,98
ECONOMICIDADE	Taxa de cobertura plena	%	23,3	31,4	27,4
	Taxa de cobertura operacional	%	64,6	74,8	66,6
QUALIDADE	Pontualidade	%	92,0	92,5	96,5
	Regularidade	%	96,2	97,9	99,5
	Segurança do usuário	acid./milhão pass.	4,5	3,9	-

Relativamente à atividade finalística de implantação e modernização dos sistemas de trens urbanos, o desempenho operacional da CBTU no ano de 2003, pode ser demonstrado por meio dos seguintes indicadores de avanço físico de seus principais projetos:

AÇÕES	% AVANÇO FÍSICO/2003	
	META	REALIZADO
Implantação do sistema de trens urbanos de Recife – TIP/Timbi e Recife/Cajueiro Seco	6,0	5,0
Implantação do sistema de trens urbanos de Belo Horizonte – Eldorado/Vilarinho	0,8	0,5
Implantação do sistema de trens urbanos de Belo Horizonte – Calafate/Barreiro	5,6	0,1
Implantação do sistema de trens urbanos de Fortaleza – Linha Sul	19,2	0,4
Implantação do sistema de trens urbanos de Salvador – Lapa/Pirajá	18,2	3,6
Modernização do sistema de trens urbanos de Salvador – Calçada/Paripe	11,4	2,0
Modernização do sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro	0,2	0,2

De forma geral, pode-se considerar que, em razão do limite orçamentário disponibilizado em 2003 para a continuidade destes projetos, no total de R\$84,2 milhões que representaram apenas 31% do

disposto para eles na Lei Orçamentária – R\$273,4 milhões, e do fato de que até julho somente haviam sido liberados R\$21,4 milhões, em razão destes valores e da forma de sua disponibilização, a possibilidade de cumprimento das metas previstas de evolução física dos projetos ficou significativamente comprometida.

1.4.2 - DESEMPENHO ORÇAMENTÁRIO

O Orçamento Geral da União para 2003, aprovado por intermédio da Lei nº 10.640 de 14 Jan, destinou à CBTU recursos no valor de R\$1.152.020 mil, cuja evolução orçamentária está apresentada no quadro a seguir:

ORÇAMENTO 2003 - EVOLUÇÃO/DESEMPENHO

							R\$ mil
	Aprovado Inicial Lei nº 10.640 (a)	Aprovado Final (b)	Disponível Final (c)	% (c/b)	Realizado (d)	% (d/c)	% (b/a)
Investimentos	437.159	420.453	84.248	20	84.174	100	96
Custeio (sem limite) (1)	159.634	219.232	219.232	100	173.336	79	137
Custeio (com limite) (2)	143.990	116.975	89.101	76	88.384	99	81
Dívida	411.238	411.238	411.238	100	317.280	77	100
Total	1.152.020	1.167.896	803.818	69	663.174	83	101

Obs.: (1) Inclui Pessoal/Encargos, Refer e Sentenças Judiciais.

(2) Demais atividades e operações especiais, incluindo reaparelhamento administrativo

A proposta orçamentária da CBTU para o exercício de 2003 previu recursos da ordem de R\$945.619 mil para projetos, R\$599.594 mil para custeio e R\$504.287 mil para pagamento de dívidas, totalizando R\$2.049.500 mil. O valor final aprovado, de R\$1.167.896 mil, representou apenas 57% do previsto, dos quais somente R\$803.818, ou 39%, foram disponibilizados.

A execução orçamentária dos Projetos e Atividades / Operações Especiais correspondeu a 100% e 99% dos limites autorizados, respectivamente. Estes percentuais refletem um alto índice de realização, não representando, no entretanto, a continuidade e melhoria das atividades ou avanço significativo nos projetos. A gestão orçamentária em 2003 exigiu ações intensivas na administração da escassez de recursos decorrentes das liberações parciais ao longo do exercício, como também, da disponibilização de limites em níveis bastante inferiores, não apenas relativamente à Proposta Orçamentária, como também ao Orçamento Aprovado. Ressalta-se que a Proposta apresentou a programação de despesas de acordo com a previsão das reais necessidades e possibilidades de execução em 2003, no entanto, do total proposto apenas 44% foram aprovados e 14% foram disponibilizados para empenho.

Para os investimentos nos projetos, o valor disponível foi de apenas R\$84.248 mil, correspondendo a 9% do valor proposto inicialmente pela CBTU e a 20% do Orçamento Aprovado final, comprometendo significativamente a evolução das obras e o cumprimento das metas previstas. Nas atividades / operações especiais sujeitas a limites, o Orçamento aprovado final correspondeu a 73% do proposto inicialmente pela CBTU, do qual foram disponibilizados R\$89.101 mil ou 76%, impondo severas restrições às despesas correntes da Companhia.

Na atividade de Manutenção e Operação dos Sistemas a execução orçamentária foi de 100% do limite disponibilizado. Este resultado não foi suficiente para o pagamento da integralidade das despesas necessárias à prestação dos serviços de transporte. Do valor proposto de R\$114.923 mil, foram aprovados na Lei Orçamentária R\$73.315 mil e disponibilizados apenas R\$50.193 mil, representando 44% do valor proposto. O limite orçamentário destinado para esta atividade não foi

ampliado, apesar do crédito aprovado para a atividade em 12 Dez 2003, o que inviabilizou a execução da totalidade das despesas custeio previstas e, também, a continuidade do Programa de Recomposição dos Sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió.

No conjunto das despesas de custeio, em relação à reduzida realização orçamentária na rubrica de sentenças cíveis e trabalhistas, R\$58.904 mil representando 58% do valor aprovado de R\$102.425 mil, cumpre observar que a previsão destas despesas considerou o andamento dos processos que se encontravam em fase recursal, como também aqueles em fase de execução. Ocorre que muitos destes processos com previsão de condenação em 2003, diante da apresentação de recursos por parte da CBTU, visando esclarecer obscuridade, omissão ou contradição das decisões, tiveram suas condenações postergadas.

1.4.3 - DESEMPENHO FINANCEIRO

Ao longo do exercício de 2003, a liberação dos limites financeiros para pagamento pelo MCid ocorreu em patamares inferiores aos solicitados, implicando na redefinição de prioridades e postergação de pagamentos, com a consequência inevitável de incidência de multas e juros de mora.

A falta de regularidade das autorizações de limites financeiros de pagamento levou a inadimplência em pagamentos, mesmo havendo disponibilidade de recursos, como no caso de recursos próprios ou de fontes de financiamentos externos (fontes 250 e 148).

O repasse de valores solicitado foi atendido para as atividades onde não há limites (pessoal, sentenças e dívida) e, em caráter excepcional, apenas para o atendimento de casos emergenciais (necessidade de interposição de recursos junto ao INSS).

A liberação de limites financeiros de pagamento não acompanhou a liberação de limite orçamentário para movimentação e empenho. Tal fato gerou tremenda pressão nas contas a pagar, visto que o orçamento foi executado em ritmo mais acelerado do que o do pagamento das faturas. Este fato explica o alto valor (cerca de R\$40 milhões) de Restos a Pagar, impactando a execução financeira em 2004.

Aplicação dos Recursos Liberados

Os quadros a seguir demonstram os valores aprovados/aplicados de recursos do tesouro, recursos externos e receita própria, detalhados nas principais rubricas, podendo-se observar a ocorrência de:

- dotação disponível sem o correspondente limite financeiro (subtotal 1, Anexo I);
- valor recebido abaixo da dotação e do limite financeiro (subtotal 2, Anexo I);
- mesma situação acima, com a utilização de saldos de exercícios anteriores (Anexo II);
- valor arrecadado superior aos limites orçamentário e financeiro (Anexo III).

RECURSOS DO TESOURO - ORÇAMENTO 2003

ANEXO I

(R\$1,00)

DESCRÍÇÃO	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONÍVEL	VALOR RECEBIDO	SALDO DISPONIBILIZADO P/ 2003	TOTAL RECURSOS	LIMITE FINANCIERO	APLICAÇÃO DE RECURSOS	SALDO DISPONÍVEL P/ 2004
FONTES 100/111								
OUTROS CUSTEIOS	259.880.359	44.327.253	39.304.535	11.271.530	50.576.065	40.949.066	40.785.801	9.790.264
PROT. TRABALHADOR	29.312.515	25.983.229	21.009.885	8.005.336	29.015.221	24.160.951	23.997.686	5.017.535
CAPITAL	16.775.200	16.626.310	17.184.135	2.563.277	19.747.412	15.763.861	15.763.861	3.983.551
	213.792.644	1.717.714	1.110.515	702.917	1.813.432	1.024.254	1.024.254	789.178
FONTE 1111								
BELO HORIZONTE	56.804.500	36.965.205	35.422.332	2.574.968	37.997.300	31.789.963	31.789.963	6.207.337
RECIFE	11.981.300	7.867.015	6.757.897	408.218	7.166.115	4.796.432	4.796.432	2.369.683
METROFOR	24.423.200	22.958.113	21.164.435	1.018.698	22.183.133	20.896.771	20.896.771	1.286.362
SALVADOR	4.000.000	-	-	-	-	-	-	-
	16.400.000	6.140.077	7.500.000	1.148.052	8.648.052	6.096.760	6.096.760	2.551.292
SUBTOTAL (1)	316.684.859	81.292.458	74.726.867	13.846.498	88.573.365	72.739.029	72.575.764	15.997.601
FONTES 100/111								
PESSOAL/ENCARGOS/REFER	116.807.000	116.807.000	114.838.675	4.716.808	119.555.483	116.807.000	112.841.423	6.714.060
SENTENÇAS JUDICIAIS	102.424.600	102.424.600	42.133.028	1.452.164	43.585.192	102.424.600	42.312.710	1.272.482
SENT.TRABALHISTAS	54.000.000	54.000.000	11.671.837	46.636	11.718.473	54.000.000	10.896.389	822.084
SENT.CÍVEIS	48.424.600	48.424.600	30.461.191	1.405.528	31.866.719	48.424.600	31.416.321	450.398
DÍVIDA INTERNA	107.509.750	107.509.750	86.657.288	-	86.657.288	107.509.750	86.657.288	-
JUROS E COMISSÕES	47.743.361	47.743.361	30.026.565	-	30.026.565	47.743.361	30.026.565	-
AMORTIZAÇÃO	59.766.389	59.766.389	56.630.723	-	56.630.723	59.766.389	56.630.723	-
DÍVIDA EXTERNA	303.727.858	303.727.858	230.623.391	-	230.623.391	303.727.858	230.623.391	-
JUROS E COMISSÕES	100.522.738	100.522.738	40.181.890	-	40.181.890	100.522.738	40.181.890	-
AMORTIZAÇÃO	203.205.120	203.205.120	190.441.501	-	190.441.501	203.205.120	190.441.501	-
SUBTOTAL (2)	630.469.208	630.469.208	474.252.382	6.168.972	480.421.354	630.469.208	472.434.812	7.986.542
TOTAL	947.154.067	711.761.666	548.979.249	20.015.470	568.994.719	703.208.237	545.010.576	23.984.143

RECURSOS EXTERNOS – ORÇAMENTO 2003

ANEXO II

(R\$1,00)

DESCRÍÇÃO	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONÍVEL	VALOR RECEBIDO	SALDO DISPONIBILIZADO P/ 2003	TOTAL RECURSOS	LIMITE FINANCIERO	APLICAÇÃO DE RECURSOS	SALDO DISPONÍVEL P/ 2004
BIRD E JBIC								
BELO HORIZONTE	16.545.500	12.348.554	3.574.225	3.739.907	7.314.132	7.292.843	7.292.843	21.289
RECIFE	21.561.500	12.200.377	1.643.806	10.344.501	11.988.307	11.205.044	10.998.798	989.509
METROFOR	70.500.000	8.450.000	9.199.646	29.505	9.229.151	8.450.000	8.450.000	779.151
SALVADOR	41.600.000	12.750.500	10.463.620	2.305.001	12.768.621	12.750.500	12.750.484	18.137
TOTAL	150.207.000	45.749.431	24.881.297	16.418.914	41.300.211	39.698.387	39.492.125	1.808.086

RECEITA PRÓPRIA - ORÇAMENTO 2003

ANEXO III

(R\$1,00)

UNIDADE ADMINISTRATIVA	DOTAÇÃO DISPONÍVEL	ARRECADADA (*)	REPASSADA	TOTAL	LIMITE FINANCIERO	APLICADA	SALDO DISPONÍVEL P/ 2004
ADM. CENTRAL	4.690.801	4.388.875	-	4.388.875	4.545.944	2.680.887	1.707.988
BELO HORIZONTE	16.554.388	26.938.420	-	26.938.420	16.460.006	16.151.195	10.787.225
RECIFE	16.557.921	18.443.600	287.613	18.731.213	15.826.205	15.516.066	3.215.147
NATAL	1.229.323	1.128.089	56.419	1.184.508	1.379.729	1.004.502	180.006
JOÃO PESSOA	1.049.417	1.010.815	83.259	1.094.074	1.242.141	949.030	145.044
MACEIÓ	1.286.797	831.469	561.779	1.393.248	1.569.208	1.285.357	107.891
ERFORTALEZA	-	10.446	-	10.446	-	-	10.446
SALVADOR	1.926.216	2.060.793	90.527	2.151.320	2.144.853	1.842.734	308.586
ERSÃO PAULO	-	25.433	-	25.433	-	-	25.433
TOTAL	43.294.863	54.837.940	1.079.597	55.917.537	43.168.086	39.429.771	16.487.766

* INCLUI RECEITAS FINANCEIRAS

1.4.4 - INDICADORES SOCIAIS INTERNOS

Em termos de atitudes que referenciem a preocupação da empresa com sua responsabilidade social, a CBTU vem ampliando a execução de programas e ações que busquem beneficiar a comunidade local, por meio de atividades de caráter social promovidas pela Companhia e outras realizadas por empregados voluntários.

De princípio, em suas atividades fim, a CBTU já desempenha funções de impacto social, seja na prestação de serviço de transporte público urbano, onde pratica tarifas altamente subsidiadas pelo Governo Federal, como também na implantação ou expansão dos sistemas, onde executa programas de reassentamento propiciando aos removidos moradias de boa qualidade e localização, quando da necessidade de desapropriações para as obras.

Além disso, o comprometimento social da Companhia com a população linda à sua área de atuação, promovido em todas as superintendências regionais por meio de parcerias ou ação de voluntários, propicia a realização de atividades culturais, de educação, de serviços de utilidade pública e campanhas de conscientização e orientação aos usuários sobre a importância do transporte ferroviário e seu papel social e ambiental, bem como da necessidade de preservação dos trens como equipamentos comunitários.

Em Salvador, foram realizadas viagens especiais para estudantes, atividades sempre precedidas de palestras sobre o transporte ferroviário. Os eventos contaram com a participação de centenas de alunos de escolas do ensino fundamental, médio e superior, principalmente de cursos de Turismo e Comunicação Social. Também foi realizada oficina de teatro para crianças carentes da comunidade. Como incentivo à prática de esportes, associada aos estudos, foi disponibilizado o campo de futebol dos funcionários para escolas comunitárias. A CBTU encerrou o ano de 2003, em Salvador, apoiando a Semana da Consciência Negra, em novembro, organizada pelo Conselho Nacional de Entidades Negras (Conen).

Em Recife, a campanha Semana da Cidadania contou com a prestação de serviços gratuitos de utilidade pública, como emissão de certidões de nascimento, carteiras de identidade, emissão de CPF, entre outros. Já a Semana da Saúde contou com palestras, apresentação de vídeos e exames médicos gratuitos. A Semana Estadual da Pessoa com Deficiência constou de palestras, exposições e apresentação de banda de música composta de pessoas deficientes. O Programa Fome Zero, em Recife, mereceu atenção especial, com a realização de passeios de trem visando a arrecadação de alimentos.

Em Belo Horizonte, além das campanhas de conscientização da população, foi priorizado o atendimento a asilos de idosos, através de campanhas de arrecadação de material de limpeza, higiene pessoal e alimentos. Também obteve grande êxito a campanha cultural, através da doação de livros à Fundação CDL Pró-Criança. Foi criado o Comitê de Voluntariado Empresarial do Metrobh.

As comemorações do Dia da Criança foram realizadas em todas as regionais, sob a forma de passeios gratuitos para escolas de crianças de famílias de baixa renda.

A CBTU teve participação efetiva junto a sociedade nas comemorações natalinas, através das campanhas de doação de alimentos, vinculadas à Campanha Natal sem Fome, e brinquedos à população carente e crianças, sendo que a participação voluntária de seus empregados foi fator decisivo para o êxito da campanha. Um dos destaques das comemorações foi o encontro de corais promovido em Recife.

Com relação aos indicadores sociais internos, o desempenho da empresa em 2003, pode ser aferido pelos dados da tabela a seguir:

BASE DE CÁLCULO FOLHA DE PAGAMENTO BRUTA (R\$ mil)	2002 113.918	2003 111.335		
VALORES (R\$ mil)	2002	%	2003	%
ALIMENTAÇÃO	8.501	7,5	11.189	10,1
ENCARGOS SOCIAIS	28.823	25,3	27.348	24,6
PREVIDÊNCIA PRIVADA	2.907	2,6	2.096	1,9
EDUCAÇÃO	45	0,0	39	0,0
CAPACITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL	1.074	0,9	823	0,7
CRECHE OU AUXÍLIO-CRECHE	546	0,5	532	0,5
SAÚDE	3.327	2,9	3.885	3,5
SEGURANÇA E MEDICINA NO TRABALHO	157	0,1	172	0,1
TRANSPORTE	988	0,9	1.480	1,3
BOLSAS/ESTÁGIOS	381	0,3	421	0,4
OUTROS (MEDICAMENTO E EX. PERIÓDICOS)	4	0,0	0	0,0
TOTAL - INDICADORES SOCIAIS INTERNOS	46.751	41,0	47.985	43,1

1.4.5 - DEMONSTRATIVO DA PROGRAMAÇÃO E EXECUÇÃO DAS METAS ANUAIS

1.4.5.1 - IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS VINCULADOS AO PROGRAMA DE DESCENTRALIZAÇÃO

A CBTU em 2003, dando continuidade ao seu Programa de Descentralização, prossegue como gestora da execução de ações de investimentos do Governo Federal em sistemas de trens urbanos, com o objetivo de modernizá-los, viabilizar sua plena inserção na malha de transportes da região, a melhoria de seu equilíbrio econômico e, também, a transferência da administração e gestão dos sistemas para os poderes locais de governo. Neste sentido, desenvolve projetos em Recife, Belo Horizonte e Salvador, além de Fortaleza, do Rio de Janeiro e São Paulo, cujos sistemas já foram transferidos aos governos locais, complementando o programa previsto. 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 para cada sistema.

1.4.5.2 - 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. O Programa CBTU – BIRD/Recife tem como produto a expansão em 4,7 km de via dupla eletrificada de Rodoviária (TIP) até Camaragibe (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, bem como 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 foram desenvolvidas com recursos do Tesouro. 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.

Como principais realizações no exercício de 2003 destacam-se:

- término da implantação da superestrutura ferroviária no trecho Recife–Cajueiro Seco;
- desapropriação das área necessárias para a implantação do Terminal Joana Bezerra;
- início do remanejamento das interferências com as linhas da CELPE e COMPESA;
- a conclusão da rede aérea no segmento Recife–Imbiribeira;
- a realização do complexo remanejamento de sistemas no trecho comum das duas Linhas, entre as estações de Recife e Joana Bezerra;
- início da implantação do sistema de telecomunicações no trecho Rodoviária-Camaragibe (sistema de rádio, instalação de fibra ótica, instalação de sonorização, cronometria e circuito fechado de televisão na estação Camaragibe);
- iniciado o projeto do sistema de sinalização, priorizando-se o trecho Rodoviária-Camaragibe, na Linha Centro;
- a conclusão dos serviços de revisão geral e climatização (instalação de ar condicionado) de 2 TUE (trens unidades elétricas) dos 25 previstos e
- a licitação das obras de acabamento de estações da Linha Sul.

Estas realizações propiciaram um avanço físico da ação no ano de 2003 de 5,0%, levando o total executado acumulado a 74,0%.

O trecho Rodoviária-Camaragibe já está em operação parcial, transportando cerca de 14,0 mil passageiros por dia. O sistema do Metrô de Recife transportou no ano de 2003 um total de 48,3 milhões de passageiros, com média de 148,9 mil passageiros por dia.

A Lei Orçamentária Anual – LOA 2003, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$45.984,7 mil para a ação, tendo sido disponibilizados R\$35.158,5 mil, dos quais foram executados R\$35.109,5 mil, praticamente 100%.

As dificuldades enfrentadas pelo Governo na liberação de limites de execução orçamentária no exercício, até o total disposto na LOA, impossibilitaram a conclusão do sistema de telecomunicações e um avanço mais significativo da sinalização no trecho Rodoviária – Camaragibe, como também da rede aérea na Linha Sul e da conclusão da revisão e climatização de mais dois TUE.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2003	
		META	REALIZADO
DESAPROPRIAÇÕES E REASSENTAMENTOS			
Desapropriações para construção de terminais, subestações, sistemas viários e passarelas na Linha Sul	%	100	12
OPERAÇÃO- LINHA CENTRO			
Início da operação comercial do trecho Rodoviária – Camaragibe, responsável atualmente pelo transporte de 14.000 pass./dia.	%	100	100
OBRAS CIVIS – LINHA SUL			
Remanejamento de interferências	%	100	15
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	100
Implantação da superestrutura ferroviária e da vedação da faixa de domínio	%	100	100
Obras civis complementares – RE-07G	%	15	0
MATERIAL RODANTE			
Revisão Geral, Climatização TUE's	unid	4	2
SISTEMAS			
Implantação do Sistema de Eletrificação do Trecho Recife – Imbiribeira	%	100	100
Implantação do Sistema de Eletrificação do Trecho Imbiribeira – Aeroporto	%	100	37
Implantação do Sistema de Telecomunicação	%	50	36
Implantação do Sistema de Sinalização	%	5	0
ESTUDOS INSTITUCIONAIS			
Estudos de modelos alternativos de parcerias	%	100	100
Elaboração do Plano Integrado de Transporte	%	40	0

As metas de remanejamento de interferências e desapropriações não foram atingidas, face ao adiamento do início das obras civis complementares, incluindo os Terminais de Integração, ora objeto da licitação RE-07G, que se encontra sub-júdice.

A meta de revisão geral e climatização de 4 TUEs não foi atingida devido a problemas ocorridos no primeiro TUE 07 liberado e em função das negociações para emissão do Termo de Alteração Contratual, para execução de serviços não previstos no TA nº 01, bem como pela escassez de recursos orçamentários disponibilizados.

A meta de conclusão da rede aérea do trecho Recife - Aeroporto foi reavaliada, reduzindo-se, devido a falta de recursos, ao segmento Recife – Imbiribeira, efetivamente concluído.

Também devido a escassez de recursos, as metas de conclusão dos sistemas de sinalização e telecomunicação não foram atingidas.

1.4.5.3 - 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.

Pode-se destacar como principais realizações, que corresponderam a um avanço físico de 0,5% no exercício de 2003, levando o total executado acumulado a 89,8%:

- continuidade da construção do terminal de integração da estação José Cândido da Silveira, das obras do saguão subterrâneo da estação Central e das obras complementares no entorno da estação Santa Efigênia;
- recebimento de 85% dos equipamentos importados e 50% dos equipamentos nacionais do sistema de sinalização automática no sub-trecho São Gabriel – Vilarinho;
- instalação, e já em funcionamento, das escadas rolantes e de 19 dos 20 elevadores previstos nas estações.
- implantação do sistema de controle de tráfego por área (CTA) na cidade de Belo Horizonte, já ativo nos 263 cruzamentos previstos, tendo em dezembro entrado em operação os painéis de mensagem variável.

Do trecho total da Linha 1/Eldorado – Vilarinho apenas o sub-trecho São Gabriel – Vilarinho não se encontra em operação plena, dependendo do término da instalação do sistema de sinalização automática para ampliar sua atual operação parcial. Em 2003 foram transportados um total de 30,9 milhões de passageiros, com média de 102,7 mil passageiros por dia.

A Lei Orçamentária Anual – LOA 2003, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$28.734,0 mil para a ação, tendo sido disponibilizados R\$20.422,6 mil, dos quais foram executados R\$20.421,1 mil, praticamente 100%.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2003	
		META	REALIZADO
OBRAS CIVIS			
Terminal de integração em José Cândido da Silveira	%	100	96
Instalação de elevadores e escadas rolantes nas estações	%	100	99
OBRAS CIVIS COMPLEMENTARES			
Execução de obras civis complementares do Trem Metropolitano de Belo Horizonte	%	99	92
SISTEMAS			
Implantação do Sistema de Sinalização entre São Gabriel e Vilarinho	%	60	39
Implantação do sistema de Controle de Tráfego por Área – CTA	%	71	71
ESTUDOS INSTITUCIONAIS			
Plano Metropolitano de Belo Horizonte – METROPLAN	%	100	25

As dificuldades enfrentadas pelo Governo na liberação de limites de execução orçamentária no exercício, até o total disposto na LOA, inclusive com a liberação apenas em agosto de sua parcela mais significativa, impuseram a necessidade de reformulação da programação anual, impossibilitando que os serviços de montagem e instalação do sistema de sinalização automática no sub-trecho São Gabriel – Vilarinho fossem iniciados neste exercício, ficando previsto seu término para dezembro de 2004. Também não foi possível a conclusão da primeira etapa do saguão subterrâneo da estação Central e dos entornos da estação Santa Efigênia, com conclusão prevista para abril de 2004.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS – CALAFATE – BARREIRO

Este projeto consiste na implantação da Linha 2 do Trem Metropolitano de Belo Horizonte no corredor Sudoeste - Centro, ligando a região do Barreiro à região de Hospitais numa extensão total de 16,5 km, integrando-se às Linhas 1 (Eldorado – Vilarinho) e à futura Linha 3 (Pampulha – Savassi). A implantação do projeto está prevista para ser executada em duas fases, a primeira correspondendo ao sub-trecho Barreiro – Calafate, com 10Km de extensão, e a segunda à complementação de Calafate até Hospitais, com 6,5Km. Com a implantação da primeira fase da ação (Barreiro - Calafate) prevê-se uma demanda de 140.000 passageiros/dia.

Para 2003, a proposta orçamentária da CBTU previu uma necessidade de R\$34,55 milhões para este projeto. O Orçamento aprovado foi de R\$31,56 milhões, tendo sido liberados e executados R\$273,31 mil. Com estes recursos, o avanço das obras civis na plataforma ferroviária previstas para o exercício não pode ser efetivado, limitando-se as atividades realizadas à manter a faixa de domínio preservada, evitando a degradação das obras já executadas.

1.4.5.4 - 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.

Esta ação contempla a construção de 11,9 km de via dupla no trecho Lapa – Pirajá e, também, a realização de um conjunto de intervenções físicas para modernização do sistema de trens do subúrbio no trecho Calçada – Paripe, já existente e em operação.

Proporcionará à população da Região Metropolitana de Salvador, notadamente à parcela de baixa renda, um modo de transporte rápido, regular, seguro e confiável, e que, juntamente com a modernização do sistema de trens no Trecho Calçada - Paripe, beneficiará milhares de pessoas direta e indiretamente, como também, viabilizará a transferência do sistema para o governo local. Ao final da implantação prevê-se o transporte de 200.000 passageiros/dia no trecho Lapa-Pirajá e 40.000 passageiros/dia no trecho Calçada-Paripe.

LAPA - PIRAJÁ

A proposta orçamentária da CBTU para a continuidade da implantação do trecho em 2003, previu recursos no total de R\$156,00 milhões. A Lei Orçamentária destinou a este empreendimento R\$63,50 milhões, tendo sido liberados R\$17,42 milhões, dos quais R\$17,39 milhões executados.

No trecho Lapa – Pirajá, com o avanço de 3,6% no exercício, o progresso físico do projeto atingiu 38,3% ao final de 2003, considerando-se as obras já realizadas de implantação do trecho de via subterrânea, construção de elevados, estações e projetos de terraplanagem da via, obras de arte especiais, obras subterrâneas, drenagem e sistema de energia. Pode-se destacar como principais realizações:

- a continuidade das escavações no túnel até seu vazamento;
- a conclusão de mais 150 casas, cujas famílias afetadas pelas desapropriações necessárias a execução da obra já estão reassentadas;
- a assinatura do contrato para fornecimento de seis trens para o metrô de Salvador, com valor equivalente a US\$33,3 milhões da parcela de recursos do Estado/Prefeitura;
- a evolução dos processos licitatórios para contratação dos serviços de supervisão de sistemas e obras civis e gerenciamento do projeto.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2003	
		META	REALIZADO
Construção dos elevados	%	100	88
Construção do túnel	%	100	58
Construção das estações	%	60	42

O valor liberado do orçamento ficou comprometido com os serviços de consultoria e turn-key, principalmente em estações, túnel e obras na Av. Bonocô e no trecho entre as estações Lapa e Acesso Norte. Estas restrições orçamentárias implicaram em:

- Paralisação de todas as frentes de serviço entre os meses de maio e outubro, gerando o cancelamento de 1.150 postos de trabalho diretos e 3.450 indiretos
- Adiamento da conclusão do trecho Lapa – Acesso Norte.

CALÇADA - PARIPE

Para o trecho Calçada-Paripe, a proposta orçamentária previu R\$13,15 milhões. A Lei Orçamentária destinou ao Programa R\$8,00 milhões, dos quais disponibilizados e executados R\$1,48 milhões. Com o avanço de 2,0% em 2003, o progresso físico do projeto alcançou 7,0%, destacando-se as seguintes realizações:

- Conclusão dos Projetos Básicos e Estudo de Viabilidade para um novo Sistema;
- Em andamento a licitação para serviços de substituição da Ponte São João, a modernização da estação Lobato, a recuperação da rede aérea e melhoramentos nas estações;
- Concluídos e formalizados os entendimentos para transferência de 3 TUE da CPTM para a STU/SAL, bem como a internalização dos equipamentos de sinalização.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2003	
		META	REALIZADO
Licitação e início dos serviços de reabilitação do Sistema	%	10	0
Internalização dos equipamentos de sinalização	%	100	100
Conclusão do projeto básico do Futuro Sistema	%	100	100

Não foi possível realizar a licitação dos serviços de reabilitação do sistema, incluindo a fabricação da nova estrutura metálica da ponte São João.

1.4.5.5 - FORTALEZA

A transferência da operação e administração do sistema de trens urbanos de Fortaleza para o estado do Ceará foi efetivada em 30 junho de 2002, ficando sob responsabilidade da Companhia Cearense de Transportes Metroviários – METROFOR.

O Programa de Descentralização para o Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza, vinculado à transferência de sua administração, 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, no contrato de financiamento, para janeiro de 2007, capacitando o sistema para o atendimento da demanda de 185.000 passageiros/dia.

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 36 meses, elevando a capacidade do sistema para atender a uma demanda de 290.000 passageiros/dia.

No programa de intervenções para modernização na Linha Sul já foram concluídas as obras de superestrutura de via da linha de carga, que elimina o tráfego compartilhado de carga e passageiros, e aprovados os projetos de sistemas fixos. Continuam em desenvolvimento as obras do trecho subterrâneo e no trecho em superfície entre Vila das Flores e Aracapé, bem como as obras das edificações do Pátio de Manutenção, estando praticamente concluídos os processos de desapropriações. Foram paralisadas as atividades relativas à construção e reforma de estações no trecho em superfície, fabricação dos equipamentos dos sistemas fixos, equipamentos para oficina e frota de material rodante. Com o avanço de 0,4% no exercício, o progresso físico acumulado da ação na Linha Sul, até 2003, é de 41,8%.

A proposta orçamentária da CBTU para este Programa no ano de 2003, relativamente ao seu primeiro estágio, foi de R\$272,26 milhões, destinados aos serviços da Linha Sul. A Lei Orçamentária destinou R\$94,54 milhões ao Programa, tendo sido disponibilizados e executados R\$8,46 milhões.

Não foram ainda iniciadas as atividades previstas no programa para modernização da Linha Oeste. A previsão para realização em 2003, das licitações para contratação de gerenciamento e do projeto não foi efetivada devido a falta de liberação de limites por parte do MCid para este ano.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2003	
		META	REALIZADO
LINHA SUL			
Obras Civis	%	6,8	0,1
Obras Civis da Ligação Norte/Sul da linha de carga	%	0,0	0,0
Sistema Fixos	%	15,4	0,0
Material Rodante	%	2,4	0,0
Integração de sistemas	%	6,8	0,0
Desapropriação	%	5,5	0,0
Estudos, Projetos e Administração	%	10,8	5,8
LINHA OESTE	%	0,5	0,0

Devido as restrições impostas pelo reduzido limite para 2003, a operação metroviária do trecho Vila das Flores - Aracapé não será mais iniciada em 2004, conforme planejada inicialmente, acarretando, como uma das consequências, aumento de custos pela continuidade, por tempo excessivo, do fretamento da frota de ônibus, para atender a população ao longo do trecho que teve a operação do trem diesel paralisada.

1.4.5.6 - 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.

O Programa CBTU – BIRD/RJ, amparado com financiamento do BIRD e contrapartida da União, apresenta evolução física acumulada de 99,7%, restando apenas a implantação dos desvios ativos de Duque de Caxias, Gramacho e Saracuruna. Estes serviços dependem também de materiais a serem fornecidos pela SUPERVIA e CENTRAL, sendo a nova previsão de conclusão agosto de 2004. Ressalta-se que o BIRD encerrou sua participação no Projeto em janeiro de 2001, ficando a execução das atividades não concluídas até aquela data amparadas unicamente com recursos do Tesouro.

O outro programa da ação, acordado quando da regionalização do sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro, compõe-se da recuperação de 36 TUE, para Série 1000, e apresenta uma execução

física acumulada de 72%. Este programa entregou para operação, até 1996, 24 TUE, e ficou paralisado entre 1997 e 2001. Retomado em 2002, foram concluídos mais 2 TUE, das 7 unidades recontratadas. A conclusão da modernização dos últimos 5 TUE até 2007 e fornecimento de equipamentos dependerá da possibilidade de complementação dos recursos previstos no PPA – 2004/2007.

A Proposta Orçamentária para 2003 previu uma dotação de R\$30,00 milhões. A LOA 2003, com as alterações ocorridas no ano, aprovou dotação de R\$11,84 mil para recuperação do sistema do Rio de Janeiro, dos quais foram disponibilizados R\$1,03 milhões, integralmente realizados, na aquisição de equipamentos e continuidade da recuperação dos TUE da Série 1000.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2003	
		META	REALIZADO
OBRAS CIVIS			
Implantação de 3 desvios ativos	%	100	0
MATERIAL RODANTE (Série 1000) (Extra BIRD)			
Modernização de 5 TUEs	unid	5	0
Consultoria/Gerenciamento	%	100	100

A restrição orçamentária verificada em 2003 implicou em:

- Inviabilidade da entrega dos 5 TUEs da série 1000, que se encontram com os serviços totalmente paralisados, por falta de recursos;
- Paralisação da negociação de prorrogação do contrato de fornecimento de motores de tração, necessários para os TUEs da série 1000;
- Paralisação da negociação para reativar contrato de recuperação de 5 TUEs da série 1000;
- Inviabilidade da implantação dos desvios ativos nas vias em D. de Caxias, Gramacho e Saracuruna, originalmente previstos para serem concluídos em 2003, encerrando as atividades do Projeto BIRD.

1.4.5.7 - SÃO PAULO

Esta ação, vinculada ao Programa de Descentralização do sistema de trens urbanos de São Paulo, cuja estadualização de sua gestão ocorreu em 1994, compõe-se de duas programações distintas. A primeira, o Programa CBTU – BIRD/SP, contou com recursos de financiamento do BIRD e contrapartida da União. O segundo programa, acordado quando da regionalização do sistema e amparado apenas com recursos do Tesouro, prevê um conjunto de intervenções para o aumento da potência elétrica de tração dos trens e a construção, reforma, fornecimento e montagem de subestações e cabines seccionadoras, na Linha Leste. Iniciada em 1994, a ação teve a participação financeira do BIRD encerrada em 1998, a totalidade dos recursos de investimentos aplicada até 2001 e sua execução física concluída em 2003.

A LOA 2003, com as alterações ocorridas no ano, destinou R\$10,0 mil para despesas remanescentes relativas a pleitos de desequilíbrio econômico no encerramento dos contratos. Foram disponibilizados R\$10,0 mil, dos quais foram realizados R\$8,3 mil.

1.4.6 - UNIDADES ADMINISTRATIVAS

1.4.6.1 - Administração Central

A Administração Central – AC atua na coordenação e gerenciamento das atividades desenvolvidas pelas suas Superintendências de Trens Urbanos - STU, do desenvolvimento das ações de investimentos vinculadas aos Programas de Descentralização do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza e Salvador, do estudo, avaliação e desenvolvimento de novos projetos, bem como do planejamento e gestão empresarial da Companhia. Dentre as suas principais ações de coordenação, destacam-se:

- Gerenciamento da força de trabalho;
- Coordenação dos programas financiados pelo BIRD/JBIC, nas cidades de Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza e Salvador;
- Viabilização do novo modelo e continuidade das negociações para estadualização dos sistemas remanescentes;
- Coordenação da execução e gestão das ações sob responsabilidade da CBTU programadas no Plano Plurianual 2000 - 2003 do Governo Federal;
- Contínua atuação junto ao Governo Federal para adequação dos recursos da Companhia, visando à otimização de sua aplicação para melhoria dos sistemas.
- Coordenação do desenvolvimento de novos projetos, convênios e negócios da empresa, coordenando também a captação de recursos externos, acompanhando e realizando a interface de projetos em andamento.

No que concerne à gestão e administração da unidade, pode-se destacar como principais fatos ocorridos em 2003, decorrentes de sua atuação:

- retomada das negociações referentes aos processos de regionalização da gestão dos sistemas, com a proposição de um novo modelo institucional de descentralização, que vem sendo apresentado e discutido com os órgãos afins do Governo Federal e local, sindicatos e empregados, tendo como características principais: a desvinculação do subsídio atual do Governo Federal para aplicação em melhorias no sistema; ênfase no beneficiário direto pelos ganhos de eficiência e eficácia dos sistemas; ênfase na integração intermodal e tarifária com o sistema local; ênfase no modelo tarifário de inclusão social; introdução da figura do Contrato de Gestão e participação do Governo Federal na empresa local, proporcional aos investimentos realizados;
- desenvolvida uma minuta de Contrato de Gestão a ser firmado entre o Governo Federal e as futuras empresas locais, que administrarão os sistemas de trens urbanos após sua regionalização, com fundamentação jurídica no Decreto nº 3.735 de 24 de janeiro de 2001, que estabelece a figura do Contrato de Gestão, definiu-se a estrutura e o conteúdo de uma proposta preliminar com o estabelecimento de eixos de ação a serem monitorados
- reversão, em 2003, da suspensão ocorrida em 2002, da remessa de recursos pelo Banco Mundial para o projeto de Recife, onde fez-se necessária caracterizar uma evolução do processo de descentralização e um compromisso do Estado de Pernambuco indicando disposição para evoluir junto com as autoridades federais na negociação da transferência e na implementação do modelo de descentralização proposto;
- resposta aos questionamentos e levantamento das pendências apontadas pelo TCU que levaram à suspensão da execução orçamentária e financeira no projeto de Salvador – trecho Calçada – Paripe e relativas a licitação SA-02 do projeto de Salvador – trecho Lapa – Pirajá;
- atendendo aos prazos e procedimentos estabelecidos pelo Ministério do Planejamento, nos meses de março, abril, julho e setembro foram encaminhadas as proposições das alterações

necessárias ao orçamento da CBTU, disposto na LOA 2003, de forma a adequá-lo às suas necessidades, que após o acompanhamento de sua tramitação no executivo e legislativo, resultaram em alguns remanejamentos de dotações entre programas de trabalhos e outros créditos suplementares que totalizaram R\$15.876 mil, elevando o orçamento aprovado para R\$1.167.896 mil;

- elaboração da proposta qualitativa e quantitativa das ações propostas pela CBTU para serem incluídas pelo Ministério das Cidades no Plano Plurianual 2004-2007 do Governo Federal, cujos dados para 2004 se constituíram na Proposta Orçamentária da CBTU para 2004;
- obtida a prorrogação do prazo final de desembolso do JBIC, para financiamento parcial do Projeto do Trem Metropolitano de Fortaleza – METROFOR, para 31 de janeiro de 2007, como também, junto ao Banco Mundial para estender a de Salvador para 30 de dezembro de 2005;
- Implantação da Mesa Permanente de Negociação, constituída por representantes dos Sindicatos e da Presidência da empresa, com o objetivo de manter aberto o canal de comunicação entre empregados e empresa, para discutir soluções a todos os demais assuntos relacionados às condições de trabalho.

1.4.6.2 - 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	7	25
Nº DE OFICINAS	1	2	3
TUE EXISTENTES	25	-	25
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	-	5	5
CARROS EXISTENTES	-	34	34
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	6	60	-
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	7,5	65	-
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	23	54	-
EFETIVO DE PESSOAL	-	-	1.326
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.

** 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 2003, transportou 48,3 milhões de passageiros, valor este 5,7% superior ao previsto no seu Plano de Ação. A elevação prevista da demanda devia-se basicamente ao início da operação comercial do trecho Rodoviária – Camaragibe na Linha Centro, que chegou ao final do exercício transportando 14 mil passageiros/dia, e a superação da meta decorreu do acréscimo de demanda devido ao reduzido valor da tarifa, se comparada à do ônibus e à repressão ao transporte clandestino na região metropolitana. Apesar da demanda ter superado a meta, a receita arrecadada, inferior em 32% à de 2002, ficou 5% abaixo da meta prevista, em razão da perda de receita integrada derivada do atual acordo para sua partição e a não efetivação do reajuste programado para sua tarifa unitária em 2003.

TREM METROPOLITANO – LINHA CENTRO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2002	2003	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	39.973	44.826	47.386
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	124	141	146
	RECEITA PRÓPRIA (1)	R\$ mil	14.003	19.387	18.444
	CUSTO TOTAL (1)	R\$ mil	67.551	86.690	73.520
	TUE EM TRÁFEGO	Unidade	10		10
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO (1)	R\$	1,66	1,90	1,52
ECONOMI-CIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA (1)	%	19,3	22,5	23,1
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL (1)	%	80,1	76,6	76,4
QUALIDADE	REGULARIDADE	%	96,9		97,0
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	2,8		2,6
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,80		0,80

OBS.: (1) Inclui Linha Sul

LINHA SUL

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2002	2003	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	614	894	943
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	2,3	3	3,4
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	Unidade	3,0		3,0
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	97,2		97,7
	REGULARIDADE	%	97,3		99,5
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	8,1		21,2
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,80		0,80

Obs.: Linha Sul em operação nos trechos Cabo – Cajueiro Seco e, com desvio ligando à Linha Centro, Cajueiro Seco – Curado.

1.4.6.3 - 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)	630
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	2

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

O Sistema de Belo Horizonte transportou em 2003, em média, 102,7 mil passageiros por dia útil, mantendo a tendência de crescimento verificada em 2002. Este valor foi superior em 11,4% ao realizado em 2002, porém inferior a meta estabelecida no seu Plano de Ação, uma vez que não se confirmaram a entrada em operação do terminal de integração de São Gabriel, lado Oeste, e também a não redução do intervalo dos trens para 5 minutos, como previstos.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2002	2003	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	27.818	35.329	30.941
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	92	115	102,7
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	18.184	27.771	26.938
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	45.031	60.304	49.580
	TUE EM TRÄFEGO	Unidade	11		11
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	1,62	1,71	1,60
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	37,9	43,84	48,7
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	80,4	81,65	99,0
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	98,5	99,0	98,8
	REGULARIDADE	%	94,4	99,5	99,1
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	6,2		5,8
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,90		0,90

O valor da receita arrecadada teve comportamento similar ao da demanda e os resultados da taxa de cobertura foram influenciados pela compressão forçada do custo devido às restrições orçamentárias.

1.4.6.4 - 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)	178
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	1

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2002	2003	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	3.081	3.040	4.259
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	10,9	11,0	14,7
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	1.248	1.580	2.060
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	10.329	9.960	9.255
	TUE EM TRÄFEGO	unidade	3		3
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	3,35	3,28	2,17
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	11,8	15,26	21,2
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	25,5	32,6	53,9
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	75,3	60,0	74,5
	REGULARIDADE	%	96,9	96,4	97,5
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	1,0		0,2
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,50		0,50

O Sistema de Salvador transportou 14,7 mil passageiros por dia útil, superior em 34,7% ao realizado em 2002 e superior em 32,4% à meta proposta para 2003. A receita, acompanhando a demanda, também foi superior em 30,4% em relação à meta prevista para o ano. Destaca-se a melhoria dos

índices da taxa de cobertura, cujo resultado, no caso de Salvador, está muito mais influenciado pela elevação da receita do que pela redução forçada do custo em 2003.

Embora tivesse mantido a linha de tendência crescente dos últimos anos, os resultados de desempenho da operação poderiam ser melhores não fossem as restrições à operação ocorridas durante o ano devido às obras de reparo no túnel da linha 1 e na ponte São João, onde a linha 1 foi interditada temporariamente.

1.4.6.5 - MACEIÓ

CARACTERÍSTICAS GERAIS

EXTENSÃO DA VIA (km)	32,1
Não eletrificada	32,1
Bitola métrica – 1,00 m	32,1
Nº DE ESTAÇÕES	15
Nº DE OFICINAS	1
LOCOMOTIVAS EXISTENTES	3
CARROS EXISTENTES	18
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	68
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	118
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	70
EFETIVO DE PESSOAL	125
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	3

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Em 2003 não foram aprovados recursos para o Programa de Recomposição, elaborado pela CBTU 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. A ausência desses recursos inviabilizou as ações necessárias à recomposição, em especial, da via permanente e do material rodante, em estado acentuado de degradação em vários pontos, fazendo com que, por precauções com a segurança da operação, se reduzisse a oferta de viagens do sistema, bem como do número de lugares por viagem.

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2002	2003	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	1.642	1.820	1.611
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	6,2	7,0	6,0
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	673	937	831,5
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	6.148	6.679	6.747
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	unidade	1,9		2
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	3,74	3,67	4,19
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	10,9	13,77	12,1
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	22,1	32,69	23,3
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	99,3	100,0	99,9
	REGULARIDADE	%	98,6	100,0	98,2
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	6,1		2,5
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,40		0,50

A STU-MAC transportou 6,0 mil passageiros por dia útil, com um resultado 3,2% menor que o alcançado em 2002. Também em comparação com a meta prevista no seu Plano de Ação 2003, o resultado foi inferior em 14,3%, fatos decorrentes da redução da oferta de viagens do sistema, de 20 para 12 viagens/dia, bem como do número de lugares por viagem, prejudicando de forma geral a maioria de seus resultados.

Buscou-se preservar, como requisito mínimo de qualidade, os patamares de regularidade e pontualidade na operação com oferta reduzida.

O valor da tarifa do trem (R\$0,50) comparado às tarifas dos ônibus (R\$1,25 , em Maceió, R\$1,50 até Satuba, no meio do trecho, e R\$2,50 até Rio Largo, no final do trecho), traduzem a importância, para a população suburbana de baixa renda atendida pelo sistema, do aporte de recursos para recomposição das condições necessárias ao restabelecimento de um serviço de transporte seguro e confiável, paralisando o processo já acelerado de degradação do sistema, decorrendo, também, numa melhoria dos resultados de desempenho operacional.

1.4.6.6 - 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	24
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	62
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	93
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	50
EFETIVO DE PESSOAL	89

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Em 2003 não foram aprovados recursos para o Programa de Recomposição, elaborado pela CBTU 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. A ausência desses recursos inviabilizou as ações necessárias à recomposição, em especial, da via permanente e do material rodante, em estado acentuado de degradação em vários pontos, nos quais foram executados pequenos serviços de manutenção, visando impedir o aumento da degradação da via.

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2002	2003	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	1.442	1.520	2.050
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	5,0	6,0	7,1
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	668,1	775	1.010,8
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	5.409	6.200	7.719
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	unidade	2		2
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	3,75	4,08	3,77
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	12,3	12,0	13,1
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	28,3	25,7	21,4
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	63,5	90,0	83,9
	REGULARIDADE	%	94,5	100,0	98,4
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	4,9		9,3
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,45		0,50

A STU-JOP transportou uma média diária de 7,1 mil passageiros transportados, superando em 18,3% a meta prevista no seu Plano de Ação 2003. Também em comparação ao ano de 2002, o resultado foi positivo, apresentando um incremento de 42,2% no número de passageiros transportados. Tal resultado é fruto da melhoria da regularidade e pontualidade do serviço prestado, apesar da precariedade do sistema e dos reduzidos recursos disponibilizados para sua manutenção, e do ganho de demanda decorrente do baixo valor da tarifa do trem (R\$0,50) relativamente à do ônibus (R\$1,15, em João Pessoa, R\$1,25 para Cabedelo e R\$1,65 para Santa Rita).

1.4.6.7 - 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	8	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)	-	-	123
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

Em 2003 não foram aprovados recursos para o Programa de Recomposição, elaborado pela CBTU 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. A ausência desses recursos inviabilizou as ações necessárias à recomposição, em especial, da via permanente e do material rodante, em estado acentuado de degradação em vários pontos, nos quais foram executados pequenos serviços de manutenção, visando impedir o aumento da degradação da via.

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2002	2003	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	1.630	1.887	2.261
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	6,0	7,0	7,9
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	725	954	1.125
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	7.815	6.901	6.543
EFICIÊNCIA	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	Unidade	1,8		1,9
	CUSTO UNITÁRIO	R\$	4,79	3,66	2,89
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	9,0	13,1	18,7
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	17,6	30,9	38,0
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	92,2	98,0	91,4
	REGULARIDADE	%	92,1	98,0	97,5
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	0,0		0,0
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,50		0,50

Como principal indicador da eficácia, a Superintendência de Natal transportou 2,2 milhões de passageiros, com uma média diária de 7,9 mil passageiros. Em 2003, a demanda superou em 38,7% o resultado de 2002 e a meta do Plano de Ação em 19,9%.

Tal resultado é função da melhoria da qualidade do serviço prestado, apesar da precariedade do sistema e dos reduzidos recursos disponibilizados para sua manutenção, e do ganho de demanda decorrente do baixo valor da tarifa do trem (R\$0,50) relativamente à do ônibus (R\$1,30, em Natal, R\$2,10 até Ceará Mirim, num extremo, e R\$2,00 até Extremós, no outro extremo do sistema).

O aumento verificado na taxa de cobertura é bastante influenciado pelo baixo valor do limite disponível para despesas com manutenção. A exemplo de 2002, o número de acidentes com usuários foi mantido em zero, comprovando a eficácia das medidas tomadas.

1.4.7 - NOVOS PROJETOS

Apoio à Implantação da Linha 3 do Sistema de Trens Urbanos do Rio de Janeiro - RJ

O projeto prevê a ligação metroviária entre a Estação Largo da Carioca e Guaxindiba, Linha3 do Metrô, numa extensão total de 28,5km e a construção de 13 estações intermediárias. O traçado prevê a ligação entre a Estação Carioca e a Praça Araribóia em Niterói, e trecho em galeria subterrânea numa extensão de 5,5km (Lote 1), daí seguindo até Guaxindiba numa extensão de 23km (Lote 2).

A implantação deste sistema permitirá a redução de 75% no tempo de viagem, beneficiando uma população de 1,78 milhões de habitantes, nos Municípios de Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Guapimirim e Magé, além de 5,8 milhões na cidade do Rio de Janeiro. A demanda estimada do projeto é de 425.000 passageiros por dia, representando 50% da demanda potencial do corredor.

Seu custo está estimado em R\$2.605,19 milhões, sendo R\$1.974,08 milhões em recursos públicos (70% da União e 30% do Estado), para as obras civis e R\$631,11 milhões da iniciativa privada, para material rodante e sistemas.

O Projeto contempla a implantação do conceito do Metrô Social, que envolve questões referentes ao papel ordenador do desenvolvimento urbano, pelo transporte público, sua sustentabilidade, bem como seus impactos na qualidade de vida, no uso do solo e na atratividade para investidores privados.

É prevista a conclusão do Lote 2 até 2006 e início da implantação do Lote 1 em 2007.

A inclusão da ação no Plano Plurianual 2000/2003 marcou o início do projeto, sendo os Estudos de Viabilidade Econômica, Financeira e Técnica, incluindo o Projeto Básico, já executados, financiados pelo BNDES.

Em julho de 2002, foi assinado o Convênio para Execução de Ação Descentralizada do Programa de Transportes Urbanos de Passageiros, no valor de R\$18,3 milhões, com recursos oriundos da CBTU no valor de R\$12,8 milhões. A LOA 2003 foi sancionada contemplando a dotação orçamentária de R\$59,5 milhões, vinculada ao Orçamento da CBTU. Contudo não houve liberação de Limite Orçamentário por parte do MCid, para este período.

Das ações incluídas no Convênio, a CBTU é responsável pelo repasse e controle dos recursos federais necessários referentes a elaboração do projeto executivo, instalação de canteiros e mobilização, levantamentos topográficos, geológicos e geotécnicos, elaboração do EIA/RIMA, instrumentação de controle das obras e montagem de canteiro de pré-moldados.

Devido à inadimplência do Governo Estadual junto ao Governo Federal, além da não liberação de limites orçamentários, não houve repasse de recursos em 2003. O Convênio não foi aditado, sendo encerrado.

Implantação do Sistema Metro-Ferroviário do Rio de Janeiro - Linha 4 – Expansão Para a Barra Da Tijuca

O Estado do Rio de Janeiro, no intuito de viabilizar um transporte de passageiros adequado e objetivando também desafogar o tráfego da zona sul da cidade do Rio de Janeiro, contratou os estudos para a expansão dos serviços metroviários para a Barra da Tijuca, consubstanciados em um projeto básico, o qual contém uma solução de traçado que ensejou uma licitação de concessão sem, entretanto, ter havido a efetiva implementação daquele projeto, tendo em vista o valor de tarifa resultante, que o viabiliza financeiramente, e a não inserção no polo gerador de transporte na Barra da Tijuca, de forma a atender a população de baixa renda que para lá se desloca.

Dentro deste contexto, o Estado encontra-se revendo o traçado para acesso à Barra da Tijuca, incluindo nesta análise, a nova situação da cidade do Rio de Janeiro como sede dos jogos Pan-Americanos de 2007.

O custo do projeto é estimado em R\$2.000 milhões, sendo R\$887 milhões (44%) com recursos públicos (70% da União e 30% do Estado) e R\$1.113 milhões (56%) com recursos da iniciativa privada. A construção tem seu início previsto em 2004.

Observa-se que embora a CBTU não tenha incluído esta Ação na sua proposta para 2003, a LOA deste ano aprovou R\$13.500 mil. Contudo, não houve liberação de limite orçamentário, por parte do Governo Federal.

Devido à inadimplência do Governo Estadual junto ao Governo Federal, além da não liberação de limites orçamentários, não houve repasse de recursos em 2003. O Convênio não foi aditado, sendo encerrado.

Expansão do Metrô de São Paulo – Linha 2

O programa de expansão do Metrô de São Paulo compreende a ampliação das linhas existentes e a implantação de novas.

A Linha 2 (Verde) do Metrô, que entrou em operação em 1991, tem 7 km de extensão no trecho entre a estação Vila Madalena e a estação Ana Rosa, contando com 8 estações e transportando mais de 160.000 passageiros por dia.

A expansão da Linha 2, com a qual será atendida uma demanda de aproximadamente 300mil passageiros/dia abrange intervenções que permitirão a ampliação da operação entre as estações de Ana Rosa (existente) até a região de Sacomã, para posteriormente alcançar a região do ABC. Depois de concluída, estará integrada com a Linha 1, nas estações Paraíso e Ana Rosa, com a Linha 4, na estação Consolação e com a Linha 5, na estação Chácara Klabin.

Tem um custo total estimado em R\$1.400,0 milhões, prevendo-se uma participação no projeto de 70% da União e 30% do Estado/Município de São Paulo. Seu início está previsto para 2005, com término em 2008.

Serão implantados 5,1km de via, e construídos 4 estações, um terminal de integração, um pátio de manobras e de manutenção de trens, através dos quais será feita a integração com a Linha 1, Linha 4 e Linha 5 do Metrô. Serão também necessários investimentos para aquisição de material rodante.

Observa-se que embora a CBTU não tenha incluído esta Ação na sua proposta para 2003, a LOA deste ano aprovou R\$51.300 mil. Contudo, não houve liberação de limite orçamentário, por parte do Governo Federal.

Implantação do Metrô de Curitiba – PR

Objetivando a implantação do Sistema de Transporte de Alta Capacidade de Curitiba (STAC) – Metrô de Curitiba, foi assinado em 2001 um Convênio entre a CBTU e o Município de Curitiba para prestação de serviços de engenharia, com vistas à elaboração de projeto básico de engenharia, estudo de impacto ambiental (EIA) e o seu RIMA, projeto executivo de obras civis, serviço de assessoria técnica e estudos e projetos complementares.

No ano de 2002, a CBTU transferiu recursos, como órgão concedente, em duas parcelas que totalizaram R\$5.829,1 mil, não tendo ocorrido mais transferências desde então.

Em 2003, foram elaborados o projeto básico de engenharia visando a implantação da primeira etapa da Linha CIC Sul/Centro do STAC e o estudo de impacto ambiental e seu respectivo relatório de impacto no meio ambiente. Está sendo finalizado, ainda, o projeto executivo de obras civis. As demais etapas do objeto do Convênio serão concluídas em 2004.

A Implantação do Sistema de Curitiba foi inicialmente incluída no Programa Trilhos Urbanos, no PPA 2004-2007, e teve sua gestão transferida para Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana – SNTMU do Ministério das Cidades.

A Lei Orçamentária de 2003 destinou recursos no valor de R\$40,0 mil, vinculada ao orçamento da CBTU, recursos estes cancelados durante o exercício.

Implantação do Sistema de Trens Urbanos de Goiânia/Anápolis - GO

A concepção deste Projeto contempla a realização de intervenções urbanas visando a inclusão de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT – no corredor Norte-Sul, ligando o Terminal Cruzeiro, em Aparecida de Goiânia, ao Carrefour Norte, em Goiânia. O traçado terá 15 km de extensão total, dos quais 1,2 km subterrâneos, com 18 estações, integrado ao SIT – Sistema Integrado de Transporte de Goiânia. O prazo previsto para a realização do Projeto é de 4 anos.

O sistema terá uma frota de 38 carros, atendendo 200.000 passageiros/dia com intervalo máximo de 10 minutos.

Seu custo é estimado em US\$340 milhões, sendo 45,5% financiado pelo BIRD, 23,5% de Contra Partida da União e 31,0% do Estado de Goiás e Prefeituras de Goiânia e Aparecida de Goiânia

Foram realizadas até o momento três Missões do Banco Mundial para preparação do financiamento do Projeto, que são:

- Missão de Reconhecimento, em 17 e 20 de maio de 2002;
- Missão de Identificação, em 26 e 27 de agosto de 2002;
- Missão de Preparação, em 24 e 25 de abril de 2003.

A proposta orçamentária para o ano de 2003, previu alocar recursos da ordem de R\$40.000 mil. Contudo a LOA aprovou R\$22.700 mil, sendo que não houve liberação de limite orçamentário, por parte do Governo Federal.

2 - GESTÃO ORÇAMENTÁRIA

2.1 – EVOLUÇÃO DO ORÇAMENTO

DISPONIBILIZAÇÃO DO ORÇAMENTO 2003

Definidos os Limites Orçamentários da CBTU para a proposta orçamentária 2003, foram feitas diversas gestões, junto ao MT e MPOG, no decorrer do processo de construção pelo MP do PLOA/2003, no sentido de buscar melhor adequar os limites definidos (26% inferior em atividades e 27% em projetos ao proposto pela CBTU), não apenas relativamente aos valores mas também quanto a sua distribuição pelos programas de trabalho, que considerava como premissa a estadualização dos sistemas de REC e BH ao final de 2002.

Com a publicação da LOA/2003, em 15/01/2003, a Companhia já encaminhava Carta ao MCid, ao qual a CBTU passou a ser vinculada, informando sobre as dificuldades que se teria no exercício, em especial nas atividades de remuneração de pessoal e benefícios, manutenção e operação dos sistemas e compromisso com a dívida REFER, pelo orçamento da forma e valores como se apresentava.

Fixados os primeiros Limites Orçamentários para o ano para CBTU pelo MCid, com base no Decreto nº4.591 de 10/02/2003, a Companhia informou ao MCid, em 17/02/2003, os efeitos danosos que os reduzidos limites disponibilizados para os projetos trariam para a continuidade das obras e suas implicações na evolução dos contratos de financiamento e no Programa de Descentralização como um todo.

ADEQUAÇÃO E EXECUÇÃO DO ORÇAMENTO 2003

Durante o correr do exercício, atendendo os prazos estabelecidos pela Portaria 003-2003/SOF/MPOG, de 21/02/03, a Companhia encaminhou várias solicitações de adequação de seu orçamento, necessárias ao cumprimento de suas obrigações, destacando-se:

- remanejamento orçamentário buscando adequar, à não estadualização das STU de REC e BH, os recursos aprovados para remuneração de pessoal e encargos, benefícios de proteção ao trabalhador e cumprimento das obrigações de transferência;
- solicitação de incorporação ao orçamento dos superávit financeiros, decorrentes de saldos de exercícios anteriores e excesso de arrecadação do exercício, para amparar déficit orçamentários em proteção ao trabalhador, como também para a manutenção e operação dos sistemas de transporte e continuidade dos programas de recomposição dos sistemas de NAT, JOP e MAC, visando assegurar a qualidade e principalmente a segurança necessárias a este tipo de transporte;
- suplementação do previsto para a cobertura das despesas com pensões por acidente ferroviário;
- remanejamento entre projetos para melhor adequação de suas orçamentos às prioridades estabelecidas em conjunto com o MCid;
- gestões junto ao BIRD que resultaram na prorrogação da “closing date” dos projetos de REC, BH e SAL e, também, na alteração dos percentuais de financiamento por categorias dos programas de REC e BH, de forma que possibilitasse a utilização da integralidade dos recursos do financiamento antes de seu término, tudo com base nos limites orçamentários previstos para o ano e para o período 2004-2007. O ajuste necessário no orçamento 2003 dos projetos de REC e BH, que poderia ser viabilizado por uma Portaria do MPOG, foi solicitado por meio de carta encaminhada ao Ministério das Cidades em 15/12/2003;
- com base no levantamento das possibilidades físicas de realização, ainda buscou-se, ao final do exercício, a elevação dos limites orçamentários, de forma que a Companhia pudesse reduzir os efeitos das restrições impostas no desenvolvimento de suas atividades e projetos;

Com Limites Orçamentários finais que representaram 32% do valor da LOA nos projetos e 62% nas atividades, a execução orçamentária fechou o exercício com realização de 100% dos limites disponibilizados para seus projetos e atividades. Cumpre ressaltar que, apesar deste resultado de plena utilização dos recursos, em razão dos valores muito reduzidos dos limites, na realidade verificou-se um prejuízo significativo na atividade de manutenção e operação dos sistemas e no avanço nos projetos de implantação dos sistemas, que além dos custos incorridos pelos atrasos, trarão reflexos para os orçamentos posteriores, seja para resgatar a qualidade e segurança

necessárias à operação dos trens, como para retomada do ritmo regular das obras de implantação dos projetos.

2.1.1 - REALIZAÇÕES

2.1.1.1 - CUSTEIO E DÍVIDA

DESCRÍÇÃO		RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	R\$Mil TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS	APROVADO	-	113.487	113.487
	LIMITE		113.487	113.487
	REALIZADO	-	111.335	111.335
SENTEÇAS TRABALHISTAS	APROVADO	-	54.000	54.000
	LIMITE		54.000	54.000
	REALIZADO	-	26.650	26.650
MANUT. OPERAÇÃO DOS SISTEMAS	APROVADO	38.621	30.223	68.844
	LIMITE	38.613	8.580	47.193
	REALIZADO	38.604	8.574	47.177
ADMINISTRAÇÃO DA UNIDADE	APROVADO	5.617	11.017	16.633
	LIMITE	4.691	8.020	12.711
	REALIZADO	3.998	8.018	12.016
CUMPRIM. OBRIG. DECORRENTES TRANSF.SIST.TRANSP.FERROVIÁRIO	APROVADO	-	10.000	10.000
	LIMITE		9.452	9.452
	REALIZADO	-	9.452	9.452
PUBLICIDADE UTILIDADE PÚBLICA	APROVADO	-	251	251
	LIMITE		118	118
	REALIZADO	-	118	118
SENTENÇAS CÍVEIS	APROVADO	-	48.425	48.425
	LIMITE		48.425	48.425
	REALIZADO	-	33.254	33.254
REFER	APROVADO	-	3.320	3.320
	LIMITE		3.320	3.320
	REALIZADO	-	2.096	2.096
PROTEÇÃO AO TRABALHADOR	APROVADO	-	16.775	16.775
	LIMITE		16.626	16.626
	REALIZADO	-	16.620	16.620
INVESTIMENTO NA MANUTENÇÃO DOS SISTEMAS (1)	APROVADO	180	4.471	4.651
	LIMITE		3.000	4.533
	REALIZADO	-	3.000	4.530
SERVIÇO DA DÍVIDA	APROVADO	-	411.238	411.238
	LIMITE		411.238	411.238
	REALIZADO	-	317.281	317.281
TOTAL	APROVADO	44.418	703.207	747.624
	LIMITE	43.304	677.799	721.103
	REALIZADO	42.601	537.928	580.529

(1) 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 do Ceará)

2.1.1.2 - PROJETOS

R\$Mil

SISTEMAS/FONTES		RECEITA PRÓPRIA	TESOURO	CP BIRD	BIRD	JBIC	TOTAL
FORTALEZA (Caucaia–V. das Flores)	APROVADO LIMITE REALIZADO	- 13 12	20.040	4.000	4.000	66.500 8.450 8.450	94.540 8.463 8.462
SALVADOR (Lapa - Pirajá)	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	13.500	10.000 4.755 4.735	40.000 12.660 12.660	- - -	63.500 17.415 17.395
B. HORIZONTE (S. Gabriel-Via Norte)	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	207	11.981 7.867 7.866	16.546 12.349 12.348	- - -	28.734 20.423 20.421
RECIFE (TIP - Timbi)	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	-	6.500 6.500 6.485	8.000 7.538 7.538	- - -	14.500 14.038 14.023
RECIFE (Linha Sul)	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	-	17.923 16.458 16.426	13.562 4.662 4.661	- - -	31.485 21.120 21.087
SALVADOR (Calçada - Paripe)	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	-	6.400 1.385 1.385	1.600 91 90	- - -	8.000 1.475 1.475
BELO HORIZONTE (Calafate - Barreiro)	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	31.554 273 273	-	-	-	31.554 273 273
SÃO PAULO	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	10 10 8	-	-	-	10 10 8
RIO DE JANEIRO	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	1.030 1.030 1.030	-	-	-	1.030 1.030 1.030
METRÔ DO RJ - Linha 3	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	59.500	-	-	-	59.500
METRÔ DO RJ - Linha 4	APROVADO LIMITE REALIZADO	180 - -	13.320	-	-	-	13.500 - -
GOIÂNIA/ANÁPOLIS	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	22.700	-	-	-	22.700
ACARÍ - RIO DE JANEIRO	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	20	-	-	-	20
SÃO PAULO - Linha 2	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	51.300	-	-	-	51.300
RECUP. SISTEMA TRENS URBANOS JOÃO PESSOA - Área Metropolitana	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	20	-	-	-	20
RECUP. SISTEMA TRENS URBANOS JOÃO PESSOA - Estado da Paraíba	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	30	-	-	-	30
RECUP. SISTEMA TRENS URBANOS JOÃO PESSOA - Em João Pessoa	APROVADO LIMITE REALIZADO	- - -	30	-	-	-	30
TOTAL	APROVADO LIMITE REALIZADO	180 - -	213.261 1.533 1.530	56.805 36.965 36.896	83.707 37.299 37.297	66.500 8.450 8.450	420.453 84.248 84.174

Obs: Os valores acima não incluem Reaparelhamento Administrativo nem o Programa de Recomposição dos Sistemas de Natal, Maceió, João Pessoa e Fortaleza

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

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Execução Orçamentária

DESCRIÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	R\$ mil TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	24.978	24.978
OUTROS CUSTEIOS (2)	3.678	10.693	14.371
REAP. ADMINISTRATIVO	319	70	389
SERVIÇO DA DÍVIDA	-	317.281	317.281
TOTAL	3.998	353.021	357.019

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(2) Inclui Prot. Trabalhador, Publicidade Pública e Sentenças Cíveis

RECIFE

Execução Orçamentária - Total

DESCRIÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	R\$ mil TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	46.551	-	-	46.551
OUTROS CUSTEIOS (2)	16.391	10.038	-	-	26.429
INVESTIMENTOS (3)	166	4	22.911	12.199	35.280
TOTAL	16.558	56.593	22.911	12.199	108.260

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

Execução Orçamentária – Projeto

Na proposta orçamentária para 2003, a CBTU previu a possibilidade de aplicação de recursos da ordem de R\$146.511 mil, visando dar continuidade à ação num ritmo compatível a capacidade de evolução das obras e serviços a realizar, sendo R\$125.163 mil para Linha Sul e R\$21.348 mil para Linha Centro. Entretanto, a LOA 2003 com suas alterações fixou o orçamento em R\$45.984,7 mil, dos quais R\$31.484,7 mil para Linha Sul e R\$14.500 para Linha Centro. Por fim, o limite disponibilizado até dezembro de 2003 foi de R\$35.158,5 mil ou seja apenas 24% da proposta orçamentária e 76% DO Orçamento Aprovado para 2003.

Nestas circunstâncias, ficaram comprometidos a conclusão do remanejamento dos sistemas (superestruturas, rede aérea, sinalização e telecomunicação) no trecho comum as duas Linhas Centro e Sul, entre Recife e Joana Bezerra, bem como a conclusão de toda a superestrutura da Linha Sul até Cajueiro Seco e da eletrificação do segmento Recife - Imbiribeira.

R\$ mil			
Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final
L. Sul: Recife–Cajueiro Seco	31.485	21.120	21.087
Linha Centro: TIP-Timbi (Rodoviária – Camaragibe)	14.500	14.038	14.023
TOTAL	45.985	35.158	35.110

BELO HORIZONTE

Execução Orçamentária - Total

R\$ mil					
Descrição	Recursos Próprios	Tesouro	CP BIRD	BIRD	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	27.140	-	-	27.140
OUTROS CUSTEIOS (2)	16.438	5.144	-	-	21.582
INVESTIMENTOS (3)	116	480	7.866	12.348	20.810
TOTAL	16.554	32.764	7.866	12.348	69.532

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER
 (2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis
 (3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

Execução Orçamentária – Projeto

São Gabriel–Via Norte e Calafate-Barreiro

A proposta orçamentária para 2003 previu, para o projeto de Belo Horizonte, a aplicação de recursos totalizando R\$78.816 mil. No entanto, com os créditos suplementares, ao final do exercício, fixou o orçamento em R\$60.288 mil, sendo R\$28.734 mil para a Linha 1 – São Gabriel – Via Norte e R\$31.554 mil para o trecho Calafate – Barreiro. Os limites orçamentários autorizados até dezembro, totalizaram apenas R\$20.422,6 mil para a Linha 1 e R\$273,3 mil para o trecho Calafate – Barreiro, atingindo 46,1% da proposta orçamentária e 71,1% do Orçamento Aprovado para 2003.

R\$ mil			
Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final
São Gabriel – Via Norte	28.734	20.423	20.421
Calafate – Barreiro	31.554	273	273
TOTAL	60.288	20.696	20.694

Contando com a liberação integral em 2003 do valor da LOA, o que não se verificou, haveria possibilidade de conclusão do Programa CBTU - BIRD/BH em 2004 e da ação em 2007. Considerando o realizado em 2003, e os limites definidos para o Plano Plurianual 2004 – 2007, a previsão de conclusão do Programa CBTU – BIRD/BH passa para 2005, ficando a conclusão da totalidade do previsto na ação para após 2007.

SALVADOR

Execução Orçamentária - Total

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	R\$ mil
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	5.253	-	-	5.253
OUTROS CUSTEIOS (2)	1.878	2.062	-	-	3.939
INVESTIMENTOS (3)	48	23	6.119	12.750	18.941
TOTAL	1.926	7.337	6.119	12.750	28.133

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER
 (2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis
 (3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

Execução Orçamentária – Projeto

A proposta orçamentária para o trecho Lapa – Pirajá, no ano de 2003, previu alocar recursos totalizando R\$156.000 mil. Contudo a Lei Orçamentária destinou apenas R\$63.500 mil, sendo o limite disponibilizado até dezembro, da ordem de R\$17.415 mil, equivalente a apenas 11% do orçamento proposto inicialmente. Desta forma, o término do projeto está postergado para além de 2007.

Para o projeto Calçada – Paripe, foram previstos, na proposta orçamentária para o ano de 2003, recursos da ordem de R\$13.145 mil. Contudo a Lei aprovou originalmente R\$8.000 mil, tendo sido liberados R\$1.475,2 mil de limite orçamentário, equivalentes a 18% do orçamento proposto e basicamente aplicado apenas na internalização dos equipamentos de sinalização, o que inviabilizou o início das obras de reabilitação do sistema.

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$ mil
Lapa - Pirajá	63.500	17.415	17.395	
Calçada - Paripe	8.000	1.475	1.475	
TOTAL	71.500	18.890	18.870	

FORTALEZA

Para a implantação do trecho sul do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza, a proposta orçamentária para o ano de 2003 previu alocar recursos da ordem de R\$272.258 mil, tendo sido aprovados, pela Lei Orçamentária, apenas R\$94.540 mil. O Limite disponibilizado até dezembro contemplou R\$8.463 mil, equivalente a apenas 9% do orçamento inicial.

Face a escassez de limites orçamentários, que impôs a necessidade de priorização dos projetos em curso, não foram ainda iniciadas as atividades previstas para a construção da Linha Oeste.

Execução Orçamentária - Total

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	JBIC	R\$ mil TOTAL
OBRIGAÇÕES	-	9.603	-		9.603
TRANSFERÊNCIA(1)					
OUTROS CUSTEIOS (2)	-	19	-		19
INVESTIMENTOS (3)	-	3.012	-	8.450	11.462
TOTAL	-	12.634	-	8.450	21.084

OBS.: (1) Inclui Pessoal, Proteção ao trabalhador, Sentenças Trabalhistas e REFER

(2) Sentenças Cíveis

(3) Inclui Investimentos na Manutenção

Execução Orçamentária – Projeto

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$ mil
Caucaia – Vila das Flores	94.540	8.463	8.462	

MACEIÓ

Execução Orçamentária

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	TOTAL	R\$ mil
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	4.456	4.456	
OUTROS CUSTEIOS (2)	1.287	1.786	3.073	
INVESTIMENTOS (3)	-	67	67	
TOTAL	1.287	6.309	7.595	

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhista e REFER

(2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

JOÃO PESSOA

Execução Orçamentária

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	TOTAL	R\$ mil
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	3.174	3.174	
OUTROS CUSTEIOS (2)	1.039	1.744	2.783	
INVESTIMENTOS (3)	11	21	31	
TOTAL	1.049	4.939	5.988	

- OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER
 (2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis
 (3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

NATAL

Execução Orçamentária

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	R\$ mil TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	3.759	3.759
OUTROS CUSTEIOS (2)	1.176	2.040	3.216
INVESTIMENTOS (3)	53	-	53
TOTAL	1.229	5.799	7.028

- OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER
 (2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis
 (3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS URBANOS - RJ

A LOA 2003, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$1.029,8 mil para recuperação do sistema do Rio de Janeiro, integralmente disponibilizados e destinados à aquisição de equipamentos e à continuidade da recuperação dos 10 trens unidade elétricos restantes. Ainda encontra-se pendente uma pequena intervenção física no desvio Gramacho – Saracuruna, não realizada por insuficiência de limite orçamentário.

Execução Orçamentária

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	R\$ mil Realizado Final
Recuperação do Sistema de Trens Urbanos - RJ	1.030	1.030	1.030

RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS URBANOS DO ESTADO DE SÃO PAULO -SP

A LOA 2003, com as alterações ocorridas no ano, destinou R\$10,0 mil para despesas remanescentes relativas a pleitos de desequilíbrio econômico no encerramento dos contratos. Foram disponibilizados R\$10,0 mil, dos quais foram realizados R\$8,3 mil.

Execução Orçamentária

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	R\$ mil
			Realizado Final
Recuperação do Sistema de Trens Urbanos - SP	10	10	8

IMPLANTAÇÃO DO METRÔ DO RJ – LINHAS 3 E 4

A LOA 2003 contemplou dotação orçamentária de R\$59.500 mil, vinculada ao orçamento da CBTU, para implantação do Metrô do Rio de Janeiro – Linha 3. Já para a implantação da Linha 4, embora a CBTU não tenha incluído esta ação na sua proposta para 2003, foi aprovado, em seu orçamento, um programa de trabalho para sua execução com uma dotação de R\$13.500,0 mil. Contudo, não foi possível a disponibilização de limites orçamentários para a execução das ações.

IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS URBANOS DO ESTADO DE SÃO PAULO – LINHA 2

A Lei Orçamentária Anual de 2003 dispôs uma dotação de R\$51.300,0 mil, vinculada ao orçamento da CBTU. Contudo, não foi possível disponibilizar limites orçamentários para a execução do programa.

IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS URBANOS DE GOIÂNIA/ANÁPOLIS – GO

A Lei Orçamentária Anual de 2003 dispôs uma dotação de R\$22.700,0 mil, vinculada ao orçamento da CBTU. Contudo, não foi possível disponibilizar limites orçamentários para a execução do programa.

CONCLUSÃO DAS OBRAS DO CENTRO DE MANUTENÇÃO DE ACARI – MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO; RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS URBANOS NO ESTADO DA PARAÍBA (JOÃO PESSOA – ÁREA METROPOLITANA); RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS URBANOS NO ESTADO DA PARAÍBA (NO ESTADO DA PARAÍBA); RECUPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS URBANOS NO ESTADO DA PARAÍBA (EM JOÃO PESSOA)

Estes programas de trabalho foram resultados de emendas parlamentares, aprovadas para CBTU na LOA 2003, totalizando R\$100,0 mil. No entanto, não foi possível a disponibilização de limites orçamentários para a execução dos programas.

Apresenta-se a seguir um detalhamento das Atividades de Proteção ao Trabalhador

ASSISTÊNCIA MÉDICA ODONTOLÓGICA AOS SERVIDORES, EMPREGADOS E SEUS DEPENDENTES

Este benefício, que tem como objetivo oferecer qualidade de vida aos empregados da companhia, dentro da política de responsabilidade social das instituições, possibilitou o atendimento de 2.289 empregados e média de 394 beneficiados, utilizando R\$3.804.506,18 dos recursos aportados na Lei Orçamentária de 2003.

AUXÍLIO ALIMENTAÇÃO

A companhia está inscrita neste programa desde a sua criação, em 1996, promovendo a concessão de tíquetes alimentação/refeição aos seus empregados. Foram 2.802 empregados beneficiados em média mensal, resultando na aplicação de R\$11.244.016,28 dos recursos da LOA-2003 destinados a esta finalidade.

AUXÍLIO TRANSPORTES

Seguindo orientações governamentais no sentido de promover emprego e dar condições de acesso ao trabalhador às suas atividades, a companhia atendeu a 1.544 empregados/mês concedendo o vale-transporte aos empregados alcançados pela legislação, utilizando a importância de R\$1.500.876,62.

ASSISTÊNCIA PRÉ-ESCOLAR AOS DEPENDENTES

Para este programa a companhia investiu R\$44.999,64 propiciando o atendimento a 821 crianças dependentes de empregados e beneficiando 668 empregados (média mensal).

3 - GESTÃO FINANCEIRA

3.1 - RECURSOS RECEBIDOS

3.1.1 - TESOURO

Em 2003, foram recebidos **R\$548.942.174,00**, compreendendo Investimentos, Custeio, Pessoal/Encargos, Serviço da Dívida Interna e Externa, e Contrapartida - BIRD, conforme a tabela a seguir:

(R\$1,00)

DESCRÍÇÃO	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONÍVEL	VALOR RECEBIDO	APLICAÇÃO DE RECURSOS	RECEBIDO/ DISPONÍVEL (%)	RECEBIDO/ APROVADO (%)	APLICADO/ DISPONÍVEL (%)	APLICADO/ RECEBIDO (%)
PESSOAL/ENCARGOS/ REFER	116.807.000	116.807.000	114.838.675	112.841.423	98,31	98,31	96,61	98,26
SENT.TRABALHISTAS	54.000.000	54.000.000	11.671.837	10.896.389	21,61	21,61	20,18	93,36
SENT.CÍVEIS	48.424.600	48.424.600	30.461.191	31.416.321	62,90	62,90	64,88	103,14
OUTROS CUSTEIOS	29.312.515	25.983.229	20.972.810	23.997.686	80,72	71,55	92,36	114,42
PROT. TRABALHADOR	16.775.200	16.626.310	17.184.135	15.763.861	103,36	102,44	94,81	91,73
CAPITAL	213.792.644	1.717.714	1.110.515	1.024.254	64,65	0,52	59,63	92,23
CP-BIRD	56.804.500	36.965.205	35.422.332	31.789.963	95,83	62,36	86,00	89,75
BELO HORIZONTE	11.981.300	7.867.015	6.757.897	4.796.432	85,90	56,40	60,97	70,98
RECIFE	24.423.200	22.958.113	21.164.435	20.896.771	92,19	86,66	91,02	98,74
METROFOR	4.000.000	-	-	-	-	-	-	-
SALVADOR	16.400.000	6.140.077	7.500.000	6.096.760	122,15	45,73	99,29	81,29
DÍVIDA INTERNA	107.509.750	107.509.750	86.657.288	86.657.288	80,60	80,60	80,60	100,00
JUROS E COMISSÕES	47.743.361	47.743.361	30.026.565	30.026.565	62,89	62,89	62,89	100,00
AMORTIZAÇÃO	59.766.389	59.766.389	56.630.723	56.630.723	94,75	94,75	94,75	100,00
DÍVIDA EXTERNA	303.727.858	303.727.858	230.623.391	230.623.391	75,93	75,93	75,93	100,00
JUROS E COMISSÕES	100.522.738	100.522.738	40.181.890	40.181.890	39,97	39,97	39,97	100,00
AMORTIZAÇÃO	203.205.120	203.205.120	190.441.501	190.441.501	93,72	93,72	93,72	100,00
TOTAL	947.154.067	711.761.666	548.942.174	545.010.576	77,12	57,96	76,57	99,28

Os recursos recebidos representaram 77,12% da dotação disponível e 57,96% da dotação aprovada de R\$947.154.067,00

3.1.2 - RECURSOS EXTERNOS

(R\$1,00)

DESCRÍÇÃO	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONÍVEL	VALOR RECEBIDO	APLICAÇÃO DE RECURSOS	RECEBIDO/ DISPONÍVEL (%)	RECEBIDO/ APROVADO (%)	APLICADO/ DISPONÍVEL (%)	APLICADO/ RECEBIDO (%)
BIRD E JBIC	150.207.000	45.749.431	24.881.297	39.492.125	54,39	16,56	86,32	158,72
BELO HORIZONTE	16.545.500	12.348.554	3.574.225	7.292.843	28,94	21,60	59,06	204,04
RECIFE	21.561.500	12.200.377	1.643.806	10.998.798	13,47	7,62	90,15	669,11
METROFOR	70.500.000	8.450.000	9.199.646	8.450.000	-	13,05	-	-
SALVADOR	41.600.000	12.750.500	10.463.620	12.750.484	82,06	25,15	100,00	121,86

Obs.: Houve a utilização de saldos de exercícios anteriores para cobrir a aplicação de recursos em 2003.

3.1.3 - RECEITA PRÓPRIA

Durante o exercício de 2003, a arrecadação própria nas Unidades Administrativas atingiu os valores abaixo discriminados:

UNIDADE ADMINISTRATIVA	ARRECADADA (*)	APLICADA
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	4.388.875	2.680.887
BELO HORIZONTE	26.938.420	16.151.195
RECIFE	18.443.600	15.516.066
NATAL	1.128.089	1.004.502
JOÃO PESSOA	1.010.815	949.030
MACEIÓ	831.469	1.285.357
ERFORTALEZA	10.446	-
SALVADOR	2.060.793	1.842.734
ERSÃO PAULO	25.433	-
TOTAL	54.837.940	39.429.771

(*) inclui receitas financeiras

3.1.4 - APLICAÇÃO DE RECURSOS

FONTE	VALOR R\$
PESSOAL/ENCARGOS/REFER	112.841.423
SENT.TRABALHISTAS	10.896.389
SENT.CÍVEIS	31.416.321
OUTROS CUSTEIOS	14.548.257
REM.PESSOAL-METROFOR	9.343.376
CONT.REFER-METROFOR	106.053
PROT.TRABALHADOR	15.763.861
CAPITAL	1.024.254
CP-BIRD	31.789.963
BELO HORIZONTE	4.796.432
RECIFE	20.896.771
METROFOR	-
SALVADOR	6.096.760
DÍVIDA INTERNA	86.657.288
JUROS E COMISSÕES	30.026.565
AMORTIZAÇÃO	56.630.723
DÍVIDA EXTERNA	230.623.391
JUROS E COMISSÕES	40.181.890
AMORTIZAÇÃO	190.441.501
TOTAL	545.010.576

CONTROLE DE INGRESSOS E DESEMBOLSOS
CBTU/AC – EXERCÍCIO 2003

PROJETO	VALOR DO EMPRÉSTIMO (USD)	INGRESSOS (USD)			DESEMBOLSOS (USD)		
		ACUMULADO ATÉ 2002	VALORES EM 2003	ACUMULADO ATÉ 2003	ACUMULADO ATÉ 2002	VALORES EM 2003	ACUMULADO ATÉ 2003
BH 3916-BR	99.000.000,00	86.296.351,22	1.066.747,22	87.363.098,44	83.518.688,86	2.778.280,99	86.296.969,85
REC 3915-BR	102.000.000,00	92.771.630,88	0,00	92.771.630,88	88.329.089,47	4.199.596,67	92.528.686,14
EXFOR00455	268.000.000,00	162.167.444,69	3.346.664,41	165.514.109,10	103.866.854,94	4.774.759,25	108.641.614,19
SAL 4494-BR	150.000.000,00	49.285.796,92	6.481.300,00	55.767.096,92	18.572.457,26	8.771.329,67	27.343.786,93
*FOR 7083-BR	85.000.000,00	850.000,00	0,00	850.000,00	0,00	0,00	0,00

PROJETO	VALOR DO EMPRÉSTIMO (USD)	INGRESSOS (R\$)			DESEMBOLSOS (R\$)		
		ACUMULADO ATÉ 2002	VALORES EM 2003	ACUMULADO ATÉ 2003	ACUMULADO ATÉ 2002	VALORES EM 2003	ACUMULADO ATÉ 2003
BH 3916-BR	193.505.400,00	173.144.074,67	3.031.695,60	176.175.770,27	165.958.198,97	8.157.379,15	174.115.578,12
REC 3915-BR	199.369.200,00	202.356.516,96	0,00	202.356.516,96	175.673.961,48	12.359.708,06	188.033.669,54
EXFOR00455	523.832.800,00	351.999.939,41	11.236.623,51	363.236.562,92	353.033.876,26	10.880.540,24	363.914.416,50
SAL 4494-BR	293.190.000,00	124.352.328,11	18.800.250,70	143.152.578,81	120.690.161,89	25.418.035,29	146.108.197,18
*FOR 7083-BR	323.758.030,00	3.446.070,00	0,00	3.446.070,00	0,00	0,00	0,00

OBS.: *NÃO SE TRATA DE INGRESSO NA SPECIAL ACCOUNT E SIM, COMPOSIÇÃO DO SALDO DEVEDOR PELO PAGAMENTO DA COMMITMENT FEE.

3.2 - GESTÃO DA DÍVIDA

3.2.1 - 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 2003, 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 moeda	na R\$	Valor moeda	na R\$	Valor na moeda	na R\$
B.B.-DMLP	US\$	4.044.198	12.259.985	5.964.479	18.113.382	262.268	795.382
B.B.-BIB	US\$	1.425.417	4.588.420	931.985	3.004.042	31.066	100.135
B.B.-C.Paris	EUR	9.429.291	32.829.080	2.091.623	7.234.848	54.175	187.947
B.B.-C.Paris	JPY	268.643.606	6.953.238	21.525.015	551.398	1.529.631	39.429

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\$	127.162.020	361.521.623	15/10/2024
B.B.-BIB	US\$	14.254.178	41.836.012	15/09/2013
B.B.-C.Paris	EUR	35.827.885	130.124.728	31/12/2006
B.B.-C.Paris	JPY	1.020.748.348	27.818.454	31/12/2006

Em relação ao contrato Banco do 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 31/12/03 o valor de US\$ 20.189.661,26, equivalente a R\$57.120.589,72.

Quanto à execução orçamentária da Dívida Interna relativa ao exercício de 2003, se apresentou da seguinte forma:

R\$	DOTAÇÃO	EXECUÇÃO	SUPERAVIT
Principal	59.766.389	56.630.723	3.135.666
Juros/Comissão	47.743.361	30.026.563	17.716.798

3.2.2 - 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 2003, 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	33.476.985	3.722.430	10.700.993	-	-
BIRD/RJ	US\$	-	12.213.312	39.607.702	2.434.551	8.090.369	-	-
BIRD/BH	US\$	1.066.747	9.853.829	31.061.940	1.438.668	4.591.705	32.651	103.140
BIRD/REC	US\$	-	10.194.568	32.146.408	1.269.492	4.067.476	24.136	76.356
BIRD/SAL	US\$	6.481.300	-	-	831.372	2.561.808	256.138	808.372
BIRD/FOR	EUR	-	-	-	28.029	93.822	269.575	897.017
JBIC	JPY	431.935.316	1.040.285	54.148.464	146.680.216	7.316.036	15.327.375	784.791

O saldo devedor e a desembolsar da Dívida Externa em 31/12/03 se apresenta da seguinte forma:

CREDOR	moeda	SALDO DEVEDOR		A DESEMBOLSAR		TÉRMINO
		Valor na moeda	R\$	Valor na moeda	R\$	
BIRD/SP	US\$	50.833.720	147.824.457	-	-	15/05/2007
BIRD/RJ	US\$	67.957.967	195.617.008	-	-	01/09/2007
BIRD/BH	US\$	57.978.348	166.890.674	11.636.901	33.612.024	15/09/2010
BIRD/REC	US\$	62.230.519	179.130.549	9.228.369	26.655.221	15/09/2010
BIRD/SAL	US\$	55.767.096	160.525.585	94.232.903	272.182.317	15/09/2014
BIRD/FOR	EUR	986.000	3.197.598	-	-	15/07/2011
JBIC	JPY	12.881.822.098	350.772.015	11.863.651.902	3.414.664.549	10/12/2009

Quanto à execução orçamentária da Dívida Externa relativa ao exercício de 2003, se apresentou da seguinte forma:

R\$	DOTAÇÃO	EXECUÇÃO	SUPERAVIT
Principal	203.205.120	190.441.499	12.763.621
Juros/Comissão	100.522.738	40.091.885	60.430.853

3.3 - CONTRIBUIÇÕES PARA A REFER

O Instrumento Particular de Direitos e Obrigações, firmado entre a CBTU e a REFER, para pagamento do montante de R\$9.823.471 (posição de 30-06-00), devido pela CBTU à REFER, previa o início da amortização no mês de janeiro de 2003.

O orçamento da CBTU para 2003 não contemplou dotação para pagamento das parcelas do referido acordo, não havendo, tampouco, disponibilidade financeira para honrar tais compromissos. Em agosto de 2003, a posição da dívida atribuída à CBTU, incluindo o déficit atuarial relativo ao METROFOR, atingiu R\$22.412.288.

Encontra-se em andamento a assinatura de termos aditivos ao Instrumento Particular de Direitos e Obrigações, entre a REFER e a CBTU, no sentido de renovar a carência dos Acordos de parcelamento das dívidas vigentes, a princípio, para janeiro de 2005. A minuta do Termo Aditivo proposto pela REFER já foi aprovada pela Assessoria Jurídica e Financeira da CBTU, devendo ser remetida à Diretoria para deliberação. Cumpre ressaltar que, até que sejam formalizados os aditamentos pleiteados, a REFER vem procedendo regularmente as cobranças das obrigações estabelecidas, acrescidas de juros, multa e correção monetária.

CONTRIBUIÇÕES DA REFER REFERENTE A 2003

MÊS	(A) TOTAL VALOR BASE	VALORES REPASSADOS PELA PATROCINADORA (B)	RELAÇÃO % C=(B/A)*100	OUTROS VALORES REPASS. PATROC. (D)	TOTAL REPASS. P/ PATROC. (E=B+D)	VALOR CONTR. EMPREGADOS (F)	RELAÇÃO % G=(F/A)*100	TOTAL REPASSES H = E + F
JANEIRO	3.830.342,34	184.205,35	4,81%	443,53	184.648,88	202.286,98	5,28%	386.935,86
FEVEREIRO	3.616.691,48	167.267,75	4,62%	93,87	167.361,62	165.844,41	4,59%	333.206,03
MARÇO	3.562.074,20	162.924,90	4,57%	0,00	162.924,90	168.116,18	4,72%	331.041,08
ABRIL	3.421.996,56	161.255,92	4,71%	0,00	161.255,92	171.929,31	5,02%	333.185,23
MAIO	3.449.129,68	157.253,26	4,56%	230.988,43	388.241,69	163.599,29	4,74%	551.840,98
JUNHO	3.598.298,73	152.150,38	4,23%	0,00	152.150,38	159.040,80	4,42%	311.191,18
JULHO	4.290.200,34	195.533,68	4,56%	0,00	195.533,68	210.616,97	4,91%	406.150,65
AGOSTO	3.785.280,42	162.226,08	4,29%	0,00	162.226,08	174.883,17	4,62%	337.109,25
SETEMBRO	3.779.410,92	163.079,33	4,31%	0,00	163.079,33	222.832,82	5,90%	385.912,15
OUTUBRO	3.720.711,03	155.155,92	4,17%	0,00	155.155,92	304.832,36	8,19%	459.988,28
NOVEMBRO	7.193.844,30	302.828,35	4,21%	0,00	302.828,35	460.964,72	6,41%	763.793,07
DEZEMBRO	4.110.810,54	217.635,77	5,29%	0,00	217.635,77	338.263,55	8,23%	555.899,32
TOTAL	48.358.790,54	2.181.516,69		231.525,83	2.413.042,52	2.743.210,56		5.156.253,08

MÊS	TOTAL VALOR BASE	CONTRIBUIÇÕES DOS EMPREGADOS					CONTRIBUIÇÃO EMPREGADOR			TOTAL GERAL
		CONTRIBUIÇÕES	REFER SEGURO DE VIDA	AMORTIZAÇÃO DE EMPRÉSTIMO	DÉBITOS REFER RESTITUIÇÕES	TOTAL EMPREGADOS	CONTRIBUIÇÕES	OUTROS VALORES REPASS. PATROC.	TOTAL EMPREGADOR	
JANEIRO	3.830.342,34	197.841,45	8.408,50	0,00	(3962,97)	202.286,98	184.205,35	443,53	184.648,88	386.935,86
FEVEREIRO	3.616.691,48	173.019,96	8.222,00	0,00	(15397,55)	165.844,41	167.267,75	93,87	167.361,62	333.206,03
MARÇO	3.562.074,20	168.767,28	8.140,32	0,00	(8791,42)	168.116,18	162.924,90	0,00	162.924,90	331.041,08
ABRIL	3.421.996,56	168.410,92	10.409,56	0,00	(6891,17)	171.929,31	161.255,92	0,00	161.255,92	333.185,23
MAIO	3.449.129,68	163.943,71	9.035,93	0,00	(9380,35)	163.599,29	157.253,26	230.988,43	388.241,69	551.840,98
JUNHO	3.598.298,73	157.407,66	8.911,27	0,00	(7278,13)	159.040,80	152.150,38	0,00	152.150,38	311.191,18
JULHO	4.290.200,34	205.246,22	11.742,64	0,00	(6371,89)	210.616,97	195.533,68	0,00	195.533,68	406.150,65
AGOSTO	3.785.280,42	168.861,26	12.455,74	0,00	(6433,83)	174.883,17	162.226,08	0,00	162.226,08	337.109,25
SETEMBRO	3.779.410,92	166.137,20	12.455,74	54.857,16	(10617,28)	222.832,82	163.079,33	0,00	163.079,33	385.912,15
OUTUBRO	3.720.711,03	168.624,79	12.368,87	133.666,67	(9827,97)	304.832,36	155.155,92	0,00	155.155,92	459.988,28
NOVEMBRO	7.193.844,30	316.107,58	12.642,63	139.465,16	(7250,65)	460.964,72	302.828,35	0,00	302.828,35	763.793,07
DEZEMBRO	4.110.810,54	202.629,16	12.537,18	143.319,27	(20222,06)	338.263,55	217.635,77	0,00	217.635,77	555.899,32
TOTAL	48.358.790,54	2.256.997,19	127.330,38	471.308,26	-112.425,27	2.743.210,56	2.181.516,69	231.525,83	2.413.042,52	5.156.253,08

3.4 - CONVÊNIOS E TRANSFERÊNCIAS DE RECURSOS

PLANILHA DE TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS CBTU/AC EXERCÍCIO 2003	VALOR TOTAL ACUMULADO		
	2002	R\$5.829.100,00	
	2003	R\$0,00	
	TOTAL (2002-2003)	R\$5.829.100,00	
Nº. CONVÊNIO	CONVENENTE	CNPJ	TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS
AC CNV - 0004/01 - DT	PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA	076.417.005/0001-86	ACUMULADO 2002 5.829.100,00
AC CNV - 0003/02 - DT	ESTADO DO RIO DE JANEIRO	042.498.600/0001-71	ACUMULADO 2003 -
AC CNV - 0004/02 - DT	ESTADO DO RIO DE JANEIRO	042.498.600/0001-71	-
AC CNV - 0001/03 - DA	COMPANHIA CEARENSE DE TRANSPORTES METROPOLITANOS - METROFOR	002.003.575/0001-93	-

Obs.: Não houve movimentação de recursos referente ao exercício de 2003.

4 - GESTÃO JURÍDICA

Em 2003, a área de advocacia preventiva da CBTU analisou aproximadamente 784 processos administrativos, que geraram 350 pareceres sobre cadastro, garantias contratuais, editais, contratos, convênios, termos aditivos e outros. A área de advocacia contenciosa analisou 271 processos administrativos internos e 272 notificações fiscais.

Foram emitidos 1.372 pareceres, divididos em 571 pareceres de força executória (após a análise de processos cíveis e trabalhistas com a determinação de pagamento de despesas judiciais), 448 pareceres de força obrigacional (com a finalidade de cumprimento das obrigações contratuais), 82 pareceres de inscrição em folha de pensionistas (após a análise dos rotativos oriundos de processos cíveis com sentença transitada em julgado e determinação de pagamento de pensão) e 271 pareceres em processos administrativos.

Também é de responsabilidade da área jurídica a gestão e a fiscalização do contrato de prestação de serviços firmado com o Escritório de Advocacia Rocha, Calderon e Advogados Associados, que é responsável pela condução dos processos judiciais em que a CBTU figura como parte, além dos processos administrativos/fiscais junto ao INSS, oriundos do elevado número de Notificações Fiscais de Lançamento de Débito recebidas pela Companhia, relativas aos contratos de prestação de serviço e mão de obra ou à área de pessoal.

Estão em curso atualmente 5.907 ações judiciais, majoritariamente de natureza indenizatória cível e trabalhista, sendo 3.561 na Administração Central, 1.136 em São Paulo, 435 em Belo Horizonte, 95 em Fortaleza, 404 em Recife, 71 em Salvador, 140 em Maceió, 51 em Natal e 14 em João Pessoa.

As despesas da CBTU com sentenças judiciais transitadas em julgado, no exercício de 2003, atingiram o valor global de R\$50.493.765, sendo R\$23.843.340 nos processos cíveis e R\$26.650.425 nos processos trabalhistas, comportando as condenações efetivamente e despesas com INSS, IR, custas, honorários de advogado, honorários periciais, honorários de leiloeiro e outras despesas processuais.

Ressalta-se, ainda, a contratação de 5 advogados através de concurso público que, embora tenha proporcionado uma melhoria sensível na qualidade e agilidade dos trabalhos, ainda não possibilitou o mais adequado dimensionamento da equipe.

5 - DESENVOLVIMENTO E GESTÃO DE PESSOAS

5.1 - RECURSOS HUMANOS

O efetivo de pessoal da Companhia no exercício, compôs-se de 2.905 empregados, sendo 2.346 empregados optantes pelo PCS 2001-CBTU, 440 empregados que permanecem no PCS 90-Revisado da CBTU, em extinção e 119 empregados contratados para o exercício de cargo de confiança.

QUADRO DE PESSOAL	QUANTIDADE EM DEZEMBRO/2003								
	REC	BH	SAL	NAT	JOP	MAC	AC	ER-SP	TOTAL
PCS CBTU	1.315	630	171	120	82	115	352	1	2.786
CONTRATADO	11	18	7	3	7	10	61	2	119
TOTAL	1.326	648	178	123	89	125	413	3	2.905
TERCEIRIZADOS	213	325		43	25	80			686
FORÇA DE TRABALHO	1.539	973	178	166	114	205	413	3	3.591

QUANTITATIVO DE PESSOAL

ANO	PCS	OUTROS (*)	TOTAL
2002	2.786	119	2.905
2003	2.786	119	2.905

(*)Contratados.

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO 2003/2004

Sendo assinado em 4 de julho de 2003, o ACT 2003/2004 garantiu aos empregados um abono salarial que será incorporado ao fim de 12 meses, um reembolso escalonado da Assistência Médico Odontológica (AMO), aumento no valor nominal do tíquete alimentação/refeição e no auxílio materno infantil.

Outra conquista do acordo foi a implantação da Mesa Central de Negociação Permanente - MCNP, constituída por representantes da empresa e dos sindicatos. O objetivo da MCNP é manter aberto o canal de negociação entre empregados e empresa para discutir soluções não apenas para as questões econômicas, mas, também, para assuntos relacionados às condições de trabalho. O processo foi marcado pela transparência. A Mesa da CBTU segue os moldes da Mesa Nacional de Negociações Permanente criada pelo Governo Federal.

5.2 - EDUCAÇÃO E TREINAMENTO

A exemplo dos anos anteriores, manteve-se a ênfase na educação corporativa, através de atividades presenciais ou à distância, visando a capacitação, renovação e reciclagem de seus recursos humanos nas 3 áreas (operação, manutenção e administração) e em todos os níveis (médio, superior e gerencial). No seu conjunto, os projetos envolveram investimentos diretos da ordem de R\$290,1 mil, tendo sido realizadas 4.810 matrículas.

O PDG – Plano de Desenvolvimento Gerencial - investiu no exercício de 2003 na ampliação da competência ligada ao gerenciamento de transportes. No segundo semestre do ano, em convênio com a FGV/RJ, 40 empregados da Administração Central realizaram curso de especialização em Financiamento de Sistemas de Transportes. Nas Unidades Administrativas, o desenvolvimento da capacitação da força de trabalho esteve focado em programas de Desenvolvimento Profissional, com treinamentos voltados para as áreas de operação e manutenção, gestão empresarial e aprimoramento técnico específico (capacitação de gestores na aplicação e observância da Lei de Responsabilidade Fiscal e Procedimentos e Rotinas para Execução de Convênios e Contratos).

O desenvolvimento de competência em aplicativos básicos e especialistas em informática, realizado através de treinamentos efetivados por instrutores internos, resultou em 12 diferentes cursos, num total de 218 empregados treinados em 45 turmas.

Foi formalizada e apresentada, para deliberação pela Diretoria, a proposta do Código de Ética da Companhia.

O Concurso Público para formação de Cadastro Reserva e provimento futuro de 300 postos de trabalho, visando aparelhar a regionalização das Unidades e diminuir as terceirizações e horas extras, foi efetivado com a participação de 25.630 candidatos inscritos. Dos candidatos aprovados, em 2003 foram contratados 5 advogados.

6 - DESENVOLVIMENTO DE PROCESSOS ORGANIZACIONAIS

6.1 – ÁREA DE MARKETING

Com os diversos espaços, lojas e áreas para publicidade alugados em suas unidades, a CBTU obteve, em 2003, uma receita de R\$1.204.902, representando uma queda na arrecadação de receita patrimonial de 11,4% em relação ao exercício anterior.

Com a elaboração do Guia de Identidade Visual da CBTU e o Plano de Comercialização e Exploração Comercial e Publicitária dos Espaços em 2003, é esperado um incremento da receita patrimonial.

Foi também desenvolvido o Projeto Estação Internet – Uma Janela para o Futuro, projeto de inclusão digital que tem como objetivo principal tornar a CBTU um canal fomentador da informação, beneficiando, socialmente, os usuários dos trens e as comunidades lindeiras. O projeto prevê contemplar 18 estações da CBTU, sendo três estações em cada uma das seis Superintendências (Belo Horizonte, João Pessoa, Natal, Maceió, Recife e Salvador). O projeto foi divulgado no 14º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito – ANTP e Feira de Negócios nos Trilhos.

Outra realização de destaque foi o Seminário Clientes do Amanhã, com o objetivo de trocar experiências e informações sobre os projetos que as Superintendências da CBTU e operadoras de transportes urbanos estão desenvolvendo na área de responsabilidade social, com foco no público infanto-juvenil, visando conscientizá-lo da importância do transporte urbano.

6.2 – ÁREA FINANCEIRA

Dentre as realizações em 2003, pode-se destacar:

Na STU-BH, a 3ª Reunião Técnica Financeira, Contábil e Patrimonial com o fito de melhorar a comunicação entre as Unidades Administrativas e a Administração Central e criar um espaço para dirimir dúvidas e equacionar pendências operacionais

Constituição de dois Grupos de Trabalho: para equacionar pendências levantadas em Relatório de Auditoria Interna; e para estudar procedimentos para o aperfeiçoamento do módulo CPR do SIAFI e promover treinamentos e orientações para todas as Unidades Administrativas.

Reuniões semanais de gestores com a FLUMITRENS para equacionar as pendências existentes entre as duas empresas, fato que tornou possível a atualização dos registros contábeis e um Encontro de Contas Parcial.

Visitas técnicas em todas as regionais no período de 07/04/03 a 22/05/03, tendo como objetivos a avaliação das análises contábeis/financeiras e implementação e acompanhamento de rotinas e procedimentos contábeis.

Foram iniciados os procedimentos para a implementação do Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais – SIASG, conforme determina a Lei nº 10.524, de 25 de julho de 2002.

6.3 – INFORMÁTICA

Dentre as ações realizadas na área, destacam-se a aquisição de novos equipamentos tais como, scanners, notebooks, impressoras e máquina de retintar cartuchos. Foram realizados treinamentos com os empregados em vários aplicativos.

Foram desenvolvidos e implantados os sistemas de cadastro de fornecedores e de ordens de compra, controle de exames médicos, controle de processos judiciais e controle de acordos de empréstimos.

O 3º Encontro de Informática, realizado no mês de setembro de 2003, no auditório da Administração Central, proporcionou, tanto aos profissionais de informática quanto aos demais empregados, o

conhecimento de novas tecnologias, além de propiciar o intercâmbio entre a CBTU e outras empresas.

6.4 - APOIO ADMINISTRATIVO

Na adequação das instalações da Administração Central, foram aplicados R\$3.099.976,58 em ações visando propiciar melhores condições de segurança, ergonomia e conforto para os empregados. No reaparelhamento administrativo, foram investidos R\$94.442,36.

Visando a provimento de material tecnológico de informática, capacitando as unidades administrativas para a execução de sistemas corporativos, foram investidos R\$664.693,12 na aquisição de equipamentos e manutenção de sistemas.

6.5 - DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL

Destacam-se os estudos para a criação da Diretoria de Planejamento, Expansão e Marketing e consequentemente a revisão da Estrutura Organizacional, bem como as adequações das competências e atribuições contidas no Manual de Organização da Administração Central.

Também foram elaboradas e revisadas algumas normas administrativas, face ao constante trabalho de racionalização dos processos administrativos, com objetivo de minimizar custos e maximizar recursos.

Ressalta-se ainda, a elaboração e o encaminhamento para aprovação do Código de Ética da CBTU, com o objetivo de estabelecer um padrão de conduta que orientará as ações de todos os empregados, independente do cargo ou função que ocupem, nas relações do trabalho e sociedade como um todo.

6.6 - PATRIMÔNIO

A Norma de Exploração dos Bens Patrimoniais, revisada em 2002, foi suspensa e encontra-se em análise pela Superintendência Jurídica para adequação ao Novo Código Civil.

Foi concluído o trabalho de elaboração do termo de referência para contratação de serviços, que consiste no inventário de todos os bens patrimoniais de propriedade da CBTU nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, Salvador, João Pessoa, Natal e Maceió, 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. A continuidade desse processo de regularização depende de liberação orçamentária e financeira.

Foi realizado leilão em 29/12/2003 para alienação de bens e materiais, com arrecadação líquida aproximada de R\$4.800,00. O processo encontra-se em fase de conclusão.

7 - PROCESSOS DE CONTROLE

7.1 - PROCESSOS DE CONTROLE PARLAMENTAR

ATUAÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO RECOMENDAÇÕES IMPLEMENTADAS NO EXERCÍCIO

UG	DOCUMENTO/DATA	RECOMENDAÇÃO
RIO DE JANEIRO	OFÍCIO Nº 030/2002 1ª SECEX, DE 24 JAN 2002	<ul style="list-style-type: none"> - INSTAURAR TOMADA DE CONTAS ESPECIAL PROCESSO 021.771-2003/7 – EXAME PELO MINISTRO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, MARCOS VILAÇA, RELATOR
RIO DE JANEIRO	OFÍCIO Nº 473/2002 SECEX/RJ, DE 06 MAR 2002	<p>INFORMAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - EM QUE ESTÁGIO OU FASE SE ENCONTRAM AS OBRAS RELATIVAS AOS PTS SUPRAMENCIONADOS; - SE HOUVE EXECUÇÃO FINANCEIRA REFERENTE AO PT EM EPÍGRAFE NO EXERCÍCIO DE 2002, ESPECIFICANDO-A; - SE ESTA OBRA FOI CONSIGNADA EM OUTRO PT EM EXERCÍCIOS ANTERIORES, E EM CASO AFIRMATIVO, SE HOUVE EXECUÇÃO FÍSICO-FINANCEIRA E SE O NÚMERO E A DESCRIÇÃO DO OBJETO DO PT NO ORÇAMENTO DE 2002 (LOA) ESTÃO COMPATÍVEIS COM OS DADOS CONSIGNADOS NOS ORÇAMENTOS DOS EXERCÍCIOS ANTERIORES – EXAME PELA SECEX-RJ
MINAS GERAIS	OFÍCIO Nº 976/2002 1ª SECEX, DE 13 NOV 2002	<ul style="list-style-type: none"> - INFORMAÇÕES SOBRE A RECLAMAÇÃO TRABALHISTA Nº 0022/94, 53ª VARA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO: - OBJETO E VALOR DA AÇÃO; - NOME DA PARTE RECLAMANTE; - NOME DO RESPONSÁVEL OU REPRESENTANTE JUDICAL DA CBTU NO CASO; - SENTENÇAS E DECISÕES PROFERIDAS NA AÇÃO E SEUS TEORES (JUNTAR CÓPIAS), BEM COMO OS VALORES A QUE FOI CONDENADA A CBTU, EXPLICITANDO-OS; - AS ÚLTIMAS MEDIDAS ADOTADAS PELA EMPRESA NO PROCESSO, COM VISTAS A RECORRER DAS CONDENAÇÕES IMPUTADAS. EXAME PELA 1ª SECEX.
MINAS GERAIS	OFÍCIO Nº 1543/2002 TCU/DF, DE 04 JUL 2002	<ul style="list-style-type: none"> - PRESTAR INFORMAÇÕES SOBRE SUPOSTAS IRREGULARIDADES NA CONTRATAÇÃO DE MARIA DA PIEDADE ROCHA – PROCESSO 005.254/2002-1. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. SEM IRREGULARIDADES. ACÓRDÃO 462/2003. ENCERRADO.
MINAS GERAIS	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 02/02 SECEX/MG, DE 05 JUN 2002	<ul style="list-style-type: none"> - INFORMAR O HISTÓRICO DAS OCORRÊNCIAS E O DETALHAMENTO DOS MOTIVOS QUE CONDUZIRAM À DELIBERAÇÃO DE RETENÇÃO DE PAGAMENTOS OBJETO DO MEMO 0081-2002/ADJ-DA/CIRC, DE 13/05/2002, EMITIDO PELA DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS. EXAME PELA SECEX/BH.
MINAS GERAIS	OFÍCIO Nº 2266-SGS- TCU/DF, DE 09 OUT 2002	<ul style="list-style-type: none"> - DETERMINAR À CBTU QUE INCLUA OS CONVÊNIOS EM EXECUÇÃO E OS QUE VENHA A CELEBRAR NO CADASTRO DE CONVÊNIOS DO SISTEMA SIAFI (TRANSAÇÃO > CONCONV), CONFORME EXIGE O ART. 13 DA IN/SNT N.º 1/97; - RECOMENDAR À CBTU, RELATIVAMENTE ÀS OBRAS DO METRÔ DE BELO HORIZONTE, QUE: A) PROVIDENCIE, SE AINDA NÃO O FEZ, AS OBRAS E VEDAÇÃO OU BLOQUEIO NO PEQUENO ESPAÇO ENTRE O MURO DA SUBESTAÇÃO FLORAMAR E A PASSARELA DA AVENIDA CRISTIANO MACHADO, DE MANEIRA A IMPEDIR O ACESSO DE TERCEIROS;

		<p>B) ESTUDE A CAPACIDADE OPERACIONAL DA ESTAÇÃO DE VILARINHO EM OPERAÇÃO PLENA, LEVANDO EM CONTA O PLANEJAMENTO DE INTEGRAÇÃO ELABORADO PELO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTRADAS DE RODAGEM DE MINAS GERAIS (DER/MG), COM VISTA A PREPARAR A ABSORÇÃO DO VOLUME ADICIONAL DE PASSAGEIROS POR PARTE DO SISTEMA METROVIÁRIO E DESENVOLVER AS ESTRATÉGIAS DE SOLUÇÃO PARA EVENTUAIS PROBLEMAS DE INSUFICIÊNCIA DE OFERTA DE TRANSPORTE DAÍ DERIVADA;</p> <p>- RECOMENDAR À CBTU QUE, NA FIXAÇÃO DE JUROS MORATÓRIOS POR EVENTUAIS ATRASOS DE PAGAMENTO DE OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS, DE ACORDO COM O ARTIGO 40, INCISO XIV, DA LEI 8.666/93, UTILIZE TAXAS QUE NÃO ENVOLVAM CORREÇÃO MONETÁRIA E QUE NÃO SEJAM ONEROSAS PARA O ERÁRIO NEM INEXPRESSIVAS PARA O PARTICULAR CONTRATADO, COMPUTADAS DE FORMA SIMPLES (E NÃO COMPOSTA) E PROPORCIONAL AOS DIAS EFETIVOS DE MORA;</p> <p>- COMUNICAR AO GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS, NA PESSOA DE SEU TITULAR, QUE A IMPLANTAÇÃO TOTAL DO PLANO DE INTEGRAÇÃO APRESENTADO À CBTU PELO DER/MG, PREVENDO A INTEGRAÇÃO NO TERMINAL SÃO GABRIEL DAS LINHAS DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS, PARA CUMPRIR O OBJETIVO DE INTEGRAÇÃO INTERMODAL PACTUADO PELA UNIÃO, PELO ESTADO E PELO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE NO CONVÉNIO S/N.º DE 01/06/1995, É UMA MEDIDA ESSENCIAL PARA O APROVEITAMENTO DOS INVESTIMENTOS JÁ FEITOS PELA UNIÃO NO EMPREENDIMENTO, BEM COMO PARA A OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE PASSAGEIROS LOCAL; PROCESSO 006.828/2002-9 – TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. ENCERRADO.</p>
MINAS GERAIS	OFÍCIO Nº 2406-SGS-TCU/DF, DE 16 OUT 2002	<p>- DETERMINAR À CBTU QUE PROSSIGA NA ADOÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS OU JUDICIAIS NECESSÁRIAS:</p> <p>- À OBTENÇÃO DE CRITÉRIOS DE REPARTIÇÃO TARIFÁRIA DA INTEGRAÇÃO METRÔ-ÔNIBUS EM BELO HORIZONTE COM BASE EM CRITÉRIOS CLARAMENTE DEFINIDOS E NOS SEUS CUSTOS OPERACIONAIS, MEDIANTE CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIOS COM AUTORIDADES ESTADUAIS E MUNICIPAIS COMPETENTES;</p> <p>- À REVERSÃO DAS MEDIDAS UNILATERAIS ADOTADAS PELA ASSEMBLÉIA METROPOLITANA DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (DELIBERAÇÃO Nº 003/2001, DE 18.12.2001) E PELO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTRADAS DE RODAGEM DE MINAS GERAIS (PORTARIA Nº 1646 DE 27.12.2001) E PELA PREFEITURA MUNICIPAL DE CONTAGEM (PORTARIA TRANSCOM Nº 001/02, DE 2.1.2002) E QUE IMPLICARAM NA ALTERAÇÃO DOS CRITÉRIOS DE REPARTIÇÃO TARIFÁRIA SEM A INTERVENIÊNCIA DA CBTU;</p> <p>- AO RESSARCIMENTO DOS EVENTUAIS PREJUÍZOS ACARRETADOS PELA MENCIONADA ALTERAÇÃO UNILATERAL DOS CRITÉRIOS DE REPARTIÇÃO TARIFÁRIA. PROCESSO 010.303/2002-9. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. ENCERRADO.</p>
MINAS GERAIS	OFÍCIO Nº 2406-SGS-TCU/DF, DE 16 OUT 2002	<p>- RECOMENDAR À CBTU QUE UTILIZE A MODALIDADE DO EMPENHO POR ESTIMATIVA PREVISTA NO ART. 60, § 2º, DA LEI N.º 4.320/64 PARA EMPENHOS DESTINADOS À INDENIZAÇÕES DE</p>

		DESAPROPRIACÕES DE IMÓVEIS URBANOS, ANTES MESMO DA CELEBRAÇÃO DOS TERMOS DOS ACORDOS RESPECTIVOS, DESDE QUE TENHA ELABORADO CADASTRAMENTO PRECISO E AVALIAÇÃO TÉCNICA DO VALOR, DE MODO A AGILIZAR OS PROCEDIMENTOS FINANCEIROS INTERNOS E, COM ISSO, MINIMIZAR, NA MEDIDA DE SUAS POSSIBILIDADES, A IRREGULARIDADE NA EXECUÇÃO DO CRONOGRAMA FÍSICO DAS OBRAS, COM A CONSEQUENTE REDUÇÃO DO CUSTO GLOBAL E DO TEMPO DE IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA DE TRABALHO PROCESSO 006.829/2002-6. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. ENCERRADO
PERNAMBUCO	OFÍCIO Nº 505/2002 SECEX/PE, DE 15 JUL 2002	<p>- LICITAÇÃO Nº RE-32 E CONTRATO DECORRENTE Nº 015-02/DT) CONTEMPLANDO OBJETO FORA DA COMPETÊNCIA DA CBTU, UMA VEZ QUE VISA À ELABORAÇÃO DE PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS PARA A REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE, COM O INTUITO DE ESTABELECER DIRETRIZES PARA TODA E QUALQUER MODALIDADE DE TRANSPORTE DENTRO DESSA REGIÃO, INVADINDO, ASSIM, A COMPETÊNCIA ESTADUAL PREVISTA NO ART. 25, PARÁGRAFO 3º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, ALÉM DA COMPETÊNCIA DA UNIÃO CONSIGNADA NO ART. 21, XX, DA CF".</p> <p>- "LICITAÇÃO Nº RE-49B PROMOVIDA EM LOTE ÚNICO, PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS RELATIVAS AOS SISTEMAS VIÁRIOS DO ENTORNO DAS ESTAÇÕES DE JOANA BEZERRA, PORTA LARGA, MONTE GUARARAPES, PRAZERES, CAJUEIRO SECO, ALÉM DA REGIÃO TIMBI E COSME E DAMIÃO (ESTAÇÃO PLANEJADA), NÃO RESTANDO CARACTERIZADA A INVIALIDADE TÉCNICA ECONÔMICA DE SUA DIVISÃO POR ITENS, CONFIGURANDO INOBSERVÂNCIA DO ARTIGO 23, PARÁGRAFOS 1º E 2º, DA LEI 8.666/93, QUE IMPÕE O PARCELAMENTO DO OBJETO EM QUANTAS PARCELAS SE COMPROVAREM TÉCNICAS E ECONOMICAMENTE VIÁVEIS, COM VISTAS AO MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS DISPONÍVEIS NO MERCADO E À AMPLIAÇÃO DA COMPETITIVIDADE."</p> <p>"ADOÇÃO, PELA CBTU DE CRITÉRIOS, EM PROCEDIMENTOS LICITATÓRIO EQUIVALENTES A TÉCNICA E PREÇO, QUE CERCEIAM O DIREITO CONSTITUCIONAL DE AMPLA DEFESA E DE CONTRADITÓRIO DOS LICITANTES, E RESTRINGEM A PUBLICIDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS, UMA VEZ QUE SE NEGA AOS LICITANTES O DIREITO DE CONHECER AS NOTAS TÉCNICAS OBTIDAS PELOS DEMAIS CONCORRENTES, ENQUANTO NÃO HOMOLOGADO O CERTAME, IMPEDINDO-OS DE IMPUGNAREM TEMPESTIVAMENTE TAIS JULGAMENTOS COMO OCORRIDO NA LICITAÇÃO RE-24. PROCESSO 004.815/ 2002-1. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. APENSO ÀS CONTAS DO EXERCÍCIO 2001.</p>
PERNAMBUCO	OFÍCIO Nº 506/2002 SECEX/PE, DE 15 JUL 2002	<p>- LICITAÇÃO Nº RE-32 E CONTRATO DECORRENTE (Nº 015-02/DT) CONTEMPLANDO OBJETO FORA DA COMPETÊNCIA DA CBTU, UMA VEZ QUE VISA À ELABORAÇÃO DE PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS PARA A REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE, COM O INTUITO DE ESTABELECER DIRETRIZES PARA TODA E QUALQUER MODALIDADE DE TRANSPORTE DENTRO DESSA REGIÃO, INVADINDO, ASSIM, A COMPETÊNCIA ESTADUAL PREVISTA NO ART. 25, PARÁGRAFO 3º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, ALÉM DA COMPETÊNCIA DA UNIÃO CONSIGNADA NO ART. 21, XX, DA CF".</p> <p>- LICITAÇÃO Nº RE-49B PROMOVIDA EM LOTE ÚNICO, PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS RELATIVAS AOS</p>

		<p>SISTEMAS VIÁRIOS DO ENTORNO DAS ESTAÇÕES DE JOANA BEZERRA, PORTA LARGA, MONTE GUARARAPES, PRAZERES, CAJUEIRO SECO, ALÉM DA REGIÃO TIMBI E COSME E DAMIÃO (ESTAÇÃO PLANEJADA), NÃO RESTANDO CARACTERIZADA A INVIALIDADE TÉCNICA ECONÔMICA DE SUA DIVISÃO POR ITENS, CONFIGURANDO INOBSERVÂNCIA DO ARTIGO 23, PARÁGRAFOS 1º E 2º, DA LEI 8.666/93, QUE IMPÕE O PARCELAMENTO DO OBJETO EM QUANTAS PARCELAS SE COMPROVAREM TÉCNICAS E ECONOMICAMENTE VIÁVEIS, COM VISTAS AO MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS DISPONÍVEIS NO MERCADO E À AMPLIAÇÃO DA COMPETITIVIDADE.”</p> <p>- ADOÇÃO, PELA CBTU DE CRITÉRIOS, EM PROCEDIMENTOS LICITATÓRIOS EQUIVALENTES A TÉCNICA E PREÇO, QUE CERCEIAM O DIREITO CONSTITUCIONAL DE AMPLA DEFESA E DE CONTRADITÓRIO DOS LICITANTES, E RESTRINGEM A PUBLICIDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS, UMA VEZ QUE SE NEGA AOS LICITANTES O DIREITO DE CONHECER AS NOTAS TÉCNICAS OBTIDAS PELOS DEMAIS CONCORRENTES, ENQUANTO NÃO HOMOLOGADO O CERTAME, IMPEDINDO-OS DE IMPUGNAREM TEMPESTIVAMENTE TAIS JULGAMENTOS COMO OCORRIDO NA LICITAÇÃO RE-24. PROCESSO 004.816/2002-9. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. APENSO ÀS CONTAS DO EXERCÍCIO 2001.</p>
PERNAMBUCO	OFÍCIO Nº 912/2002 SECEX/PE, DE 16 OUT 2002	<p>- OBEDIÊNCIA AO DISPOSTO NO ART. 5º, XXIV, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, NO TOCANTE AO PAGAMENTO PRÉVIO ÀS DESAPROPRIAÇÕES.</p> <p>- REPACTUAÇÃO DOS CONTRATOS N°S 20-01/DT, 33-01/DT E 32-01/DT, DE FORMA A EXCLUIR OS ITENS REFERENTES A VALORES PROVISIONAIS, CALCULADOS A PARTIR DA APLICAÇÃO DE PERCENTUAL SOBRE VALORES DE OUTROS ITENS DO CONTRATO, EM OBEDIÊNCIA AO ART. 7º § 4º, DA LEI N.º 8.666/93, BEM COMO DO CONTRATO N.º 015-02/DT PARA FAZER EXCLUIR ITEM RELATIVO À TAXA DE ADMINISTRAÇÃO SOBRE DESPESAS REEMBOLSÁVEIS, NÃO MAIS PERMITIDA APÓS A VIGÊNCIA DA LEI N.º 8.666/93.</p> <p>- FORMALIZAÇÃO DE TERMOS DE RECEBIMENTO DAS OBRAS CIVIS DOS LOTES 1 E 4, EM OBEDIÊNCIA AO ART. 73 INCISO I, DA LEI N.º 8.666/93, POSTO QUE TAIS OBRAS E SERVIÇOS JÁ FORAM CONCLUÍDOS.</p> <p>- CORREÇÃO DA REDAÇÃO DA CLÁUSULA 6.2 DO CONTRATO N.º 15-02/DT DANDO CLAREZA NA INTERPRETAÇÃO DO VALOR CONTRATADO.</p> <p>- ABSTENÇÃO DE RECONHECIMENTO DE DÉBITOS PARA COM EMPRESAS CONTRATADAS POR MEIO DE ADITIVOS CONTRATUAIS A CONTRATOS JÁ EXPIRADOS.</p> <p>- CORREÇÃO, EM TEMPO HÁBIL, DE ERROS MATERIAIS EM CONTRATOS.</p> <p>- CADASTRAMENTO NO SISTEMA SIAFI DOS CONVÊNIOS FIRMADOS, EM OBEDIÊNCIA AO DISPOSTO NA IN/STN N.º 01/97, ARTIGO 13.</p> <p>- QUANDO DA FORMALIZAÇÃO DE CONVÊNIO EXPLICITAR DETALHAMENTO DOS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS A SEREM UTILIZADOS E RESPECTIVAS NOTAS DE EMPENHO, BEM COMO INCLUSÃO DAS CLÁUSULAS NECESSÁRIAS, EM ATENÇÃO AO ART. 7º DA IN/STN N.º 01/97.</p> <p>- AUTUAÇÃO DE PROCESSOS ADMINISTRATIVOS PARA A CELEBRAÇÃO E CONTROLE DA EXECUÇÃO DE CONVÊNIOS, INCLUINDO SUAS PRESTAÇÕES DE CONTAS.</p> <p>- INCLUSÃO EM SEUS INFORMES SOBRE OS CUSTOS</p>

		DO PROJETO, AS DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS QUE EXCEDAM A PARCELA CORRESPONDENTE À CONTRAPARTIDA DO EMPRÉSTIMO BIRD, DE FORMA A CARACTERIZAR O REAL CUSTO DO EMPREENDIMENTO. PROCESSO 004.815/2002-1. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. APENSO ÀS CONTAS DO EXERCÍCIO 2001.
PERNAMBUCO	OFÍCIO Nº 913/2002 SECEX/PE, DE 16 OUT 2002	<ul style="list-style-type: none"> - QUANDO DE ADITIVOS CONTRATUAIS, NÃO SE CONSIDERE COMO INTEGRANTE DO VALOR ORIGINAL DO CONTRATO ITENS QUE FORAM EXCLUÍDOS POSTERIORMENTE E QUE NÃO PODEM CONSTAR DO ACORDO CELEBRADO, POR VÍCIO DE LEGALIDADE, MESMO QUE TENHAM SIDO EXCLUÍDOS POR MEIO DE TERMO DE ALTERAÇÃO CONTRATUAL. - REPACTUAÇÃO DO CONTRATO N.º 023-00/DT DE FORMA A EXCLUIR ITENS REFERENTES A VALORES PROVISINAIS, CALCULADOS A PARTIR DA APLICAÇÃO DE PERCENTUAL SOBRE VALORES DE OUTROS ITENS DO CONTRATO, EM OBEDIÊNCIA AO ART. 7º, § 4º DA LEI N.º 8.666/93, NÃO INCLUINDO CLÁUSULAS DESSA NATUREZA EM FUTURAS CONTRATAÇÕES. - FORMALIZAÇÃO DE TERMO DE RECEBIMENTO DAS OBRAS DO CONTRATO N.º 020-98/DT, POSTO QUE SEU OBJETO FOI CONCLUÍDO EM 31 DEZ 2001 E AINDA NÃO RECEBIDO. - NÃO FORMALIZAÇÃO DOS CONVÊNIOS E/OU ADITIVOS COM VIGÊNCIA RETROATIVA. PROCESSO 004.816/2002-9 – TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO APENSO ÀS CONTAS DO EXERCÍCIO 2001
BAHIA	OFÍCIO Nº 778-SGS-TCU/DF, DE 18 MAI 2002	<p>DETERMINAR</p> <ul style="list-style-type: none"> - QUE FORMALIZE, SE AINDA NÃO O FEZ, O REGISTRO NO SIAFI DO CONVÊNIO S/N, FIRMADO ENTRE A UNIÃO, O ESTADO DA BAHIA E O MUNICÍPIO DE SALVADOR, EM 16/01/98, TENDO COMO OBJETO O FINANCIAMENTO DAS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO METRÔ DE SALVADOR – METROSAL. PROCESSO 005.178/2001-0. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. ENCERRADO.
BAHIA	OFÍCIO Nº 889/2002 SECEX/BA, DE 07 JUN 2002	<p>JUSTIFICAR</p> <ul style="list-style-type: none"> A) A CONTRATAÇÃO DO CONSÓRCIO FORMADO PELAS EMPRESAS ESPANHOLAS CBF/ICF DIMETRONIC SE DEU COM ELEVADA TAXA INTERNA DE RETORNO – TIR, CORRESPONDENDO A 28,40% CONSIDERANDO QUE OS RISCOS REAIS DO EMPREENDIMENTO FORAM CONSIDERAVELMENTE REDUZIDOS MEDIANTE O TERMO DE CONTRATO PACTUADO, INCLUINDO AS ALTERAÇÕES ESTIPULADAS NO SEU 1º TERMO ADITIVO. NOTE-SE QUE A TIR ADOTADA NO ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA FOI DE 20% AO ANO, JÁ INCLUÍNDO EMPRÉSTIMO DE ALAVANCAGEM PARA A CONCESSIONÁRIA. B) O MODELO ADOTADO PARA O PROCESSO DE CONCESSÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR/BA APRESENTA ELEVADO GRAU DE RISCO PARA O SUCESSO DO ALMEJADO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MUNICIPAL. TAL CONSTATAÇÃO ENCONTRA RESPALDO DE UMA ANÁLISE SISTÊMICA DAS CONDIÇÕES ECONÔMICO / FINANCEIRAS ADOTADAS NO PROCESSO LICITATÓRIO REALIZADO E CONSUBSTANCIADAS NO TERMO DE CONTRATO FIRMADO COM A CONCESSIONÁRIA METRÔ DE SALVADOR S/A, NA MEDIDA QUE ESTABELECE MUITO ANTES DA ENTRADA EM FUNCIONAMENTO DO SISTEMA, UMA TARIFA DE REMUNERAÇÃO A SER PAGA À ALUDIDA CONCESSIONÁRIA, POR USUÁRIO TRANSPORTADO,

	<p>DE R\$1,69 (CORRESPONDENTE À TARIFA REFERENCIAL MÁXIMA ESTABELECIDA NO PRECEDENTE PROCESSO LICITATÓRIO), VALOR ESTE BASTANTE SUPERIORS AO PATAMAR DA TARIFA ÚNICA A SER COBRADA DOS USUÁRIOS DO SISTEMA INTEGRADO, ESTIMADA PELO CONCEDENTE, HOJE, COMO ALGO EM TORNO DE R\$1,00. TAL DIFERENÇA TENDERÁ A AUMENTAR, AO LONGO DOS 25 ANOS DE CONCESSÃO, OS QUAIS ELEVARÃO, CONSEQUENTEMENTE, A TARIFA DE REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA, ONERANDO SOBREMANEIRA O FUNDETRANS, ATUAL CÂMARA DE COOPERAÇÃO TARIFÁRIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO ÔNIBUS A QUAL O METRÔ PASSARÁ A PARTICIPAR DE FORMA INTEGRADA. O PROBLEMA PROVOCARÁ A NECESSIDADE DE FUTURA INTERVENÇÃO PÚBLICA PARA A COBERTURA FINANCEIRA DOS "DEFÍCITS" VERIFICADOS, COM NOVOS APORTES DE RECURSOS PÚBLICOS (SUBSÍDIOS) E/OU AUMENTOS CONTÍNUOS DA TARIFA DO SISTEMA INTEGRADO, TORNANDO A CONCESSÃO EM APREÇO UM PÉSSIMO NEGÓCIO PARA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E CONSEQUENTEMENTE PARA A SOCIEDADE, HAJA VISTA QUE A CONCESSIONÁRIA POSSUI MECANISMOS CONTRATUAIS QUE GARANTEM A RENTABILIDADE DO EMPREENDIMENTO.</p> <p>C) O ANEXO I – MEMORANDO DE INFORMAÇÕES DO EDITAL DE PRÉ-QUALIFICAÇÃO DA CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL (1ª FASE – SA-02), EM SEU ITEM 82, ESTABELECE TÃO SOMENTE QUE “A CONCESSÃO DA OPERAÇÃO DO SISTEMA SE ESTENDERÁ POR UM PERÍODO DE 25 ANOS A PARTIR DA ASSINATURA DO CONTRATO”. TODAVIA, A MINUTA CONSTANTE DA SEGUNDA FASE DA LICITAÇÃO E DO TERMO DE CONTRATO PACTUADO COM A METRÔ DE SALVADOR S/A ADMITEM, INDEVIDAMENTE, A PRORROGAÇÃO DE PRAZO “ATÉ POR IGUAL PERÍODO A DEPENDER DA CONVENIÊNCIA ENTRE AS PARTES, EXIGINDO-SE, CONTUDO QUE A CONCESSIONÁRIA MANIFESTE, POR ESCRITO, SEU INTERESSE PELA PRORROGAÇÃO COM ANTECEDÊNCIA DE DOZE (12) MESES DA DATA DO TERMO FINAL DO CONTRATO, SOB PENA DE PRECLUIR SEU DIREITO”. A PRORROGAÇÃO DO PRAZO NÃO FOI PREVISTA EM NENHUM DOS ESTUDOS PRÉVIOS ELABORADOS PARA A CONCESSÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO. CONFERIR TAL DIREITO À CONCESSIONÁRIA SEM QUALQUER PREVISÃO DE UMA PROFUNDA REPACTUAÇÃO DA CONCESSÃO, BASEADA EM NOVOS ESTUDOS A SEREM DESENVOLVIDOS FUTURAMENTE, SERIA DESCALABRO ADMINISTRATIVO. ADEMAIS, A EQUIPE DE AUDITORIA ENTENDE, COM BASE NA LEGISLAÇÃO VIGENTE, SER NECESSÁRIA NOVA LICITAÇÃO AO FINAL DOS 25 ANOS PREVISTOS INICIALMENTE, POIS OS BENS PRODUZIDOS REFERENTES AOS INVESTIMENTOS DA CONTRATADA (CONJUNTO DE TRENS E SISTEMAS) JÁ TERÃO, SEGUNDO O CONVÊNIO FIRMADO ENTRE A CBTU E A CTS, REVERTIDO INTEGRALMENTE AO PODER PÚBLICO.</p> <p>D) EVIDENCIAR A NECESSIDADE DE PACTUAÇÃO DO 1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO, FIRMADO LOGO NO INÍCIO DA VIGÊNCIA CONTRATUAL E MUITO ANTES DA ENTRADA EM FUNCIONAMENTO DO METRÔ DE SALVADOR, ESTABELECENDO, À TÍTULO DE "MECANISMOS DE COMPENSAÇÃO" DE DESEQUILÍBRIOS ECONÔMICOS-FINANCEIROS", COMO VARIAÇÃO CAMBIAL (DÓLAR AMERICANO/EURO), BENEFÍCIOS NÃO PREVISTOS ORIGINALMENTE NO CERTAME LICITATÓRIO Nº SA-02. SEJA COMPROVADO, AINDA, O DESEQUILÍBRIO</p>
--	--

		<p>ECONÔMICO-FINANCEIRO ALEGADO PELA CONCESSIONÁRIA DO SISTEMA METROVIÁRIO, COM BASE NA DESVALORIZAÇÃO CAMBIAL VERIFICADA DA DATA DA PROPOSTA DA LICITANTE ATÉ A PRESENTE DATA, MEDIANTE O ESTUDO DE IMPACTO NA RESPECTIVA PLANILHA FINANCEIRA CONTRATADA PARA A CONCESSÃO DE FORMA A EMBASAR QUALQUER APLICAÇÃO DOS ALUDIDOS "MECANISMOS DE COMPENSATÓRIOS".</p> <p>E) AUSÊNCIA DE REFERÊNCIA NOS ESTUDOS DA VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA, NO PROCESSO LICITATÓRIO SA-02 (PRÉ-QUALIFICAÇÃO E QUALIFICAÇÃO) BEM COMO NO POSTERIOR CONTRATO FIRMADO COM A CONCESSIONÁRIA METRÔ DE SALVADOR S/A, DE PREVISÃO DA FORMA QUE SE PROCESSARÁ A EXPLORAÇÃO DAS DEMAIS ETAPAS PREVISTAS PARA O SISTEMA METROVIÁRIO DE SALVADOR/BA, ESTIPULADOS PARA A CONCESSÃO PÚBLICA A SABER: 2ª ETAPA: TRECHOS CALÇADA-RODOVIÁRIA E PIRAJÁ-CAJAZEIRAS; 3ª ETAPA: TRECHO RODOVIÁRIO-IMBUÍ; 4ª ETAPA TRECHO IMBUÍ-MUSSURUNGA.</p> <p>F) INCLUSÃO, NO EDITAL DE PRÉ-QUALIFICAÇÃO DA LICITAÇÃO PARA A CONCESSÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO, DE EXIGÊNCIAS SUPERIORES ÀS INDISPENSÁVEIS (ESSENCIAIS OU ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIAS) NO QUE CONCERNE À QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DAS LICITANTES, RESTRINGINDO SOBREMANEIRA O CARÁTER COMPETITIVO DA CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº SA-02, EM DESRESPEITO AO ART. 37, INCISO XXI, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, BEM COMO OS ARTS. 31, PARÁGRAFO 3º E 33, INCISO III DA LEI 8.666/93. EM CONSULTA AO DOCUMENTO ORÇAMENTO "APPRAISAL", O VALOR ESTIPULADO PARA A CONTRATAÇÃO DO MATERIAL RODANTE (TRENS), ACRESCIDO DOS SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO, TELECOMUNICAÇÃO E AUXILIARES, CORRESPONDIA A US\$ 79,400,000.00. LOGO, A EXIGÊNCIA DE CAPITAL MÍNIMO OU VALOR DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO DE 10% DO MONTANTE ESTIMADO PARA A CONTRATAÇÃO, PREVISTO NA LEI 8.666/93, REPRESENTARIA, NO CASO CONCRETO, O VALOR DE US\$ 7,940,000.00, NO CASO DE LICITANTES INDIVIDUAIS, E COM ACRÉSCIMO LEGAL ADMITIDO PARA CONSORCIADOS DE 30%, US\$ 10,322,000.00. OS VALORES ESTABELECIDOS PARA A PRÉ-QUALIFICAÇÃO AO CERTAME CHEGARAM AOS US\$ 20,000,000.00 (LICITANTES INDIVIDUAIS) E US\$ 26,000,000.00 (CONSORCIADOS), BEM SUPERIORES, PORTANTO, AOS ADMITIDOS NA LEGISLAÇÃO PERTINENTE. PROCESSO 003.890/2002-1 – EXAME PELO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO.</p>
BAHIA	ATO DE REQUISIÇÃO Nº 1/2002, SECEX/BA DE 18 JUN 2002	<p>ENCAMINHAR</p> <ul style="list-style-type: none"> - PROCESSOS CONTENDO ESTUDOS SOCIAIS, AMBIENTAIS, ECONÔMICOS, EFETUADOS PARA IDENTIFICAÇÃO DAS PRIORIDADES E DOS INVESTIMENTOS A SEREM REALIZADOS. - PROJETOS BÁSICOS, CONTENDO, PARA CADA OBRA, AS PLANTAS E AS PLANILHAS COM ESTIMATIDAS DE CUSTOS. <p>INFORMAR</p> <ul style="list-style-type: none"> - A SITUAÇÃO DAS LICITAÇÕES E, CASO HAJA, CÓPIA DOS EDITAIS E DOS RESPECTIVOS ANEXOS. <p>INFORMAR</p> <ul style="list-style-type: none"> - SE FORAM CONTRATADOS OS SERVIÇOS DE CONSULTORIA PARA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE CONCEITUAÇÃO, VIABILIDADE ECONÔMICA E

		<p>IMPACTO AMBIENTAL, PROJETO BÁSICO DE ENGENHARIA E MODELAGEM DA CONCESSÃO DE UM NOVO SISTEMA A SER OPERADO POR VLT ESTENDENDO-SE A LINHA DE CALÇADA À REGIÃO DE COMÉRCIO. EM CASO AFIRMATIVO REMETER OS RESPECTIVOS PROCESSOS.</p> <p>- SE FORAM CONTRATADOS OS SERVIÇOS DE CONSULTORIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO BÁSICO E EXECUTIVO PARA CONSTRUÇÃO DOS FUTUROS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DE CALÇADA E PARIPE, ALÉM DAS OBRAS CIVIS PARA CONSTRUÇÃO DESES DOIS TERMINAIS. EM CASO AFIRMATIVO REMETER OS RESPECTIVOS PROCESSO. EXAME PELA SECEX-BA.</p>
BAHIA	OFÍCIO Nº 1590/2002 SECEX/BA, DE 21 OUT 2002	<p>ESCLARECER</p> <p>- A INEXISTÊNCIA DE CONVÊNIO ENTRE A CBTU E A CTS PARA A TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS VINCULADOS AO PROGRAMA DE TRABALHO 26.783.0222.7625.0101 DO OGU, COM INDICAÇÃO DE OBJETO PRÓPRIO, VALOR TOTAL A SER TRANSFERIDO E PRAZO PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS.</p> <p>- NÃO TER CELEBRADO ADITIVO E NÃO TER SIDO INICIADO SEU OBJETO, CONSIDERANDO QUE O PRAZO ESTABELECIDO PARA A TRANSFERÊNCIA DOS TRENS NA “PROGRAMAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA”, ITEM II, SUBITEM A, PARTE INTEGRANTE DO TERMO DE CONVÊNIO FIRMADO EM 16.01.1998, EXPIROU EM 03.12.2001.</p> <p>- A UTILIZAÇÃO PELA CBTU DO CONVÊNIO FIRMADO EM 16.01.1998 ENTRE A UNIÃO, O ESTADO DA BAHIA E O MUNICÍPIO DE SALVADOR, CUJO OBJETO É “PROMOVER OS ATOS ADMINISTRATIVOS, AS ALTERAÇÕES INSTITUCIONAIS E ORGANIZACIONAIS E A INICIATIVA PARA EDIÇÃO DAS MEDIDAS LEGAIS NECESSÁRIAS À EFETIVAÇÃO DA TRANSFERÊNCIA DO TREM METROPOLITANO DE SALVADOR, OPERADO PELA CBTU, PARA O ESTADO DA BAHIA E/OU MUNICÍPIO DE SALVADOR”, PARA REPASSE DE RECURSOS PARA A COMPANHIA DE TRANSPORTES DE SALVADOR – CTS. PROCESSO 009.008/2002-6. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. ENCERRADO.</p>
RIO GRANDE DO NORTE	OFÍCIO Nº 450/2002 SECEX/RN, DE 05 JUN 2002	<p>ENCAMINHAR DOCUMENTOS E INFORMAÇÕES</p> <p>- ESTUDOS FINANCIADOS PELO BIRD, VISANDO IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA METROVIÁRIO EM NATAL/RN;</p> <p>- CONTRATO DA CBTU COM A EMPRESA EXECUTORA DOS REFERIDOS ESTUDOS “SETEPLA” E VALOR TOTAL PAGA A ESSA EMPRESA;</p> <p>- ATA DE REUNIÃO OU OUTRO DOCUMENTO QUE COMPROVE A APRESENTAÇÃO DO “PROJETO PRELIMINAR DE MODERNIZAÇÃO DO TREM URBANO DE NATAL” AOS PARTÍCIPES DO CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO E INTEGRAÇÃO TÉCNICA E CIENTÍFICA Nº 005/2001-PT;</p> <p>- ATA DE REUNIÃO DO CONSELHO DA CBTU, APROVANDO O MENCIONADO CONVÊNIO;</p> <p>- PLANO DE AÇÃO (ATUALIZADO) PARA O TRIÊNIO 2001 A 2003, INCLUINDO A PREVISÃO DOS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS PARA RECOMPOSIÇÃO DO SISTEMA DE TRENS DE NATAL;</p> <p>- FUNDAMENTO LEGAL PARA EMISSÃO DA NOTA DE EMPENHO Nº 010300/2001 À CONTA DO CONVÊNIO Nº 005/2001-DT, QUANDO ESTE NÃO PREVÊ APORTE DE RECURSOS;</p> <p>- POSIÇÃO SOBRE O PLEITO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL CONFORME OFÍCIO Nº 201/2001-GP, DE 09.05.2001 E CARTA Nº 272/2002/GTU-NAT, DE</p>

		<p>24/05/2002;</p> <p>- RELACIONAR OS ESTUDOS EXISTENTES NA CBTU E/OU DO CONHECIMENTO DESTA, QUE OBJETIVEM A MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRENS DE NATAL E SEUS RESPECTIVOS CUSTOS, ATÉ A PRESENTE DATA. EXAME PELA SECEX/RN.</p>
RIO GRANDE DO NORTE	OFÍCIO Nº 1997-SGS-TCU/DF, DE 10 OUT 2002	<p>DETERMINAR</p> <p>- COM BASE NO ART. 43, INCISO I DA LEI 8.443/92, A ADOÇÃO DE PROVIDÊNCIAS NO SENTIDO DE EVITAR A OCORRÊNCIA DAS SEGUINTE IMPROPRIEDADES:</p> <p>- OCORRIDAS NOS CONTRATOS 006/2002, FIRMADO COM A SECIC – SERIDÓ EMPREENDIMENTOS, CONSTRUÇÕES, E INCORPORAÇÕES LTDA., 008/2002, FIRMADO COM NARDELLI S/A ENGENHARIA E INDÚSTRIA, 012/2002, FIRMADO COM DOIS IRMÃOS ENGENHARIA LTDA. 014/2002, FIRMADO COM GEOFAC – GEODÉSIA E CARTOGRAFIA E 016/2002, FIRMADO COM CONSTRUTORA GALVÃO MARINHO LTDA.</p> <p>- EDITAIS DE LICITAÇÃO DOS RESPECTIVOS PROCESSOS LICITATÓRIOS COM AUSÊNCIA DE ITENS OBRIGATÓRIOS, TODOS PREVISTOS NO ART.40 DA LEI 8.666/93: CRITÉRIO DE REAJUSTE (INCISO XI); LIMITES PARA PAGAMENTO DE INSTALAÇÃO E MOBILIZAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE OBRAS OU SERVIÇOS (INCISO XIII); CRITÉRIO DE ATUALIZAÇÃO FINANCEIRA (INXCISO XIV, ALÍNEA C); E ORÇAMENTO ESTIMADO EM PLANILHAS DE QUANTITATIVOS E PREÇOS UNITÁRIOS (PARÁGRAFO 2º, INCISO II)</p> <p>- AUSÊNCIA DE CLAÚSULAS ESSENCIAIS, ESTABELECIDAS NO ART. 55 DA LEI 8.666/93; CRITÉRIO DE ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA ENTRA A DATA DO ADIMPLEMENTO DAS OBRIGAÇÕES E A DO EFETIVO PAGAMENTO (INCISO III); E CRÉDITO PELO QUAL CORRERÁ A DESPESA, COM A INDICAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL PROGRAMÁTICA (INCISO V);</p> <p>- CONTRATO 016/2002 COM PREVISÃO DE ACRÉSCIMOS OU SUSPENSÕES QUE SE FIZEREM NECESSÁRIOS NO MONTANTE DE ATÉ 50% DO VALOR INICIAL, QUANDO DEVERIA SER DE ATÉ 25% POR SE TRATAR DE CONSTRUÇÃO, E NÃO DE REFORMA, CONTRARIANDO O ART. 65, PARÁGRAFO 1º DA LEI 8.666/93;</p> <p>- COM BASE NO ART. 43, INCISO I, DA LEI 8.443/92, QUE, CASO ATENDA AO PLEITO FORMULADO PELA PREFEITURA DE NATAL (RN), POR INTERMÉDIO DO OFÍCIO 201/2001-GP, DE 09/05/2001, NO SENTIDO DE APROVEITAR O CONTRATO 012/90-SUMOV, CELEBRADO ENTRE A SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE OBRAS E VIAÇÃO E A EMPRESA COESA – COMÉRCIO E ENGENHARIA LTDA. NO ÂMBITO DO ACORDO DE COOPERAÇÃO E INTERCÂMBIO TÉCNICO-CIENTÍFICO CELEBRADO ENTRE A CBTU E A REFERIDA PREFEITURA, COMPARE OS PREÇOS ACORDADOS COM AQUELES ACEITOS PELA CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, EMPRESA QUE GERALMENTE ADMINISTRA OS CONTRATOS DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA, FINANCIADOS COM RECURSOS FEDERAIS E EXECUTADOS PELA PREFEITURA DE NATAL E PELO GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE, A FIM DE ASSEGURAR A ECONOMICIDADE EM SUA EXECUÇÃO. PROCESSO 006.982/2002-9. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. ENCERRADO.</p>
PARANÁ	OFÍCIO Nº 01-154/2002 SECEX/PR, DE 02 JUL 2002	<p>DETERMINAR</p> <p>- CADASTRAMENTO NO SIAFI DO CONVÊNIO 004/2001-DT CELEBRADO COM PREFEITURA MUNICIPAL DE</p>

		CURITIBA EM 28.12.2001, CONFORME DISPÕE O ART. 13 DA IN/STN Nº 1/1997. PROCESSO 003.893/2002-3 – TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. ENCERRADO.
--	--	--

ATUAÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
RECOMENDAÇÕES NÃO IMPLEMENTADAS NO EXERCÍCIO

UG	DOCUMENTO/DATA	RECOMENDAÇÃO
		NÃO HÁ

7.2 - PROCESSOS DE CONTROLE INTERNO

ATUAÇÃO DA CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE
RECOMENDAÇÕES IMPLEMENTADAS NO EXERCÍCIO

UG	DOCUMENTO/DATA	RECOMENDAÇÃO
CEARÁ	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 095882 /002, GRCI/RJ, DE 20 JUN 2002	<p>INFORMAR</p> <ul style="list-style-type: none">- POSIÇÃO ATUAL DO ACORDO E DA TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA DE TRENS URBANOS DE FORTALEZA, DA UNIÃO PARA O GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ;- FORNECER CÓPIA DOS DEMONSTRATIVOS DAS ORIGENS E APLICAÇÕES TRIMESTRAIS EMITIDOS PELO DEFIN/SUAFI/DA, NO EXERCÍCIO DE 2002;- RESULTADO DA CONSULTA À STN, POR MEIO DA CRT/188-01/SUAFI/DA, DE 28.08.01;- FORNECER CÓPIA DOS CONTRATOS FIRMADOS COM O METROFOR NA EXECUÇÃO DO PROJETO (EM ESPECIAL DA EMPRESA RESPONSÁVEL PELO GERENCIAMENTO). <p>EXAME PELA CGU/RJ.</p>
CEARÁ	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 095882 /003, GRCI/RJ, DE 27 JUN 2002	<p>INFORMAR</p> <ul style="list-style-type: none">- O SISTEMA SIG JÁ FOI TOTALMENTE IMPLANTADO E O METROFOR POSSUI PESSOAL TREINADO PARA DAR CONTINUIDADE A SUA UTILIZAÇÃO APÓS O TÉRMINO DO CONTRATO DE EMPRÉSTIMO;- CONFORME CRT/0080/GAB, FOI SOLICITADO AO METROFOR AGILIZAÇÃO NA REMESSA À CBTU DAS RESPECTIVAS PRESTAÇÕES DE CONTAS DA CONTRAPARTIDA LOCAL. POSIÇÃO ATUAL DESTA RECOMENDAÇÃO;- ITENS 01, 03 12 ("B" E "C") SOLICITADAS NA SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA 09582/001;- MELHORIAS IMPLEMENTADAS PELA CBTU QUANTO AOS REGISTROS DE CONTAS (SISTEMAS DE REGISTROS PERMANENTES E SISTEMÁTICOS) DA MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA DO PROJETO, OBJETO DE RECOMENDAÇÃO DO RELATÓRIO DE AUDITORIA REFERENTE AO EXERCÍCIO DE 2000;- CÓPIA DO EDITAL E DOCUMENTAÇÃO DA LICITAÇÃO E PROPOSTA DA CONTRATADA HARZA;- FINALIDADE E O RESPONSÁVEL PELA SUPERVISÃO DOS RELATÓRIOS DE GERENCIAMENTO ELABORADOS PELA HARZA;- EXISTÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL PARA O PAGAMENTO PARCELADO DE FATURAS E APRESENTAÇÃO DA MESMA FATURA EM DIVERSAS PRESTAÇÕES DE CONTAS DEVIDO A TAL PARCELAMENTO;- O VALOR DE R\$8.833,96 NA CATEGORIA 6 NA COLUNA DO JBIC NO DEMONSTRATIVO DE INVESTIMENTOS DO PROJETO, UMA VEZ QUE O CONTRATO DE EMPRÉSTIMO SÓ PREVÉ VALORES DE CONTRAPARTIDA LOCAL PARA ESTA CATEGORIA;- CONSTATAMOS OS SEGUINTE VALORES PARA AS PRESTAÇÕES DE CONTAS DO METROFOR NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS: <p>A) NO DOARP, O SUBTOTAL (B) INFORMA COMO</p>

		<p>APLICAÇÃO METROFOR/PRESTAÇÃO DE CONTAS – RECURSOS JBIC O VALOR DE R\$92.275.171,06;</p> <p>B) O DEMONSTRATIVO DOS CERTIFICADOS DE DESPESAS – SOE INFORMA O VALOR DE R\$92.212.036,78 REFERENTE ÀS PRESTAÇÕES DE CONTAS N°S 12 A 17 RELATIVAS ÀS SOLICITAÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DE RECURSOS N°S 24, 38, 39, 40, 69 E 84; E</p> <p>C) A NOTA 5 DAS NOTAS EXPLICATIVAS DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INFORMA O VALOR DE R\$122.060.850,32, REFERENTE AS PRESTAÇÕES DE CONTAS N°S 12 A 17 APRESENTADAS PELO METROFOR. EXPLICAR A DIVERGÊNCIA DE VALORES PARA A MESMA PRESTAÇÃO DE CONTAS.</p> <p>- CONSTATAMOS OS SEGUINTE VALORES PARA AS PRESTAÇÕES DE CONTAS DO METROFOR NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS:</p> <p>A) O DOARP INFORMA COMO ADIANTAMENTOS CONCEDIDOS AO METROFOR O VALOR DE R\$121.574.680,78;</p> <p>B) O DEMONSTRATIVO DOS CERTIFICADOS DE DESPESAS – SOE INFORMA O VALOR DE R\$92.212.036,78 REFERENTE ÀS PRESTAÇÕES DE CONTAS N°S 12 A 17 RELATIVAS ÀS SOLICITAÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DE RECURSOS N°S 24, 38, 39, 40, 69 E 84; E</p> <p>C) A NOTA 10 DAS NOTAS EXPLICATIVAS DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INFORMA REPASSES (SMRS) NO VALOR DE R\$91.335.002,84, REFERENTE AS MESMAS SMRS ACIMA. EXPLICAR ASS 12 A 17 APRESENTADAS PELO METROFOR.</p> <p>- EXPLICAR A DIVERGÊNCIA DE VALORES PARA OS MESMOS REPASSES.</p> <p>FORNECER A DOARP E DIP AJUSTADAS E O DEMONSTRATIVO DO ORÇAMENTO E EXECUÇÃO DO PROJETO REFERENTE AO EXERCÍCIO DE 2001;</p> <p>- FORNECER O DEMONSTRATIVO DE CONCILIAÇÃO DA CONTA ESPECIAL DO EXERCÍCIO DE 2001;</p> <p>- FORNECER O EXTRATO DA CONTA A QUAL SÃO DEBITADOS OS VALORES RELATIVOS A CPMF E INFORMAR SE FOI PRESTADO CONTAS DA DEVIDA CONTRIBUIÇÃO AO BANCO DESDE O INÍCIO DO CONTRATO DE EMPRÉSTIMO. ADICIONALMENTE, FORNECER A COMPROVAÇÃO PELO JBIC DA ACEITAÇÃO DA CPMF PARA PRESTAÇÃO DE CONTAS;</p> <p>- FORNECER O EXTRATO DA CONTA REFERENTE AOS RENDIMENTOS DA APLICAÇÃO FINANCEIRA DA CONTA ESPECIAL E DA CONTA DO METROFOR. EXAME PELA CBU/RJ.</p>
CEARÁ	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA N° 095882 /004, GRCI/RJ, DE 01 JUL 2002	<p>- FORNECER CÓPIA DA DOCUMENTAÇÃO COMPROBATÓRIA DO ENCAMINHAMENTO DA CONTA ESPECIAL (42.357.483) À STN PARA AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA;</p> <p>- INFORMAR DESTINAÇÃO DOS RENDIMENTOS A APLICAÇÕES NA CONTA ROTATIVA DO METROFOR, ANEXANDO DOCUMENTAÇÃO PERTINENTE;</p> <p>- ESCLARECER A DIFERENÇA RELATIVA AOS PAGAMENTOS INTERNACIONAIS QUE, NO DEMONSTRATIVO SOE APRESENTA O TOTAL DE RS 29.786.518,60 E NO EXTRATO DA CONTA</p>

		ESPECIAL SOMAM R\$ 29.467.548,60. EXAME PELA CGU-RJ.
RIO DE JANEIRO	OFÍCIO Nº 998/02/ GRCI/RJ, DE 17 JUL 2002	<p>RECOMENDAÇÃO</p> <p>- CONCLUIR A IMPLEMENTAÇÃO DO SISTEMA SIG E DEFINIR SETOR/RESPONSÁVEL NA CBTU PARA ANÁLISE/APRECIAÇÃO DOS RELATÓRIOS DE PROGRESSO ELABORADOS PELA HARZA E SUA COMPATIBILIDADE COM O ADEQUADO CUMPRIMENTO DO PLANO DE TRABALHO ESTABELECIDO NO CONTRATO DE EMPRÉSTIMO;</p> <p>- EM QUE PESE, A JUSTIFICATIVA DA UNIDADE GESTORA EM TER PROMOVIDO RECENTE MUDANÇA DO DEPARTAMENTO RESPONSÁVEL PELO ACOMPANHAMENTO DO PROJETO, AFETANDO DESSA FORMA AS ROTINAS DE TRABALHO, RESSALTAMOS, NO ENTANTO, QUE A CBTU DEVE APRIMORAR / FORTALECER SEUS CONTROLES CONTÁBEIS E OS PROCEDIMENTOS DE ELABORAÇÃO / SUPERVISÃO DOS DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS, COM VISTAS A EVITAR FUTUROS RETRABALHOS;</p> <p>- ELABORAR NOTAS EXPLICATIVOS QUE REFLITAM MAIS DETALHADAMENTE OS DADOS APRESENTADOS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS A QUE SE REFEREM;</p> <p>- AS PRESTAÇÕES DE CONTAS DA METROFOR DEVEM SER APRIMORADAS, EM ESPECIAL COM RELAÇÃO ÀS COMPROVAÇÕES DE PAGAMENTO, QUE DEVEM SER DATADAS, DE FORMA A SUBSIDIAR A CONFERÊNCIA DAS CONVERSÕES CÂMBIAIS;</p> <p>- APRIMORAR OS CONTROLES E REGISTROS CONTÁBEIS REFERENTES À MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA DO PROJETO. EXAME PELA CGU/RJ.</p>
RIO DE JANEIRO	OFÍCIO Nº 1161/02/ GRCI/RJ, DE 31 JUL 2002	VER OFÍCIO Nº 998/02/GRCI/RJ, DE 17 JUL 2002.
RIO DE JANEIRO	OFÍCIO Nº 1224/02/ GRCI/RJ, DE 31 JUL 2002	<p>APRESENTAR</p> <p>- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS COM AS ALTERAÇÕES A SEGUIR:</p> <p>- NA DAORP – EXCLUIR A LINHA “SALDO A APlicar” E INCLUIR AS LINHAS “SALDO A COMPROVAR METROFOR” E “SALDO DA CONTA ESPECIAL”, CONSTANTES DA DOARP RELATIVO AO EXERCÍCIO DE 2000;</p> <p>- NA DIP – EXCLUIR O ITEM “DESPESAS FINANCEIRAS” E INCLUIR A COLUNA “AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES” CONFORME DEMONSTRATO NO DOARP NO ITEM APlicações.</p> <p>- EXTRATO DA CONTA DO PROJETO ASSINADA UNICAMENTE PELO GERENTE DA AGÊNCIA. EXAME PELA CGU/RJ.</p>
ALAGOAS	OFÍCIO Nº 2490/CGU -PR, DE 30 AGO 2002	INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS SOBRE SUPOSTAS IRREGULARIDADES NA UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES DA CBTU POR EMPRESAS PARTICULARES. EXAME PELA CGU/PR.
ALAGOAS	OFÍCIO Nº 4017/CGU -PR, DE 20 DEZ 2002	INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS SOBRE SUPOSTAS IRREGULARIDADES NA UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES DA CBTU POR EMPRESAS PARTICULARES. EXAME PELA CGU/PR.

ATUAÇÃO DA CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE
RECOMENDAÇÕES NÃO IMPLEMENTADAS NO EXERCÍCIO

UG	DOCUMENTO/DATA	RECOMENDAÇÃO
NÃO HÁ		