



COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS- CBTU

RELATÓRIO DE GESTÃO – 2004

**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

SÉRGIO BRAUNE SOLON DE PONTES

ANTÔNIO JOSÉ ALVES JÚNIOR

WAGNER FAJARDO PEREIRA

CONSELHO FISCAL

Presidente

LUIZ CARLOS BERTOTTO

Conselheiros Efetivos

LILIAN MARIA CORDEIRO

OCTAVIO LUIZ LEITE BITENCOURT

Conselheiros Suplentes

GUILHERME BINATO VILLELA PEDRAS

RENATO BOARETO

LAERTE DORNELES MELIGA

DIRETORIA

Diretor Presidente

JOÃO LUIZ DA SILVA DIAS

Diretor de Administração e Finanças

ANTONIO ABRAHÃO CARAM FILHO

Diretor Técnico

LUIZ ANTÔNIO COSENZA

Diretor de Planejamento, Expansão e Marketing

RAUL DE BONIS ALMEIDA SIMÓES

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 - *APLICAÇÃO DOS RECURSOS LIBERADOS*
 - 1.4.5 - *INDICADORES SOCIAIS INTERNOS*
 - 1.4.6 - *DEMONSTRATIVO DA PROGRAMAÇÃO E EXECUÇÃO DAS METAS ANUAIS*
 - 1.4.7 - *UNIDADES ADMINISTRATIVAS*
 - 1.4.8 - *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 - REFER
 - 3.3.1 - *DÍVIDA*
 - 3.3.2 - *CONTRIBUIÇÕES*
- 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 DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
 - 6.2.1 - *RELACIONAMENTO COM A IMPRENSA*
 - 6.2.2 - *EVENTOS EXTERNOS*
 - 6.2.3 - *EVENTOS INTERNOS*
- 6.3 - ÁREA DE RESPONSABILIDADE SOCIAL
- 6.4 - ÁREA FINANCEIRA
- 6.5 - INFORMÁTICA
- 6.6 - APOIO ADMINISTRATIVO
- 6.7 - DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL

7 - PROCESSOS DE CONTROLE

- 7.1 - PROCESSOS DE CONTROLE PARLAMENTAR
- 7.2 - PROCESSOS DE CONTROLE INTERNO

Senhores acionistas,

O ano de 2004 foi marcado pela 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. Inventariados os problemas existentes, buscou-se eliminá-los ou atenuar suas influências sobre os avanços desejados, possibilitando um conhecimento amplo da Companhia, de suas correlações internas e externas e a proposição de melhorias na estruturação de seus processos e aprimoramento de seus métodos, bem como uma mais clara avaliação dos rumos a seguir.

A CBTU, na viabilização da transferência dos sistemas de trens urbanos para os governos locais, desenvolveu e propôs um novo modelo de regionalização, visando dar critérios de racionalidade e desempenho aos investimentos, e inclusão social com sustentabilidade financeira. As diretrizes gerais já foram apresentadas e aprovadas por alguns Estados e pelos Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão, Fazenda e Casa Civil.

Dentro deste enfoque da implementação do Programa de Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros, estão em andamento as gestões para a cisão das Superintendências de Trens Urbanos de Recife e de Belo Horizonte, conforme previsto na Lei nº 8693/93, e suas transformações, numa primeira etapa, em empresas federais. As Superintendências de Salvador, Natal, João Pessoa e Maceió teriam suas cisões efetuadas em um segundo estágio. Para tanto, prevê-se a formalização dos contratos de gestão das novas empresas com o Governo Federal durante o exercício de 2005.

O exercício de 2004 caracterizou-se também pelo avanço das obras de implantação e modernização dos metrôs e trens, outro enfoque da implementação do Programa de Descentralização dos Sistemas. Para um orçamento aprovado de R\$227,1 milhões para estes projetos, obteve-se uma disponibilização total de R\$202,3 milhões, integralmente executados. Isto possibilitou retomar as obras de implantação do sistema em Fortaleza – Linha Sul e dar continuidade à implantação dos sistemas de Recife – Linhas Centro e Sul e Belo Horizonte – Linha 1. Nestes dois últimos, com o encerramento dos contratos de financiamento com o Banco Mundial, o escopo total das obras será concluído com recursos próprios da União. Em Salvador, na construção do metrô, trecho Lapa - Pirajá, deu-se seguimento à sua implantação e, no sistema do subúrbio entre Calçada e Paripe, foram licitados e contratados os serviços de reforma das instalações físicas para reabilitação do trem de subúrbio, que possibilitarão o efetivo início de sua modernização em 2005. Merece destaque a formatação da solução proposta para os sistemas de trens urbanos de Maceió, João Pessoa e Natal, que leva em consideração a complementaridade de ações setoriais, com projetos de indução mútua da potencialização do transporte naqueles sistemas e do desenvolvimento urbano de suas áreas lindéiras.

Como indicador de seu desempenho na implementação do Programa de Descentralização dos Sistemas, enquanto ainda operadora dos sistemas de trens urbanos de Recife, Belo Horizonte, Salvador, Natal, João Pessoa e Maceió, a CBTU, em 2004, transportou 93,0 milhões de passageiros, traduzindo um aumento na demanda de 3,9% relativamente ao transportado em 2003. O melhor resultado foi verificado em Recife, com um aumento de 11,1%.

A Lei Orçamentária para 2005 prevê um valor de R\$361.403 mil para investimentos. O Sistema de Trens Urbanos de Recife dará início à operação comercial do trecho Recife – Imbiribeira em março e a operação plena do trecho entre Rodoviária e Camaragibe, em junho de 2005. Em Belo Horizonte, será iniciada a operação comercial no trecho entre São Gabriel e Vilarinho, também com sinalização automática, em agosto de 2005. Em Fortaleza, será dada continuidade às obras civis no trecho em superfície, entre Vila das Flores e Aracapé. Na modernização do trecho Calçada – Paripe do Sistema de Trens Urbanos de

Salvador, está prevista a recuperação da rede aérea, bem como os serviços de fabricação e substituição da ponte São João. Na implantação do trecho Lapa – Pirajá do Sistema de Trens Urbanos de Salvador, terão prosseguimento os serviços de implantação da via permanente, estando também previstos a conclusão do túnel e o início da fabricação dos equipamentos dos sistemas fixos.

Os desafios vividos e superados pela Companhia, como análises e estudos de planos integrados de transportes, avaliações econômico-financeiras, estudos de impacto sócio - ambientais, pesquisas sócio-econômicas, projetos de urbanismo para utilização de áreas lindeiras, capacitam-na para uma atuação mais abrangente, 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, que ora se transforma também em mais uma meta a ser alcançada no próximo ano.

A DIRETORIA

APRESENTAÇÃO

Este relatório tem por objetivo atender ao processo de prestação de contas relativo ao exercício de 2004, de acordo com o Ofício - Circular nº 17/2005/GAB/CGURJ/CGU-PR, de 07 de janeiro de 2005 e em conformidade com a Instrução Normativa nº 47, de 27 de outubro de 2004, a Decisão Normativa nº 62, de 08 de novembro de 2004, do Tribunal de Contas da União e a Norma de Execução SFC/CGU/PR nº 004, de 22 de dezembro de 2004.

A estruturação do Relatório de Gestão 2004 busca a apresentação do desempenho desta administração, demonstrando, 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 2004/2007. Também são apresentados os indicadores de desempenho mais relevantes relacionados à incidência social, às realizações orçamentária e 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 e nas ações de desenvolvimento e valorização do servidor.

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 à 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 10 de dezembro de 2004 aprovou o Capital Social de R\$2.295.066.775,93, representado por 235.937.937.409 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.

Em 2004, no contexto dos objetivos setoriais do Ministério das Cidades, a CBTU teve 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 2004 – 2007 no Programa 1295 – Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros, detalham aquelas atividades finalísticas, tendo como público alvo a população, 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.

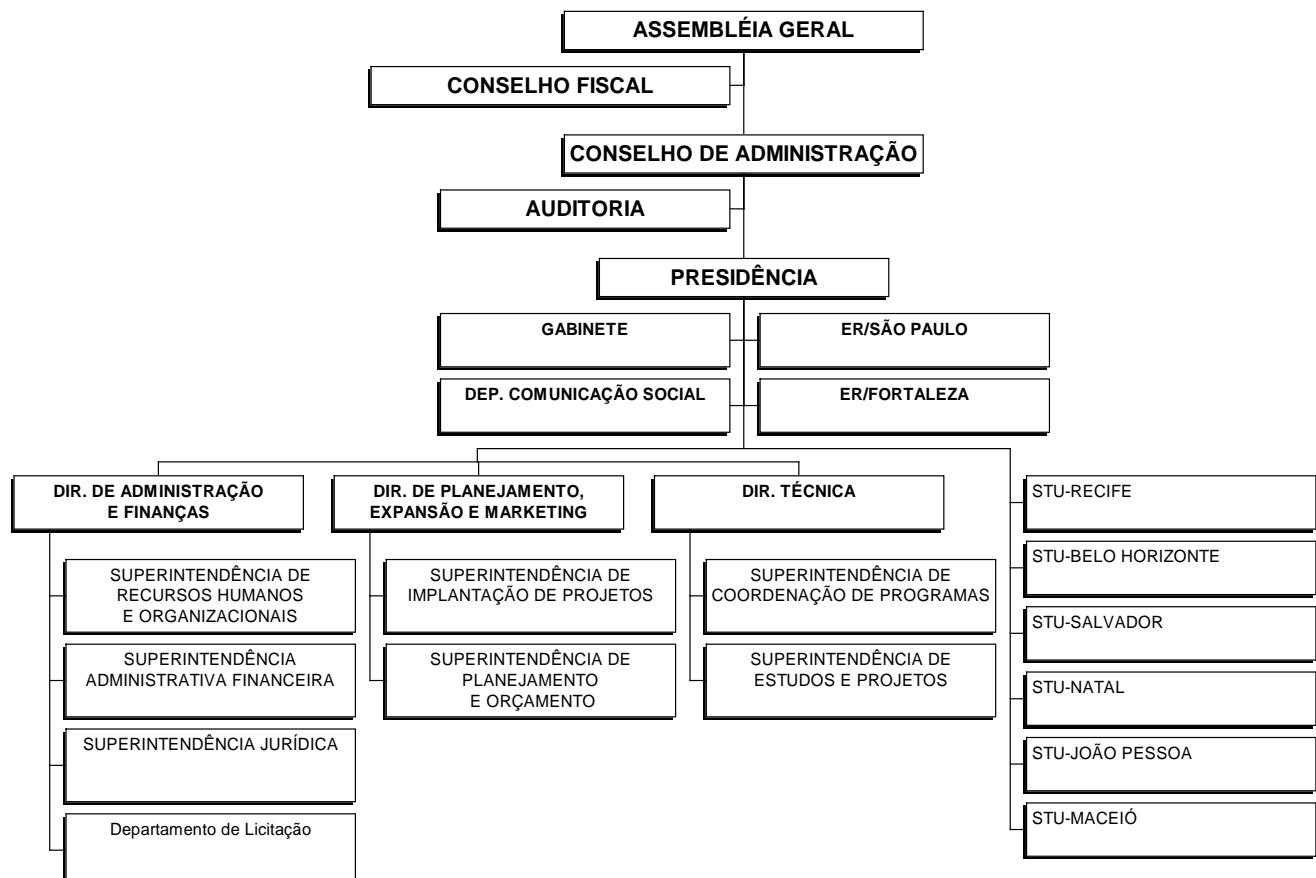
Atuou em 2004 como unidade orçamentária e responsável pela participação do Governo Federal, na execução das ações descentralizadas de implantação do metrô do Rio de Janeiro.

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).

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.

Com a realização dos estudos para definição das suas novas atribuições, o organograma da Empresa passou a ser conforme indicado:



A Superintendência Jurídica e o Departamento de Licitação estão vinculados provisoriamente à Diretoria de Administração e Finanças, por meio da Resolução do Diretor Presidente, "ad-referendum" do Conselho de Administração, nº 0090, de 12 de julho de 2004.

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	150,3
PASSAGEIROS – MDU (mil)							
média 2004	168,9	104,6	16,6	8,4	7,7	3,8	310,0
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	15	95	62	68	-
EFETIVO DE PESSOAL (*)	1.301	641	177	125	95	130	2.469
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 2004. Não consta o efetivo de pessoal da Adm. Central, 402 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, ou seja, destinadas aos serviços de manutenção.

1.4 - INDICADORES RELEVANTES

1.4.1 - INDICADORES OPERACIONAIS

O desempenho operacional da CBTU no ano de 2004, 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 2004, nas suas seis Superintendências de Trens Urbanos, 92,962 milhões de passageiros, resultado 3,9% superior em relação ao ano anterior. A média diária de passageiros transportados por dia útil subiu para 310,0 mil, valor 8,0% superior em relação ao obtido em 2003. Esta elevação da demanda, a exemplo do ano anterior, continuou sendo motivada principalmente pelo 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.

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.

As metas propostas para 2004 preconizavam um transporte de 98,4 milhões de passageiros, com uma média diária por dia útil de 321 mil. Os resultados alcançados podem ser considerados plenamente satisfatórios, uma vez que ficaram apenas aproximadamente 5% abaixo do previsto, apesar da ocorrência de movimento grevista durante o ano, em todos os sistemas e a paralisação quase total do sistema de Maceió, devido aos estragos provocados pelas fortes chuvas no primeiro semestre.

Receita:

A receita própria arrecadada pela CBTU em 2004, em suas unidades operacionais, atingiu R\$52.117 mil, sendo R\$45.700 mil de receita operacional e R\$6.417 mil de receitas não operacionais. Relativamente à meta prevista de R\$60,3 milhões, o resultado obtido foi 13,6% inferior, sendo porém superior em 3,4% ao atingido em 2003, demonstrando um resultado positivo, motivado principalmente pela elevação natural da demanda. A perda de receita integrada, pela forma de repartição tarifária praticada em Recife, e o não reajuste da tarifa unitária nos sistemas, em 2004, continuaram, a exemplo do exercício anterior, contribuindo para o não alcance da meta prevista.

Custo:

O custo total das unidades operacionais em 2004 foi de R\$176.568 mil, valor inferior em 8,6% à meta prevista. Este resultado positivo não indica uma desejada otimização de gastos, mas uma contenção imposta, com prejuízos à manutenção e continuação do processo de degradação dos sistemas. Tal situação ocorre devido ao limite orçamentário final disponibilizado para manutenção e operação dos sistemas, ter sido de apenas 78% do valor constante da proposta orçamentária da CBTU e 91,8% do valor aprovado na LOA. Em decorrência, o custo unitário verificado foi de R\$1,92, inferior à meta prevista para 2004, porém superior em 12,3% ao apurado em 2003.

Taxa de Cobertura:

Reflexo dos resultados da receita e custo em 2004, a taxa de cobertura apresentou um valor inferior em 11,8% à meta prevista para 2004 e 12,4% menos que o apurado em 2003. Este resultado é consequência da não aprovação/liberação do orçamento proposto para as atividades de manutenção, bem como da não aplicação de reajuste nas tarifas praticadas nos sistemas, durante o exercício de 2004.

A seguir são apresentados os principais indicadores, com os valores alcançados em 2003, as metas e realizações em 2004.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	REALIZADO		META 2004
			2003	2004	
EFICÁCIA	Passageiros transportados	mil	89.451	92.962	98.449
	Média passag. transp./dia útil	mil	287	310	321
	Receita própria	R\$ mil	50.413	52.116	60.296
	Custo total	R\$ mil	153.365	176.568	193.195
	TUE em tráfego	Unid	24	25	
	Locomotivas em tráfego	Unid	9	9	
EFICIÊNCIA	Custo unitário	R\$	1,71	1,90	1,96
ECONOMICIDADE	Taxa de cobertura plena	%	31,4	27,9	31,2
	Taxa de cobertura operacional	%	74,8	61,1	
QUALIDADE	Pontualidade	%	92,5	90,5	
	Regularidade	%	97,9	94,5	
	Segurança do usuário	acid./milhão pass.	3,9	3,5	-

Relativamente à atividade finalística de implantação e modernização dos sistemas de trens urbanos, o desempenho operacional da CBTU no ano de 2004 pode ser demonstrado por meio dos seguintes indicadores de avanço físico de seus principais projetos:

AÇÕES	% AVANÇO FÍSICO/2004	
	META	REALIZADO
Implantação do sistema de trens urbanos de Recife – TIP/Timbi e Recife/Cajueiro Seco	4,8	5,9
Implantação do sistema de trens urbanos de Belo Horizonte – Eldorado/Vilarinho	2,7	2,15
Implantação do sistema de trens urbanos de Belo Horizonte – Calafate/Barreiro	1,8	1,8
Implantação do sistema de trens urbanos de Fortaleza – Linha Sul	2,4	1,7
Implantação do sistema de trens urbanos de Salvador – Lapa/Pirajá	9,0	7,3
Modernização do sistema de trens urbanos de Salvador – Calçada/Paripe	14,0	0,0
Modernização do sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro	0,2	0,2

A liberação do orçamento em 2004 ocorreu de modo semelhante ao exercício de 2003, quando até julho haviam sido liberados apenas 8% do orçamento aprovado para as ações de investimento. Durante o mês de dezembro de 2004 foram liberados limites adicionais no montante de R\$39.680

milhões, fazendo com que a possibilidade de cumprimento das metas previstas de evolução física dos projetos ficasse significativamente comprometida.

1.4.2 - DESEMPENHO ORÇAMENTÁRIO

O Orçamento Geral da União para 2004 foi aprovado por intermédio da Lei nº 10.837 de 16 Jan, destinando à CBTU recursos no valor de R\$993.337.015. Com as alterações orçamentárias aprovadas no decorrer do exercício, o Orçamento Aprovado totalizou R\$1.011.900.244, sem considerar a descentralização da dotação orçamentária e dos recursos financeiros do Ministério das Cidades para a CBTU, no valor de R\$200 mil, destinados à construção da estação de Bom Pastor em Natal, ação do Programa Trilhos Urbanos, aprovada na LOA 2004, sob gestão da Unidade Orçamentária 56.101 – Ministério das Cidades. A evolução orçamentária está apresentada no quadro a seguir:

ORÇAMENTO 2004 - EVOLUÇÃO/DESEMPENHO

						R\$ mil	
	Aprovado Inicial Lei nº 10.837 (a)	Aprovado Final (b)	Disponível Final (c)	% (c/b)	Realizado (d)	% (d/c)	% (b/a)
Investimentos	178.750	226.946	202.187	89	202.187	100	127
Custeio (sem limite) (1)	241.209	202.194	202.194	100	176.991	88	84
Custeio (com limite) (2)	123.741	133.123	122.191	92	110.429	90	108
Dívida	449.637	449.637	449.637	100	332.091	74	100
Total	993.337	1.011.900	976.209	96	821.698	84	102
Estação Bom Pastor – RN (3)	-	200	117	59	117	100	-

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

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

(3) Ação descentralizada do Ministério das Cidades para a CBTU

A proposta orçamentária da CBTU para o exercício de 2004 previu recursos da ordem de R\$1.244.864 mil para projetos, R\$508.172 mil para custeio e R\$531.901 mil para pagamento de dívidas, totalizando R\$2.284.937 mil. O valor final aprovado, de R\$1.012.100 mil, representou apenas 44% do previsto, dos quais somente R\$976.327 mil, ou 43%, 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 entanto, a continuidade e melhoria das atividades ou avanço significativo nos projetos. A gestão orçamentária em 2004 exigiu ações intensivas na administração da escassez de recursos decorrentes da insuficiência orçamentária apresentada desde a aprovação da LOA 2004 em janeiro e a fixação dos limites orçamentários anuais em fevereiro. O orçamento da CBTU foi ampliado pelos créditos aprovados no decorrer do exercício, atendendo, ainda que de forma parcial, as necessidades encaminhadas ao Ministério das Cidades e teve sua execução comprometida face ao contingenciamento orçamentário imposto ao final do exercício.

A realização orçamentária (empenhos a liquidar + liquidado) das Atividades e dos Investimentos atingiu praticamente 100% e, ainda assim, não atendeu a capacidade de execução de obras e serviços de implantação e de modernização dos sistemas que lhes possibilitassem um ritmo mais adequado. Também não possibilitou a execução da totalidade das despesas de custeio para regularização dos serviços de manutenção e para propiciar maior confiabilidade à operação dos sistemas de transporte.

A fixação dos limites orçamentários anuais, ocorrida em fevereiro, para os Investimentos e as Atividades, em níveis inferiores ao orçamento aprovado, já configurava a insuficiência de recursos para amparar a totalidade das despesas programadas para o ano. Este contingenciamento foi agravado em função da aprovação de novos créditos suplementares no decorrer do exercício e para os quais não foram autorizados os correspondentes limites orçamentários.

Os limites disponibilizados até outubro para as Atividades não foram suficientes para as despesas de custeio da manutenção e operação dos sistemas. Tendo em vista as dificuldades apresentadas na execução orçamentária, o Ministério das Cidades autorizou limites adicionais em novembro, o que não foi suficiente para amparar a totalidade dos empenhos necessários neste mês. Esta situação foi parcialmente regularizada com as liberações ocorridas em dezembro, o que permitiu o empenho da maioria das despesas fixas de custeio, no entanto não viabilizou uma parcela da conta de energia elétrica de tração de Recife, a aquisição de materiais para recomposição dos estoques mínimos necessários à manutenção e operação e os serviços e materiais para a recomposição dos sistemas, em especial o de Maceió.

As liberações de limites adicionais ocorreram até o encerramento do exercício, em 31 de dezembro, quando também foram procedidos estornos para os ajustes necessários dos recursos disponibilizados nas fontes dos Anexos I e II, no âmbito do Ministério das Cidades. Destaca-se que tais ajustes exigiram da CBTU o cancelamento de empenhos já efetivados.

O contingenciamento do orçamento aprovado para as Atividades e os Investimentos, assim como o encerramento dos contratos de empréstimo do BIRD, referentes aos Sistemas de Recife e Belo Horizonte, em 30/06/2004; as despesas emergenciais decorrentes das chuvas em Maceió e a obrigatoriedade do empenho global para despesas específicas foram alguns dos fatores que, em 2004, exigiram uma intensa e rigorosa gestão orçamentária no decorrer do exercício e comprometeram, de forma significativa, a execução programada.

1.4.3 - DESEMPENHO FINANCEIRO

Ao longo do exercício de 2004, a liberação dos limites financeiros para pagamento por parte do Ministério das Cidades ocorreu em função do Decreto nº 4.992, de 18 fev. 04, com base em seus Anexos IV e V. A referida liberação aconteceu somente em 30 mar 04, quando fomos informados dos cronogramas mensais para pagamento, detalhados entre os Anexos IV – fontes do Tesouro, recursos externos e receita financeira - **(R\$190.466.000,00)** e V – fontes de receita própria - **(R\$43.082.160,00)** de fevereiro a dezembro, sendo que os Restos a Pagar 2003 **(R\$13.736.000,00)**, detalhados de fevereiro a agosto, estavam incluídos nos valores acima.

Naquela ocasião, o déficit entre os limites orçamentário e financeiro era de **R\$18.012.000,00** para Capital no Anexo IV e de **R\$2.926.418,00** para Custo e Capital no Anexo V.

Tais patamares, inferiores aos autorizados para empenho, geraram redefinição de prioridades de desembolsos, principalmente no que tange aos Projetos de Investimento em andamento.

Ao longo do exercício recebemos autorizações de acréscimos, antecipações e remanejamentos que elevaram os limites até os montantes de **R\$225.500.000,00** para o Anexo IV e de **R\$47.543.000,00** para o Anexo V. Porém, como ocorreram também alterações dos limites orçamentários, persistiu déficit no Anexo IV **(R\$40.556.760,00)** mas superávit no Anexo V **(R\$820.810,00)**.

Ressalta-se que o descompasso entre as autorizações para os limites financeiros e para os limites orçamentários gerou problemas na execução financeira dos Programas previstos, ocasionando atrasos de pagamentos e inadimplência em alguns casos, mesmo havendo disponibilidade de recursos - próprios ou de fontes de financiamentos externos. Como consequência, a CBTU foi penalizada com a ocorrência inevitável de multas e/ou juros de mora dentro do exercício. Em consequência, pode-se esperar cobrança de resarcimentos por atrasos nos pagamentos, no futuro.

Vale comentar ainda que o repasse dos recursos nem sempre acompanhou a liberação dos limites financeiros, fossem despesas de Custo ou de Investimento, contribuindo para aumentar os atrasos nos pagamentos e a geração de acréscimos moratórios.

O repasse de valores solicitados só foi regular para as atividades onde os limites financeiros acompanham as dotações orçamentárias anuais: Pessoal/Encargos, Sentenças Judiciais Cíveis/Trabalhistas, Pensões Vitalícias e Dívidas Externa/Interna.

Finalizando, vale registrar o elevado volume de valores inscritos em Restos a Pagar, no montante de **R\$67.161.888,00**, incluindo Sentenças Judiciais e Pessoal Terceirizado. Haverá impacto no Limite Financeiro a ser concedido para 2005, motivado pelo déficit comentado anteriormente, prejudicando a execução financeira do exercício seguinte.

1.4.4 - 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, referentes ao Orçamento 2004.

Quanto aos recursos relativos a Restos a Pagar de 2003, ao final do exercício de 2004 a CBTU contabilizava **R\$35.077.993,00** de valores inscritos, já descontados os cancelamentos, incluindo Sentenças Judiciais e Pessoal. Deste total, foram pagos **R\$35.039.073,00** ao longo do ano, utilizando recursos financeiros repassados especificamente para este fim pelo Ministério, bem como os saldos existentes nas contas limite de saque, provenientes de exercícios anteriores.

RECURSOS DO TESOURO - ORÇAMENTO 2004

ANEXO I

(R\$1,00)

DESCRÍÇÃO	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONIVEL	VALOR RECEBIDO	SALDO DISPONIBILIZADO P/ 2004	TOTAL RECURSOS	LIMITE FINANCIERO	APLICAÇÃO DE RECURSOS	SALDO DISPONÍVEL P/ 2005
FONTES 100/111/311	134.276.350	109.835.648	70.230.907	-	70.230.907	69.775.406	68.747.426	1.683.481
OUTROS CUSTEIOS	50.438.846	42.825.691	32.624.634	-	32.624.634	35.089.172	34.795.484	1.509.865
PROT. TRABALHADOR	17.228.770	16.907.788	17.015.838	-	17.015.838	16.970.852	16.842.222	173.616
CAPITAL	66.608.734	50.102.169	20.590.435	-	20.590.435	17.715.382	17.109.720	-
FONTE 1111/1100/1311	50.361.900	47.281.229	35.829.062	69.327	35.898.389	33.712.033	33.645.858	2.252.531
BELO HORIZONTE	5.509.300	5.464.493	5.595.590	-	5.595.590	5.421.759	5.403.393	192.197
RECIFE	23.053.800	23.050.800	22.076.138	69.327	22.145.465	22.193.274	22.145.465	-
METROFOR	-	-	-	-	-	-	-	-
SALVADOR	21.798.800	18.765.936	8.157.334	-	8.157.334	6.097.000	6.097.000	2.060.334
SUBTOTAL (1)	184.638.250	157.116.877	106.059.969	69.327	106.129.296	103.487.439	102.393.284	3.936.012
FONTES 100/111								
PESSOAL/ ENCARGOS/REFER	121.281.500	121.281.500	119.670.935	-	119.670.935	120.537.575	117.421.735	2.249.200
SENTENÇAS JUDICIAIS	92.511.702	92.511.702	54.814.436	-	54.814.436	67.912.067	53.370.916	1.443.520
SENT.TRABALHISTAS	40.693.369	40.693.369	16.799.008	-	16.799.008	27.693.369	15.947.959	851.049
SENT.CÍVEIS	40.218.698	40.218.698	38.015.428	-	38.015.428	40.218.698	37.422.957	592.471
PENSÕES	11.599.635	11.599.635	0	-	-	-	-	-
DÍVIDA INTERNA	127.813.407	127.813.407	107.007.187	-	107.007.187	127.813.407	107.007.187	-
JUROS E COMISSÕES	37.121.504	37.121.504	26.287.636	-	26.287.636	37.121.504	26.287.636	-
AMORTIZAÇÃO	90.691.903	90.691.903	80.719.551	-	80.719.551	90.691.903	80.719.551	-
DÍVIDA EXTERNA	321.824.023	321.824.023	225.084.153	-	225.084.153	321.824.023	225.084.153	-
JUROS E COMISSÕES	65.736.082	65.736.082	30.564.452	-	30.564.452	65.736.082	30.564.452	-
AMORTIZAÇÃO	256.087.941	256.087.941	194.519.701	-	194.519.701	256.087.941	194.519.701	-
SUBTOTAL (2)	663.430.632	663.430.632	506.576.711	-	506.576.711	638.087.072	502.883.991	3.692.720
TOTAL	848.068.882	820.547.509	612.636.680	69.327	612.706.007	741.574.511	605.277.275	7.628.732

RECURSOS EXTERNOS – ORÇAMENTO 2004

ANEXO II

(R\$1,00)

DESCRÍÇÃO	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONIVEL	VALOR RECEBIDO	SALDO DISPONIBILIZADA P/ 2003	TOTAL RECURSOS	LIMITE FINANCIERO	APLICAÇÃO DE RECURSOS	SALDO DISPONÍVEL P/2004
BIRD E JBIC								
BELO HORIZONTE	12.538.075	12.538.075	12.002.097	535.977	12.538.074	12.538.074	12.538.074	-
RECIFE	23.116.200	23.116.200	23.095.957	20.131	23.116.088	23.116.088	23.116.088	-
METROFOR	36.000.000	36.000.000	35.938.391	61.609	36.000.000	36.000.000	36.000.000	-
SALVADOR	38.321.200	33.149.286	29.260.289	-	29.260.289	28.565.558	28.565.558	694.731
TOTAL	109.975.475	104.803.561	100.296.734	617.717	100.914.451	100.219.720	100.219.720	694.731

RECEITA PRÓPRIA - ORÇAMENTO 2004

ANEXO III

(R\$1,00)

UNIDADE ADMINISTRATIVA	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONIVEL	ARRECADADA (*)	REPASSADA	TOTAL	LIMITE FINANCIERO	APLICADA	SALDO DISPONÍVEL P/ 2005
ADM. CENTRAL	951.600	951.599	3.515.142	-	3.515.142	1.324.346	1.235.331	2.279.811
BELO HORIZONTE	21.237.687	20.848.190	26.898.473	-	26.898.473	20.523.434	20.523.434	6.375.039
RECIFE	24.117.835	22.243.903	20.341.112	1.783.670	22.124.782	22.690.147	22.690.147	-565.365
NATAL	1.053.000	938.434	1.131.930	-	1.131.930	961.738	961.738	170.192
JOÃO PESSOA	942.000	850.536	1.047.581	-	1.047.581	802.108	802.108	245.473
MACEIÓ	994.435	994.435	512.632	585.092	1.097.724	993.211	993.211	104.513
ERFORTALEZA	-	-	-	-	-	-	-	0
SALVADOR	2.076.000	2.076.000	2.184.825	-	2.184.825	2.014.828	2.014.828	169.997
ERSÃO PAULO	-	-	108.012	-	108.012	-	-	108.012
PROTEÇÃO AO TRABALHADOR	2.483.330	1.955.411	1.955.411	-	-	-	-	-
TOTAL	53.855.887	50.858.509	57.695.118	2.368.762	58.108.469	49.309.812	49.220.797	8.887.672

* INCLUI RECEITAS FINANCEIRAS

1.4.5 - INDICADORES SOCIAIS INTERNOS

Em termos de atitudes que referenciem a preocupação da empresa com sua responsabilidade social, a CBTU vem dando continuidade aos programas e ações que proporcionem benefícios à 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 lindeira 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 Recife, durante o exercício de 2004, a CBTU desenvolveu atividades junto à comunidade circunvizinha ao sistema, destacando-se a Semana da Cidadania, Semana da Saúde, Metrô Também é Criança. Para medir o grau de Responsabilidade Social, a CBTU, adotou em Recife os indicadores de Responsabilidade Social do Instituto Ethos, que medem o desempenho da empresa em relação a valores e transparência, público interno, fornecedores, comunidade, meio-ambiente, governo e sociedade e consumidores.

Em Belo Horizonte, foi dada continuidade às ações voltadas a elevação do nível de satisfação e fidelização dos usuários. Também foram implementadas novas ações, destacando-se o Voluntariado Empresarial, além de campanhas junto à Prefeitura de Belo Horizonte (Campanha do Agasalho e Belo Horizonte Solidária) e o Quinto Dia do Voluntariado.

Em Salvador, foram realizadas campanhas de integração com as comunidades, paróquias e associações de moradores; os passeios de trem com alunos dos ensinos médio e fundamental; Campanha Natal Solidário, em parceria com a comunidade lindeira; assinatura de convênio para implantação do Consórcio Social da Juventude, com o objetivo de preparar jovens para o primeiro emprego; apresentações de coral, grupos de dança, teatro, orquestra sinfônica da juventude também fizeram parte das atividades sociais.

Em Natal, foram realizadas diversas campanhas, dentre as quais destacam-se: Semana da Criança, quando houve passeios de trem para crianças de escolas públicas, com o objetivo de inserir o tema Transporte Ferroviário como tema transversal nessas unidades de ensino; Doação de Sangue, visando a conscientização da sociedade à importância da doação de sangue.

Em João Pessoa, os projetos de cunho social e as campanhas tendo como público alvo os usuários e a população lindeira, foram desenvolvidos em parceria com as Secretarias Municipais e Estaduais, ONGs e Fundações de Apoio e Assistência, abrangendo temas como: Campanha de Prevenção da Hanseníase, Campanha de Prevenção e Combate à AIDS, Prevenção da Paralisia Infantil e Campanha contra a Exploração Sexual Infantil, todas objetivando a informação, educação e a conscientização da população. Os projetos permanentes têm cunho educativo-cultural, incluindo Vá ao Cinema de Trem, com a exibição de filmes nacionais, Trem Criança, proporcionando laser, educação ambiental e conhecimento do sistema de transporte, Leia e Aprenda a Cuidar do Trem, com a distribuição de revistas infantis às crianças no trem e apresentação de palestras nas escolas; Projeto Parede Poética Estação Poesia, em parceria com o SESC, apresentando a obra de poetas e artistas plásticos importantes da cultura brasileira e paraibana.

Em Maceió, as atividades de cunho social desenvolvidas em 2004 compreenderam trens temáticos (Trem do Forró, Trem da Galera, Trem das Crianças, Trem dos Portadores do Vírus do HIV), Campanhas de Saúde e bem estar social (Carro Odontológico, Doação de Sangue, Palestra sobre Qualidade de Vida no Trabalho), festas comemorativas (Festa do Ferroviário, Substation - comemoração de Natal) e exposições (Estação Foto Poética)

Com relação aos indicadores sociais internos, o desempenho da empresa em 2004, pode ser aferido pelos dados da tabela a seguir:

BASE DE CÁLCULO FOLHA DE PAGAMENTO BRUTA (R\$ mil)	2002		2003	
	113.918		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

1.4.6 - DEMONSTRATIVO DA PROGRAMAÇÃO E EXECUÇÃO DAS METAS ANUAIS

1.4.6.1 - 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 (Salvador), JBIC (Fortaleza) e ainda dotações ordinárias do Tesouro Nacional, em valores e com aplicação conforme descrito a seguir, na abordagem detalhada para cada sistema.

1.4.6.2 - 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.

A ação foi amparada até junho de 2004 com recursos de um contrato de financiamento com o BIRD e contrapartida da União, objetivando a implantação das Linhas Sul e Centro do Metrô de Recife, quando se encerrou o contrato, tendo sido aplicados na implantação do sistema até 2004, US\$100.412,2 mil com recursos do BIRD e US\$100.542,6 mil com recursos da União. A continuidade do escopo físico programado para a ação está, desde então, sendo amparada com recursos oriundos do Tesouro.

Como principais realizações no exercício de 2004 destacam-se:

Linha Centro

- conclusão da montagem dos sistemas de sonorização, cronometria e circuito fechado de televisão – CFTV na Estação Camaragibe, bem como a instalação das escadas rolantes;
- início do fornecimento dos equipamentos de sinalização do trecho Rodoviária - Camaragibe;
- continuação da operação comercial do trecho Rodoviária – Camaragibe, responsável, atualmente, pelo transporte adicional de 25.000 passageiros por dia, com sucessivos recordes do volume de passageiros transportados na Linha Centro, tendo atingido, em dezembro de 2004, o expressivo montante de 185.177 passageiros por dia;

Linha Sul

- Desapropriações de imóveis para liberação da construção das passarelas Cafezópolis e Frigorífico;
- Em fase final de acabamento as estações Shopping, Aeroporto e Recife e as passarelas Cafezópolis e Frigorífico;

- Em andamento o acabamento das estações Antonio Falcão, Tancredo Neves e Cajueiro Seco;
- Concluído o fornecimento e instalação das escadas rolantes e elevadores nas estações Largo da Paz, Imbiribeira, Antônio Falcão, Shopping, Aeroporto e Porta Larga;
- Concluída a instalação da rede aérea do segmento Imbiribeira – Cajueiro Seco;

Geral

- Em andamento a revisão geral e climatização de mais um TUE, totalizando 3 concluídos dos 25 previstos.

Estas realizações propiciaram um avanço físico da ação no ano de 2004 de 5,9%, levando o total executado acumulado a 74,9%. O total acumulado de 2004 manteve-se semelhante ao de 2003, devido ao fato de ter sido reincorporado ao Programa Recife, em 2004, a recuperação e duplicação do trecho Cajueiro Seco – Cabo, mediante a sua inclusão no PPA 2004/2007-2008.

O trecho Rodoviária-Camaragibe continua em operação parcial, transportando cerca de 16,0 mil passageiros por dia. O sistema do Metrô de Recife transportou no ano de 2004 um total de 48,3 milhões de passageiros, com média de 168,8 mil passageiros por dia, equivalente a um incremento de 13,3% em relação ao exercício de 2003.

A Lei Orçamentária Anual – LOA 2004, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$65.660,3 mil para a ação, tendo sido disponibilizados R\$56.170,0 mil, dos quais foram executados R\$56.169,3 mil, praticamente 100%.

As dificuldades enfrentadas pelo Governo na liberação de limites de execução orçamentária no exercício, até o total disposto na LOA, impossibilitaram o início dos serviços de implantação da sinalização do trecho Rodoviária – Camaragibe, não permitiram um avanço mais significativo nas obras de acabamento das estações, implantação do sistema de telecomunicações, implantação das sub-estações e cabines de seccionamento do sistema de eletrificação e nos serviços de revisão geral e climatização de TUEs.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2003	
		META	REALIZADO
DESAPROPRIAÇÕES			
Desapropriações para construção de terminais, subestações, sistemas viários e passarelas na Linha Sul	%	100	30
OBRAS CIVIS – LINHA SUL			
Remanejamento de interferências	%	100	15
Obras civis complementares – Acabamento das Estações Recife, Antonio Falcão, Shopping, Tancredo Neves, Aeroporto, Monte Guararapes e Cajueiro Seco	%	60	52
Obras civis complementares – Fornecimento e instalação de escadas rolantes e elevadores nas 12 estações da Linha sul e Estação Camaragibe	%	6	8
Obras civis complementares – Construção de 6 passarelas	unid	4	2
Obras civis complementares – Construção do terminal Joana Bezerra	%	40	0
MATERIAL RODANTE			
Revisão Geral, Climatização TUE's	unid	3	1
SISTEMAS			
Implantação do Sistema de Eletrificação do Trecho Imbiribeira – Cajueiro Seco	%	100	100
Implantação das subestações Shopping e Cajueiro Seco	%	50	45
Implantação das cabines de seccionamento de Largo da Paz e Porta Larga	%	50	44
Implantação do Sistema de Telecomunicação	%	50	41
Implantação do Sistema de Sinalização	%	15	12
ESTUDOS INSTITUCIONAIS			
Elaboração do Plano Diretor de Transporte	%	15	7

As metas de remanejamento de interferências e desapropriações de forma semelhante a 2003, não foram atingidas face ao novo adiamento imposto ao início das obras civis complementares, particularmente as relativas aos Terminais de Integração, ora objeto da licitação RE-07H, que não foi realizada por indisponibilidade de limite orçamentário.

As metas relativas às obras civis complementares de acabamento das estações não foram atingidas devido a escassez de recursos.

A meta de revisão geral e climatização de 3 TUEs não foi atingida devido a problemas técnicos ocorridos nos dois primeiros TUEs liberados, bem como pela escassez de recursos financeiros disponibilizados.

A meta de conclusão dos sistemas de eletrificação (subestações e cabines de seccionamento), sinalização e telecomunicação não foi atingida devido à escassez de recursos orçamentários.

O Plano Diretor de Transporte da Região Metropolitana de Recife foi iniciado no último quadrimestre, quando da emissão da primeira Ordem de Serviço, já tendo sido consolidado o Plano de Trabalho.

1.4.6.3 - 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 foi amparada até junho de 2004 com recursos de um contrato de financiamento com o BIRD e contrapartida da União, objetivando a implantação da Linha 1 do Metrô de Belo Horizonte, quando expirou o prazo de encerramento do contrato, tendo sido aplicados na implantação do sistema U\$186.021 mil. A partir daquela data, o restante do escopo programado para a ação, está sendo amparado com recursos ordinário do Tesouro. Esta se refere à 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 2,2% no exercício de 2004, levando o total executado acumulado a 91,3%:

- elaboração do projeto básico arquitetônico do terminal de Vilarinho;
- a 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;
- o recebimento de 96% dos equipamentos importados e 80% dos equipamentos nacionais do sistema de sinalização automática do sub-trecho São Gabriel – Vilarinho;
- a complementação da instalação e funcionamento das 12 escadas rolantes e dos 20 elevadores previstos nas estações;
- funcionamento em tempo fixo do sistema de controle de Tráfego por Área (CTA) na cidade de Belo Horizonte;
- em operação plena o Sistema de Telecomunicações;
- conclusão da primeira etapa do saguão subterrâneo da Estação Central.

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 2004 foi transportado um total de 29,4 milhões de passageiros, com média de 104,6 mil passageiros por dia.

A Lei Orçamentária Anual – LOA 2004, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$38.421,0 mil para a ação, tendo sido disponibilizados R\$33.279,8 mil, que foram integralmente executados.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2004	
		META	REALIZADO
OBRAS CIVIS			
Terminal de integração em José Cândido da Silveira	%	100	98
Complementação da Instalação de elevadores e escadas rolantes nas estações	%	100	100
OBRAS CIVIS COMPLEMENTARES			
Execução de obras civis complementares do Trem Metropolitano de Belo Horizonte	%	100	99
SISTEMAS			
Implantação do Sistema de Sinalização de Campo entre São Gabriel e Vilarinho, com controle local	%	100	56
Implantação do sistema de Controle de Tráfego por Área – CTA	%	86	86
ESTUDOS INSTITUCIONAIS			
Plano Metropolitano de Belo Horizonte – METROPLAN	%	100	50
PROJETOS			
Projeto das Linhas 2 (Calafate-Hospitais) e 3 (Pampulha-Savassi) do Metrô de Belo Horizonte	%	10	7

O atraso na liberação dos limites de execução orçamentária e financeira ao longo do exercício de 2004, impôs a necessidade de serem reprogramadas as atividades contratuais, de modo a permitir equilibrar os recursos liberados com o volume dos serviços a serem desenvolvidos e o período de tempo disponível para execução.

Desta forma, os serviços de sinalização de campo correspondentes ao trecho São Gabriel – Vilarinho não puderam ser concluídos no exercício de 2004, passando a parcela não realizada, para 2005.

Pelo mesmo motivo, também não foi possível a conclusão do Terminal José Cândido da Silveira e atingir a meta prevista para a implantação do sistema de controle de tráfego por área – CTA/BH.

Quanto à conclusão do saguão subterrâneo da Estação Central, independentemente do fator orçamentário-financeiro, foram detectados problemas de cálculo estrutural que impuseram a revisão do mesmo, fato que por si só, impediria concluir os serviços em 2004.

Relativo ao Plano Metropolitano de Belo Horizonte – METROPLAN, o atraso na definição do modelo operacional para subsidiar o desenvolvimento dos serviços, impediu a conclusão dentro do exercício, estando previsto o término até março de 2005.

Com referência ao Projeto das Linhas 2 (Calafate-Hospitais) e 3 (Pampulha-Savassi) do Metrô de Belo Horizonte, o não cumprimento da meta foi consequência ao atraso na escolha da alternativa de traçado e de alguns projetos funcionais.

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 2004, a proposta orçamentária da CBTU previu uma necessidade de R\$55,20 milhões para este projeto. As obras e os serviços foram paralisados em março/2004 por falta de recursos. A dotação aprovada para esta Ação na LOA 2004 foi proveniente de emenda e, com o crédito suplementar aprovado em 30/12/04, elevou-se para R\$12,35 milhões. Destes, foram liberados em 31/12/04, R\$12,04 milhões de limite orçamentário, destinados a amparar custos anteriores já incorridos na obra, tais como:

- A continuidade da infra-estrutura de vias (terraplenagem, drenagem, contenções, vedação de faixa, etc);
- A continuidade de obras civis, destacando-se a continuidade do remanejamento de superestrutura de vias de carga, estação Amazonas, passarela Leopoldina de Faria, transposição ferroviária da Gameleira e passagem superior Costa e Silva;
- Serviços de preservação das obras já realizadas e manutenção do canteiro de obras.

1.4.6.4 - 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 2004, previu recursos no total de R\$200,16 milhões. A Lei Orçamentária destinou a este empreendimento R\$44,44 milhões, totalmente liberados, dos quais R\$35,39 milhões executados.

No trecho Lapa – Pirajá, com o avanço de 3,9% no exercício, o progresso físico do projeto atingiu 42,2% ao final de 2004, 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:

- assinatura dos contratos para supervisão de obras civis e sistemas, como também gerenciamento do projeto;
- assinatura do contrato de sistema de sinalização;

- em andamento serviços nos elevados da Fonte Nova, Bonocô e Acesso Norte; Túnel próximo à Estação Pólvora; Estações da Lapa, Pólvora e Acesso Norte; terraplenagem em São Gonçalo do Retiro.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2004	
		META	REALIZADO
Construção dos elevados	%	91	91
Construção do túnel	%	71	74
Construção das estações	%	52	47

- O valor liberado do orçamento ficou comprometido com os serviços de consultoria e turn-key, principalmente em estações, túnel e elevados.

CALÇADA - PARIPE

Para o trecho Calçada - Paripe, a proposta orçamentária previu R\$25,00 milhões. A Lei Orçamentária destinou ao Programa R\$9,98 milhões, dos quais disponibilizados e executados zero. Como o avanço de 2004 foi zero, o progresso físico acumulado do projeto permaneceu em 7,0%:

- Duas licitações foram lançadas e um contrato assinado;
- Serviços de substituição da Ponte São João, a modernização da estação Lobato, a recuperação da rede aérea e melhoramentos nas estações;
- Recuperação de 3 TUE`s da CPTM para a STU/SAL.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2004	
		META	REALIZADO
Licitações concluídas	%	50	34

Ainda foi realizada Manifestação de Interesse para supervisão das obras civis e eletrificação.

1.4.6.5 - FORTALEZA

A transferência da operação e administração do sistema de trens urbanos de Fortaleza para o estado do Ceará foi efetivada em 30 de 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 1,7% no exercício, o progresso físico acumulado da ação na Linha Sul, até 2004, é de 43,5%.

A proposta orçamentária da CBTU para este Programa no ano de 2004, relativamente ao seu primeiro estágio, foi de R\$151,74 milhões, destinados aos serviços da Linha Sul. A Lei Orçamentária destinou R\$46,00 milhões ao Programa. Foram empenhados R\$46,00 milhões, sendo disponibilizados e executados R\$36,00 milhões e R\$10,00 milhões não tiveram limite financeiro suficiente, ficando em Restos a Pagar para o exercício de 2005.

Não foram ainda iniciadas as atividades previstas no programa para modernização da Linha Oeste. A previsão para realização em 2004, das licitações para contratação de gerenciamento e do projeto não foi efetivada devido à falta de liberação de limites por parte do MCid para este ano.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2004	
		META	REALIZADO
LINHA SUL	%	2,8	1,7
Obras Civis	%	4,7	2,8
Obras Civis da Ligação Norte/Sul da linha de carga	%	0,0	0,0
Sistemas Fixos	%	0,0	0,0
Material Rodante	%	0,0	0,0
Integração de sistemas	%	0,0	0,0
Desapropriação	%	1,0	0,0
Estudos, Projetos e Administração	%	7,8	5,8
LINHA OESTE	%	0,0	0,0

Devido às restrições impostas pelo reduzido limite para 2004, a operação metroviária do trecho Vila das Flores - Aracapé foi postergado para 2007, 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 está com a operação do trem diesel paralisada.

1.4.6.6 - 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 que não existe previsão de conclusão.

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 2004 não previu dotação para o Rio de Janeiro.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

ATIVIDADE	UNIDADE	2004	
		META	REALIZADO
OBRAS CIVIS			
Implantação de 3 desvios ativos	%	100	0

1.4.7 - UNIDADES ADMINISTRATIVAS

1.4.7.1 - 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 Recife, Belo Horizonte, Fortaleza, Salvador e Rio de Janeiro;
- Viabilização do novo modelo para estadualização dos sistemas remanescentes, bem como a continuidade das negociações para sua implementação;
- Coordenação da execução e gestão das ações sob responsabilidade da CBTU programadas no Plano Plurianual 2004 – 2007/2008 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, visando a implementação, como Representante do Governo Federal, de soluções de transporte urbano de passageiros, propiciando acesso aos direitos constitucionais dos cidadãos, de forma igualitária e reduzir custos econômicos dos deslocamentos.

No que concerne à gestão e administração da unidade, pode-se destacar como principais fatos ocorridos em 2004, decorrentes de sua atuação:

- Na continuidade do programa de descentralização dos sistemas de trens urbanos, investigou-se 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 concebido um novo modelo de regionalização para os sistemas de trens urbanos, com base numa gestão tripartite – governos municipal, estadual e federal – diferindo do modelo anterior pela consideração da participação da União na cobertura dos custos dos sistemas de trens.
- 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 2004, 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\$78.563 mil, elevando o orçamento aprovado para R\$1.011.900 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 2005 se constituíram na Proposta Orçamentária da CBTU para 2005;
- em 2004, o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT 2004/2005) não foi concluído, levando a CBTU à instalação de dissídio coletivo em razão de impasse ocorrido nas negociações. Resultou, portanto, a condução do processo de negociação na Justiça do Trabalho, ficando a CBTU sob a regência de uma sentença normativa, conforme decisão do Tribunal Superior do Trabalho, ED-DC-139.575/2004-000-00-00.8 (AC-SDC).
- dentre as conquistas dos trabalhadores destacam-se o abono de R\$ 95,00 (noventa e cinco reais) mensais pelo período de 13 meses incidindo sobre todas as verbas salariais, o piso mínimo de R\$ 80,00 (oitenta reais) de reembolso do plano de saúde, e o aumento do tíquete refeição para R\$ 14,00 (quatorze reais) valor facial.

1.4.7.2 - 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	-	-	1.301
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 2004, transportou 53,7 milhões de passageiros, acréscimo de 11% comparativamente ao ano de 2003. Este desempenho ficou acima das metas estabelecidas para o exercício em decorrência do descumprimento do cronograma do início de operação dos trechos de via e estações da Linha Sul, tais como, a

inauguração do trecho Recife / Imbiribeira, inicio da operação do terminal de integração Recife e a implantação da 2ª etapa do terminal de integração Camaragibe. A receita arrecadada, superior em 10,3% à de 2003, ficou 16% abaixo da meta prevista, em razão da perda de receita integrada derivada do atual acordo para sua participação e a não efetivação do reajuste programado para sua tarifa unitária em 2004.

Influenciaram, também, no comportamento dos resultados o movimento grevista ocorrido nos meses de junho e outubro.

TREM METROPOLITANO – LINHA CENTRO E LINHA SUL

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2003	2004	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	48329	53.270	53.680
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	149	171	169
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	18.444	24.178	20.341
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	73.520	95.236	88.890
	TUE EM TRÁFEGO	Unidade	10		10
	LOCOMOTIVA EM TRÁFEGO - L. Sul	Unidade	3		3
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	1,52	1,73	1,66
ECONOMI-CIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	23,1	25,4	21,6
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	76,4	64,0	54,5
QUALIDADE	REGULARIDADE - Linha Centro	%	97,0	100,0	96,6
	SEGURANÇA DO USUÁRIO - Linha Centro	acid./milhão pass.	2,6		2,5
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,80		0,80

1.4.7.3 - 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	641
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	2

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

O Sistema de Belo Horizonte transportou em 2004, em média, 104,6 mil passageiros por dia útil, mantendo a tendência de crescimento verificada em 2003. Este valor foi superior em 1,9% ao realizado em 2003, porém inferior a meta estabelecida no seu Plano de Ação, uma vez que não se confirmou a entrada em operação do terminal de integração de São Gabriel, lado Oeste, o início da operação do sistema de sinalização do trecho S. Gabriel / Vilarinho e também a não redução do intervalo dos trens para 5 minutos, como previstos. Influenciou também nos resultados o movimento grevista ocorrido nos meses de junho e outubro.

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2003	2004	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	30.941	33.502	29.439
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	102,7	110	105
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	26.938	30.029	26.898
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	49.580	64.647	56.772
	TUE EM TRÄFEGO	Unidade	11		11
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	1,60	1,93	1,93
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	48,7	46,9	40,6
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	99,0	76,3	80,4
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	98,8	99,0	99,4
	REGULARIDADE	%	99,1	99,5	94,5
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	5,8		5,6
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,90		0,90

1.4.7.4 - 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.)	15
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	20
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	25
EFETIVO DE PESSOAL	177
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	1

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2003	2004	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	4.259	4.600	4.483
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	14,7	15,4	16,6
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	2.060	2.412	2.185
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	9.255	9.084	20.225
	TUE EM TRÄFEGO	unidade	3		3
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	2,17	1,97	2,28
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	21,2	25,5	19,8
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	53,9	56,0	49,9
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	74,5	80,0	67,9
	REGULARIDADE	%	97,5	98,0	90,5
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	0,2		0,0
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,50		0,50

O Sistema de Salvador transportou 4.482,9 mil passageiros, superior em 5,3% ao realizado em 2003 e inferior em 2,5% à meta proposta para 2003. A receita, acompanhando a demanda, também foi inferior em relação à meta prevista para o ano. Destaca-se a melhoria no índice de segurança do usuário que foi de zero, enquanto no ano anterior registrou 0,2 passageiros acidentados por milhão de passageiro.

Embora tivesse mantido a linha de tendência crescente dos últimos anos, os resultados de desempenho da operação poderiam ser melhores não fossem as restrições de velocidade em alguns trechos, principalmente na ponte São João.

1.4.7.5 - 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	17
INTERVALO MÍNIMO PROG. (min.)	68
INTERVALO MÁXIMO PROG. (min.)	118
TEMPO DE PERCURSO PROG. (min.)	70
EFETIVO DE PESSOAL	130
MUNICÍPIOS ATENDIDOS	3

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Em 21 dezembro 2004 foi aprovado um crédito suplementar no valor de R\$1,68 milhões, solicitado em agosto 2004, destinado à retomada da Recuperação do Sistema ainda em 2004, tendo o limite orçamentário contemplando o total do crédito, que foi igualmente empenhado, podendo propiciar assim mais adiante um avanço físico de 5,5%, por conta do orçamento de 2004.

Devido a devolução do crédito solicitado em março agravou-se a situação desse sistema em especial, visto que amparariam também as intervenções necessárias por conta das fortes chuvas que afetaram a região no 1º semestre. Observa-se que parte dos recursos suplementares liberado foi para repor as necessidades que, na época, teve os recursos alocados nas ações para o retorno do funcionamento do sistema.

Além da via permanente, a frota de material rodante, principalmente os carros de passageiros, encontram-se em situação precária.

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2003	2004	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	1.611	1.820	972
	MÉDIA DE PASSAG./DIA ÚTIL	mil	6,0	7,1	3,8
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	831	974	512,6
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	6.748	8.892	9.302
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	unidade	2,0		2,0
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	4,19	3,87	9,57
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	12,1	12,8	5,4
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	23,3	40,8	10,6
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	99,9	100,0	99,8
	REGULARIDADE	%	98,2	100,0	66,3
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	2,5		4,1
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,50		0,50

A STU-MAC transportou 3,8 mil passageiros por dia útil, com um resultado 36,8% menor que o alcançado em 2003. Também em comparação com a meta prevista no seu Plano de Ação 2003, o resultado foi inferior em 46,4%, fatos decorrentes da redução da oferta para 8 viagens/dia em fevereiro devido a precariedade da via em função das chuvas ocorridas no final de janeiro. Com a liberação de verbas para os serviços emergenciais, em abril a oferta passou para 12 viagens/dia. Em junho os serviços da via permanente sofreram um grande atraso devido as fortes chuvas que novamente assolaram o estado de Alagoas, passando a operar com apenas 4 viagens/dia que permaneceu até julho, e passando para 16 viagens/dia em agosto, o que se manteve até o final do ano, prejudicando de uma forma geral a maioria de seus resultados. O sistema encerrou o exercício transportando em média 5,7 mil passageiros dia.

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

1.4.7.6 - 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	95

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Em 21 dezembro 2004 foi aprovado um crédito suplementar no valor de R\$1,37 milhões, solicitado em agosto 2004, destinado à retomada da Recuperação do Sistema, ainda em 2004, contudo só foi empenhado o limite disponibilizado de R\$1,09 milhões, que propicia um avanço físico de 3,5%.

O Sistema possui um contrato para a recuperação da frota de carros de passageiros, que no momento encontra-se paralisado, podendo ser retomado imediatamente com a disponibilização de recursos.

A ausência de um fluxo de recursos compatível com o projeto existente e com as necessidades, contribui para a aceleração do processo de degradação das condições operacionais, afetando a qualidade do serviço ofertado e comprometendo os custos estimados para o Projeto, devido a incorporação de novas necessidades provadas pela postergação de intervenções necessárias, bem como a necessidade de conservação de obras que são executadas parcialmente visando prioritariamente garantir a continuidade da operação do Sistema com segurança, uma vez que a maior criticidade está localizada na frota de material rodante – carros de passageiros e locomotivas – e na via permanente.

O Sistema possui um contrato para a recuperação da frota de carros de passageiros, que no momento encontra-se paralisado, podendo ser retomado imediatamente com a disponibilização de recursos.

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2003	2004	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	2.050	2.500	2.132
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	7,1	8,0	7,7
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	1.010, 8	1.257,9	1.047,6
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	7.719	7.861	5.823
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	unidade	2		2
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	3,77	3,14	2,74
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	13,1	16,0	18,0
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	21,4	26,7	41,1
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	83,9	90,0	85,1
	REGULARIDADE	%	94,5	100,0	95,1
	SEGURANÇA DO USUÁRIO	acid./milhão pass.	9,3		6,6
	TARIFA EM DEZEMBRO	R\$	0,45		0,50

A STU-JOP transportou em 2004 2.131,6 mil passageiros, superando em 4% a realização de 2003. Na comparação com o Plano de Ação 2004 o resultado foi negativo, apresentando um decréscimo de 14,7, devendo se atribuir a greve ocorrida nos meses de junho e outubro. Tal resultado, em relação a 2003, 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\$1,20 para Santa Rita R\$1,25 para Cabedelo).

1.4.7.7 - 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	20
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*

* O Município de Natal é comum às duas linhas.

PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS

Em 21 dezembro 2004 foi aprovado um crédito suplementar no valor de R\$1,34 milhões, solicitados em agosto 2004, destinado à retomada da Recuperação do Sistema ainda em 2004.

Contudo não houve liberação de limite orçamentário, contribuindo, assim, para a aceleração do processo de degradação das condições operacionais, afetando a qualidade do serviço ofertado e comprometendo os custos estimados para o Projeto, devido a incorporação de novas necessidades provadas pela postergação de intervenções necessárias, bem como a necessidade de conservação de obras que são executadas parcialmente visando prioritariamente garantir a continuidade da operação do Sistema com segurança, uma vez que a maior criticidade está localizada na frota de material rodante – carros de passageiros e locomotivas – e na via permanente.

Foram repassados pelo Mcid os recursos da União no valor de \$ 200,0 mil para a construção da Estação Bom Pastor, sendo licitado e contratado em dezembro o valor R\$117,3 mil para execução dos serviços, com previsão de término em abril 2005.

DESEMPENHO OPERACIONAL E ECONÔMICO

CONCEITO	ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	2003	2004	
				META	REALIZADO
EFICÁCIA	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	mil	2.261	2.757	2.257
	MÉDIA DE PASSAG. TRANSP./DIA ÚTIL	mil	7,9	9,7	8,4
	RECEITA PRÓPRIA	R\$ mil	1.125	1.445	1.132
	CUSTO TOTAL	R\$ mil	6.543	7.475	7.107
	LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO	Unidade	1,9		1,8
EFICIÊNCIA	CUSTO UNITÁRIO	R\$	2,89	2,71	3,13
ECONOMICIDADE	TAXA DE COBERTURA PLENA	%	18,7	18,8	15,5
	TAXA DE COBERTURA OPERACIONAL	%	38,0	38,7	35,8
QUALIDADE	PONTUALIDADE	%	91,4	98,0	84,4
	REGULARIDADE	%	97,5	98,0	91,5
	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 2,3 milhões de passageiros em 2004, com uma média diária de 8,4 mil passageiros, sendo seu total praticamente igual ao realizado em 2003. Quanto a meta estabelecida no Plano de Ação 2004 a demanda transportada ficou inferior em 19,9%, podendo-se atribuir essa perda aos cancelamentos e aos atrasos nas viagens, função de avarias no material rodante, entre outros fatores e precauções em vários pontos da via, comprometendo, também, principalmente, os indicadores de regularidade e de pontualidade.

A queda verificada na taxa de cobertura, na comparação com 2003, foi influenciada pelo aumento dos custos operacionais, uma vez que a receita se manteve estável. A exemplo de 2003, o número de acidentes com usuários foi mantido em zero, comprovando a eficácia das medidas tomadas. Quanto ao Plano de Ação 2004 o custo total ficou ligeiramente abaixo da meta, uma vez que a movimentação de materiais ficou aquém do previsto, consequência da restrição orçamentária.

1.4.8 - NOVOS PROJETOS

- Avaliação e desenvolvimento de novos projetos de implantação de sistemas metroferroviários**

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 totalizando 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 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 2005.

Em 2004 iniciou o desenvolvimento do projeto executivo para o sistema STAC a ser implantado no corredor da BR. A CBTU participou da definição do tipo de tecnologia a ser adotado e atualmente acompanha o seu desenvolvimento, comentando-o, aprovando e encaminhando sugestões para aprimoramento do mesmo.

- Novos Projetos CBTU - Gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano de Recife**

O Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU de Recife, vem sendo desenvolvido sob uma nova ótica, na qual existe uma parceria entre os municípios envolvidos, o estado e a Sociedade Civil sob a gestão da CBTU. Estão sendo realizadas conferências para definição conjunta dos rumos que o PDTU deverá seguir afim de que as diretrizes definidas futuramente sejam cumpridas de forma a garantir um desenvolvimento sustentável da região.

2 - GESTÃO ORÇAMENTÁRIA

2.1 – EVOLUÇÃO DO ORÇAMENTO

ANÁLISE ORÇAMENTÁRIA

Em Jan 2004 foi publicada a Lei Orçamentária Anual que destinou à CBTU o montante de R\$933.337 mil. Com as alterações orçamentárias aprovadas no decorrer do exercício o Orçamento Aprovado totalizou R\$1.011.900 mil, sem considerar a descentralização da dotação orçamentária e dos recursos financeiros do Ministério das Cidades para a CBTU no valor de R\$200 mil, destinados à Construção da Estação Bom Pastor em Natal, ação do Programa Trilhos Urbanos, aprovada na LOA 2004, sob gestão da Unidade Orçamentária – 56.101/ Ministério das Cidades.

Devido ao contingenciamento orçamentário somente foram disponibilizados para empenho o montante de R\$976.210 mil, conforme demonstrado a seguir:

DESCRÍÇÃO	Orçamento Aprovado (a)	Limite Orçamentário (b)	R\$ mil Variação % (b/a)
Outros Custeios	119.461	109.291	91
Investimentos	229.009	203.488	89
- Projetos	226.946	202.190	89
- Reaparelhamento Administrativo	2.063	1.298	63
SUBTOTAL	348.470	312.779	90
Outras Despesas (1)	663.431	663.431	100
TOTAL	1.011.900	976.210	96
Construção da Estação Bom Pastor - RN	200	117	59

(1) – Inclui despesas com a Remuneração de Pessoal, REFER, Sentenças Judiciais Trabalhistas e Cíveis, Pensões, Amortização e Juros/ Encargos da Dívida Interna e Externa.

A gestão orçamentária em 2004 exigiu ações intensivas na administração da escassez de recursos decorrentes da insuficiência orçamentária apresentada desde a aprovação da LOA 2004 em Janeiro e a fixação dos limites orçamentários anuais em Fevereiro.

O orçamento da CBTU foi ampliado pelos créditos aprovados no decorrer do exercício, atendendo, ainda que de forma parcial, as necessidades encaminhadas ao Ministério das Cidades e teve a sua execução comprometida face ao contingenciamento orçamentário imposto ao final do exercício.

LIMITES ORÇAMENTÁRIOS

A fixação dos limites orçamentários anuais, ocorrida em Fev 2004, para os Investimentos e as Atividades, em níveis inferiores ao orçamento aprovado, já configurava a insuficiência de recursos para amparar a totalidade das despesas programadas para o ano. Este contingenciamento foi agravado em função da aprovação de novos créditos suplementares no decorrer do exercício e para os quais não foram autorizados os correspondentes limites orçamentários.

Os limites disponibilizados até Out 2004 para as Atividades não foram suficientes para as despesas de custeio da manutenção e operação dos sistemas. Tendo em vista as dificuldades apresentadas na execução orçamentária, o Ministério das Cidades autorizou limites adicionais em Nov 2004, o que não foi suficiente para amparar a totalidade dos empenhos necessários neste mês. Esta situação foi parcialmente regularizada com as liberações ocorridas em Dez 2004, o que permitiu o empenho da maioria das despesas fixas de custeio, no entanto não viabilizou uma parcela da conta de energia elétrica de tração de Recife, a aquisição de materiais para recomposição dos estoques mínimos necessários à manutenção e operação e os serviços e materiais para a recomposição dos sistemas, em especial o de Maceió.

As liberações de limites adicionais ocorreram até o encerramento do exercício em 31 Dez 2004, quando também foram procedidos estornos para os ajustes necessários dos recursos disponibilizados nas fontes dos Anexos I e II, no âmbito do Ministério das Cidades. Destaca-se que tais ajustes exigiram da CBTU o cancelamento de empenhos já efetivados.

CRÉDITOS ADICIONAIS

Em Dez 2004 foram aprovadas as seguintes alterações orçamentárias:

Suplementações

- Remuneração de Pessoal - R\$2.000 mil;
- Fortaleza Trecho Sul - R\$10 000 mil;
- Recuperação dos Sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió - R\$4.390 mil;
- Recife - R\$19.490 mil;
- BH Calafate-Barreiro - R\$100 mil;
- Salvador Lapa-Pirajá - R\$5.700 mil;
- Funcionamento dos Sistemas - R\$1.725 mil;
- Auxílio Alimentação - R\$779,1 mil;
- Auxílio Transporte - R\$24,5 mil; e
- Assistência Médica e Odontológica - R\$206,8 mil.

Cancelamentos

- Sentenças Trabalhistas – R\$25.015 mil;
- Rio de Janeiro - R\$1.195,2 mil; e
- Capacitação de Recursos Humanos - R\$530 mil.

Remanejamentos (ajustes de fontes)

- Fortaleza Trecho Sul - R\$3.561,6 mil;
- Belo Horizonte Eldorado/Vilarinho – R\$11.110,4 mil; e
- Salvador Lapa/Pirajá – R\$9.050 mil.

Os valores aprovados na LOA 2004 já demonstravam a insuficiência orçamentária para a maioria das ações. Sendo assim a CBTU encaminhou ao Ministério das Cidades, em Mar 2004, as solicitações de créditos necessárias aos Investimentos, Funcionamento dos Sistemas, Benefícios ao Trabalhador, Obrigações de Transferência e Remuneração de Pessoal, das quais apenas o de Fortaleza Trecho Sul foi aprovado no 1º semestre. As demais solicitações foram devolvidas e reencaminhadas em Ago 2004 no segundo prazo previsto para o encaminhamento.

As suplementações solicitadas em Mar 2004 para a manutenção e operação dos sistemas e benefícios ao trabalhador previam a aplicação de recursos provenientes do superávit financeiro apurado em 2003 e do excesso de arrecadação previsto para 2004, fatos que geraram dificuldades no encaminhamento destes créditos, sob o argumento de que a aprovação de tais alterações orçamentárias gerariam impactos nas metas fiscais do Governo Federal. Desta forma, o Ministério das Cidades, em conjunto com a SOF/MPOG, permitiu apenas a incorporação do excesso de arrecadação, desconsiderando a incorporação do superávit financeiro e promovendo, a seu critério, a substituição dos mesmos pela alocação de outras fontes do Tesouro, o que viabilizou o encaminhamento das solicitações somente em Ago 2004, tendo sido aprovadas em duas etapas, a última delas em 30 Dez 2004.

O superávit financeiro apurado em 2003 no valor de R\$38 milhões e não incorporado ao orçamento de 2004 permaneceu aplicado no Fundo BB - Extra Mercado, o que gerou, por um lado, resultados positivos pelos rendimentos obtidos durante o ano (receita financeira – fonte 0280) e, por outro lado,

implicou em despesas com o pagamento do imposto de renda sobre as aplicações financeiras, o que comprometeu uma parcela significativa do limite orçamentário autorizado para as Atividades.

REALIZAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

A realização orçamentária (empenhos a liquidar + liquidado) das Atividades e dos Investimentos atingiu praticamente 100 %, e ainda assim, não atendeu a capacidade de execução de obras e serviços de implantação e de modernização dos sistemas que lhes possibilitessem um ritmo mais adequado, e também não possibilitou a execução da totalidade das despesas de custeio para regularização dos serviços de manutenção e para propiciar maior confiabilidade à operação dos sistemas de transporte.

O contingenciamento do orçamento aprovado para as Atividades e os Investimentos, assim como o encerramento dos contratos de empréstimo do BIRD referentes aos Sistemas de Recife e Belo Horizonte em 30/06/2004; as despesas emergenciais decorrentes das chuvas em Maceió e a obrigatoriedade do empenho global para despesas específicas foram alguns dos fatores que exigiram uma intensa e rigorosa gestão orçamentária no decorrer do exercício, e comprometeram, de forma significativa, a execução programada.

SÍNTESE ORÇAMENTÁRIA

A seguir é apresentada uma síntese da execução orçamentária da CBTU no exercício de 2004.

R\$Mil

ATIVIDADE / PROJETO	PROPOSTA ORÇAMENTÁRIA	ORÇAMENTO APROVADO	LIMITE ORÇAMENTÁRIO (a)	LIQUIDADO (b)	% Liquidado (b) / (a)
ATIVIDADES	278.236	240.605	229.673	228.039	99
Funcionamento dos Sistemas	214.225	193.573	187.451	185.823	99
Manutenção e Operação	95.451	74.491	68.369	68.214	100
Remuneração de Pessoal	118.774	119.082	119.082	117.610	99
Gestão e Administração do Programa	34.266	16.232	13.351	13.345	100
Auxílio Alimentação	13.636	12.579	12.331	12.331	100
Auxílio Transporte	1.790	1.903	1.645	1.645	100
Assistência Pré-Escolar	573	566	486	486	100
Assistência Médica e Odontológica	4.190	4.664	4.402	4.402	100
Obrig. de Transf. do Sistemas - Ceará	9.556	9.968	9.551	9.551	100
Publicidade Utilidade Pública	-	300	46	45	99
Capacitação de Recursos Humanos	-	820	411	411	100
PROJETOS	1.244.864	226.946	202.187	202.186	100
REC (Cajueiro Seco - TIP-Timbi)	155.854	65.660	56.170	56.169	100
BH (Eldorado - Vilarinho)	118.652	38.421	33.280	33.280	100
BH (Barreiro - Calafate)	55.197	12.350	12.041	12.041	100
FOR (Trecho Sul)	107.490	46.000	46.000	46.000	100
SAL (Lapa - Pirajá)	200.820	50.140	44.440	44.440	100
SAL (Calçada - Paripe)	25.019	9.980	7.475	7.475	100
RIO DE JANEIRO	29.034	5	5	5	100
NATAL	30.000	1.340	-	-	-
MACEIÓ	23.650	1.680	1.680	1.680	100
JOÃO PESSOA	22.780	1.370	1.097	1.097	100
OUTROS PROJETOS (1)	476.368	-	-	-	-
REFER	92.078	2.200	2.200	2.125	97
SENTENÇAS TRABALHISTAS	86.038	40.693	40.693	16.948	42
SENTENÇAS CÍVEIS	51.819	40.219	40.219	30.681	76
PENSÕES	-	11.600	11.600	9.627	83
DÍVIDA INTERNA	152.257	127.813	127.813	107.007	84
DÍVIDA EXTERNA	379.644	321.824	321.824	225.084	70
TOTAL	2.284.936	1.011.900	976.210	821.698	84
ESTAÇÃO BOM PASTOR - RN (2)	-	200	117	117	100

(1) - Fortaleza Trecho Oeste, Metrô RJ Linha 3 e Extensão Barra da Tijuca, Trens Urbanos RJ Pró XXI, São Paulo, Curitiba, Goiânia, Vitória, Campo Grande, Trens Regionais e Revitalização das Áreas Lindeiras.

(2) - Ação descentralizada do Ministério das Cidades para a CBTU

2.1.1 - REALIZAÇÕES

2.1.1.1 - CUSTEIO E DÍVIDA

DESCRIÇÃO		RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS	APROVADO	-	119.082	119.082
	LIMITE	-	119.082	119.082
	REALIZADO	-	117.610	117.610
SENTEÇAS TRABALHISTAS	APROVADO	-	40.693	40.693
	LIMITE	-	40.693	40.693
	REALIZADO	-	16.948	16.948
MANUT. OPERAÇÃO DOS SISTEMAS (1)	APROVADO	50.502	23.990	74.492
	LIMITE	47.952	20.417	68.369
	REALIZADO	47.946	20.267	68.213
ADMINISTRAÇÃO DA UNIDADE (1)	APROVADO	952	15.280	16.232
	LIMITE	952	12.399	13.351
	REALIZADO	952	12.393	13.345
CUMPRIM. OBRIG. DECORRENTES TRANSF.SIST.TRANSP.FERROVIÁRIO	APROVADO	412	9.556	9.968
	LIMITE	37	9.514	9.551
	REALIZADO	37	9.514	9.551
CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS	APROVADO	-	820	820
	LIMITE	-	411	411
	REALIZADO	-	411	411
PUBLICIDADE UTILIDADE PÚBLICA	APROVADO	-	300	300
	LIMITE	-	46	46
	REALIZADO	-	45	45
SENTENÇAS CÍVEIS	APROVADO	-	40.219	40.219
	LIMITE	-	40.219	40.219
	REALIZADO	-	30.681	30.681
PENSÕES	APROVADO	-	11.600	11.600
	LIMITE	-	11.600	11.600
	REALIZADO	-	9.627	9.627
REFER	APROVADO	-	2.200	2.200
	LIMITE	-	2.200	2.200
	REALIZADO	-	2.125	2.125
PROTEÇÃO AO TRABALHADOR	APROVADO	2.659	17.053	19.712
	LIMITE	1.956	16.908	18.864
	REALIZADO	1.956	16.908	18.864
SERVIÇO DA DÍVIDA	APROVADO	-	449.637	449.637
	LIMITE	-	449.637	449.637
	REALIZADO	-	332.091	332.091
TOTAL	APROVADO	54.525	730.430	784.955
	LIMITE	50.897	723.126	774.023
	REALIZADO	50.891	568.620	619.511

Obs: (1) Inclui Reaparelhamento Administrativo.

2.1.1.2 - PROJETOS

SISTEMAS/FONTES		RECEITA PRÓPRIA	TESOURO	CP BIRD	BIRD	JBIC	TOTAL
RECIFE (Cajueiro Seco - TIP/Timbil)	APROVADO	-	19.489	23.054	23.116	-	65.659
	LIMITE	-	10.000	23.054	23.116	-	56.170
	REALIZADO	-	9.999	23.054	23.116	-	56.169
B. HORIZONTE (Eldorado -Vilarinho)	APROVADO	-	20.373	5.510	12.538	-	38.421
	LIMITE	-	15.277	5.464	12.538	-	33.279
	REALIZADO	-	15.277	5.464	12.538	-	33.279
B. HORIZONTE (Barreiro - Calafate)	APROVADO	-	12.350	-	-	-	12.350
	LIMITE	-	12.041	-	-	-	12.041
	REALIZADO	-	12.041	-	-	-	12.041
FORTALEZA (Trecho Sul)	APROVADO	-	10.000	36.000	-	-	46.000
	LIMITE	-	10.000	36.000	-	-	46.000
	REALIZADO	-	10.000	36.000	-	-	46.000
SALVADOR (Lapa - Pirajá)	APROVADO	-	-	13.815	36.325	-	50.140
	LIMITE	-	-	12.675	31.765	-	44.440
	REALIZADO	-	-	12.675	31.765	-	44.440
SALVADOR (Calçada - Paripe)	APROVADO	-	-	7.984	1.996	-	9.980
	LIMITE	-	-	6.091	1.384	-	7.475
	REALIZADO	-	-	6.091	1.384	-	7.475
RIO DE JANEIRO	APROVADO	-	5	-	-	-	5
	LIMITE	-	5	-	-	-	5
	REALIZADO	-	5	-	-	-	5
NATAL	APROVADO	-	1.340	-	-	-	1.340
	LIMITE	-	-	-	-	-	-
	REALIZADO	-	-	-	-	-	-
MACEIÓ	APROVADO	-	1.680	-	-	-	1.680
	LIMITE	-	1.680	-	-	-	1.680
	REALIZADO	-	1.680	-	-	-	1.680
JOÃO PESSOA	APROVADO	-	1.370	-	-	-	1.370
	LIMITE	-	1.097	-	-	-	1.097
	REALIZADO	-	1.097	-	-	-	1.097
TOTAL	APROVADO	-	66.607	86.363	73.975	-	226.945
	LIMITE	-	50.100	83.284	68.803	-	202.187
	REALIZADO	-	50.099	83.284	68.803	-	202.186

Obs: Os valores acima não incluem Reaparelhamento Administrativo.

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

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Execução Orçamentária

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	TOTAL	R\$ mil
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	37.530	37.530	
OUTROS CUSTEIOS (2)	1.136	14.657	15.793	
REAP. ADMINISTRATIVO	-	359	359	
SERVIÇO DA DÍVIDA	-	332.091	332.091	
TOTAL	1.136	384.637	385.773	

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

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

RECIFE

Execução Orçamentária - Total

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	TOTAL	R\$ mil
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	51.281	-	-	51.281	
OUTROS CUSTEIOS (2)	23.366	13.568	-	-	36.934	
INVESTIMENTOS (3)	70	10.258	23.054	23.116	56.498	
TOTAL	23.436	75.107	23.054	23.116	144.713	

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

Execução Orçamentária – Projeto

O Acordo de Empréstimo encerrou-se em 30/06/04, tendo sido executado todo valor da fonte BIRD R\$23,12 milhões previsto na LOA 2004. O saldo remanescente do financiamento está sendo amparado por fonte do Tesouro para respaldar a continuidade das obras e o compromisso de conclusão da Ação, em conformidade com o acordo firmado entre a União, a CBTU e o BIRD.

A Lei Orçamentária Anual – LOA 2004, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$65,66 milhões para a Ação, dos quais R\$19,49 milhões refere-se a crédito suplementar (PL-108), só aprovado em 30/12/2004 e que só obteve R\$10,00 milhões de limite disponibilizado em 31 de dezembro. O limite orçamentário final disponibilizado foi de R\$56,17 milhões, que foi praticamente todo empenhado.

Observa-se que o recurso alocado para LOA 2005 no Substitutivo do PLN-051, é de R\$26,21 milhões, R\$4,6 milhões, inferior ao valor original do PL. Contudo, ainda assim, é ligeiramente superior ao previsto para este ano na proposta de revisão do PPA 2004-2007/2008 (Cenário Atual), considerando-se que R\$10,00 milhões foram antecipados junto ao orçamento de 2004, por conta do crédito suplementar já citado.

O saldo para conclusão do Projeto a partir de 2006, baseado no PPA 2004/2008 é de R\$252,48 milhões, considerando a efetivação do novo valor da LOA 2005, e já contemplando a duplicação de Cajueiro Seco/Cabo e as obras complementares de melhorias no trecho original da Linha Centro, já com 19 anos de operação.

R\$ mil			
Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final
L. Sul: Recife–Cajueiro Seco	65.660	56.170	56.169

BELO HORIZONTE

Execução Orçamentária - Total

DESCRIÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	30.180	-	-	30.180
OUTROS CUSTEIOS (2)	20.907	7.815	-	-	28.722
INVESTIMENTOS (3)	227	15.277	5.464	12.538	33.506
TOTAL	21.134	53.272	5.464	12.538	92.408

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

O Acordo de Empréstimo encerrou-se em 30/06/04, só se efetivando da LOA 2004 a execução orçamentária de R\$12,5 milhões na fonte BIRD, não cabendo a utilização da totalidade dos recursos acordados. O saldo remanescente do financiamento, em torno de US\$7 milhões, está sendo amparado por fonte do Tesouro, para respaldar a continuidade das obras e o compromisso de conclusão da Ação, em conformidade com o acordo firmado entre a União, a CBTU e o BIRD.

Os recursos, da forma como foram disponibilizados, não foram suficientes para dar o ritmo desejado à evolução das obras.

A Lei Orçamentária Anual – LOA 2004, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$38,42 milhões para o trecho Eldorado-Vilarinho, dos quais R\$3,28 milhões referentes a crédito suplementar (PL-108) só aprovado em 30/12/2004 e que não teve limite orçamentário disponibilizado. O limite orçamentário final disponibilizado foi de R\$33,27 milhões, integralmente empenhados. No primeiro semestre, o ajuste das fontes à alteração do schedule, solicitado em fevereiro e objeto de Portaria de MP, só veio a ser atendido ao final de junho, gerando um saldo na fonte BIRD de R\$11,11 milhões. O crédito de remanejamento de fontes (Superávit do Tesouro - que

passou a amparar o projeto findo o financiamento), só foi aprovado em 03/12/2004, através da portaria 320-SOF/MPOG.

Calafate-Barreiro

As obras e os serviços foram paralisados em março/2004 por falta de recursos. A dotação aprovada para esta Ação na LOA 2004 foi proveniente de emenda e, com o crédito suplementar aprovado em 30/12/04, totalizou R\$12,35 milhões. Em 31/12/04 foram liberados R\$12,04 milhões de limite orçamentário, destinado a amparar custos anteriores já incorridos na obra, tais como:

- A continuidade da infraestrutura de vias (terraplenagem, drenagem, contenções, vedação de faixa, etc.);
- A continuidade de obras civis, destacando-se a continuidade do remanejamento de superestrutura de vias de carga, estação Amazonas, passarela Leopoldina de Faria, transposição ferroviária da Gameleira e passagem superior Costa e Silva;
- Serviços de preservação das obras já realizadas e manutenção do canteiro de obras.

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final	R\$ mil
São Gabriel – Via Norte	38.421	33.280	33.280	
Calafate – Barreiro	12.350	12.041	12.041	
TOTAL	50.771	45.321	45.321	

SALVADOR

Execução Orçamentária - Total

DESCRIÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	BIRD	TOTAL	R\$ mil
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	5.309	-	-	5.309	
OUTROS CUSTEIOS (2)	2.172	2.805	-	-	4.977	
INVESTIMENTOS (3)	-	110	18.766	33.149	52.025	
TOTAL	2.172	8.224	18.766	33.149	62.311	

OBS.: (1) Inclui Sentenças Trabalhistas e REFER

(2) Inclui Prot. Trabalhador e Sentenças Cíveis

(3) Inclui Reaparelhamento Administrativo

Execução Orçamentária – Projeto

A Lei Orçamentária Anual – LOA 2004, com as alterações ocorridas no ano, destinou dotação de R\$50,14 milhões para o trecho Lapa – Pirajá, dos quais R\$5,7 milhões referem-se a crédito suplementar (PL-108), só aprovado em 30/12/2004 e que não teve limite disponibilizado. O limite orçamentário final liberado foi de R\$44,44 milhões, integralmente empenhados. A parcela liberada em fonte do Tesouro, R\$9,05 milhões, fruto da emenda, só teve aprovado o crédito de remanejamento de fontes, permitindo sua utilização, em dezembro.

- Para o trecho Calçada – Paripe, a Lei Orçamentária Anual – LOA 2004 destinou dotação de R\$9,98 milhões, tendo sido disponibilizados R\$7,47 milhões, integralmente empenhados. Desta forma, abre-se um potencial de progresso físico a ser agregado ao Projeto em 2005 de 5,0%, por conta do orçamento de 2004.

R\$ mil

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final
Lapa - Pirajá	50.140	44.440	44.440
Calçada - Paripe	9.980	7.475	7.475
TOTAL	60.120	51.915	51.915

FORTALEZA

A Lei Orçamentária de 2004, com as alterações ocorridas no ano, destinou recursos no valor de R\$46.000,0 mil, sendo repassados ao METROFOR R\$36.000,00 mil, ficando o saldo de R\$10.000,0 mil, pendente de limite financeiro, sendo que este valor refere-se ao crédito suplementar (PL-053), aprovado somente em 21/12/2004, cujo limite orçamentário foi liberado em 23/12/2004, na fonte 0111. Observa-se também que do limite orçamentário/financeiro de R\$36.000,0, parte liberada em fonte do Tesouro, R\$3.561,6 mil teve que aguardar aprovação de crédito de remanejamento(PL-067) para fonte 0148(JBIC), que também só ocorreu em 21/12/2004.

Execução Orçamentária - Total

R\$ mil

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	CP BIRD	JBIC	TOTAL
OBRIGAÇÕES TRANSFERÊNCIA (1)	-	9.551	-	-	9.551
OUTROS CUSTEIOS (2)	-	-	-	-	-
INVESTIMENTOS (3)	-	-	-	-	-
TOTAL	-				

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

(2) Sentenças Cíveis

(3) Inclui Investimentos na Manutenção

Execução Orçamentária – Projeto

R\$ mil

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	Realizado Final
Caucaia – Vila das Flores	46.000	46.000	46.000

Por falta de disponibilização de recursos, na LOA 2004, o Programa de Recomposição dos Sistemas permaneceu paralisado neste ano, contribuindo para a aceleração do processo de degradação das condições operacionais, afetando a qualidade do serviço oferecido pela CBTU.

A ausência de um fluxo de recursos compatível com os projetos existentes e com as necessidades desses Sistemas, torna cada vez mais preocupante a situação destes, compromete os custos estimados para os Projetos, que passam a agregar a cada novo exercício maior valor para sua execução, devido a incorporação de novas necessidades provocadas pela postergação de

intervenções necessárias devido a falta de recursos, bem como a necessidade de conservação de obras que são executadas parcialmente visando prioritariamente garantir a continuidade da operação do Sistema com segurança.

Freqüentemente estão sendo revistas as prioridades das ações que devem ser tomadas, permanecem no entanto, pontos de alto risco operacional que devem ser eliminados com a alocação urgente de mais recursos.

MACEIÓ

Foi aprovado em 21/12/2004 um crédito suplementar (PL-107) no valor de R\$1,68 milhões, solicitado pela CBTU em agosto, destinado à retomada, ainda em 2004, da Recuperação do Sistema de Maceió. O limite orçamentário contemplou o total do crédito, igualmente empenhado, podendo propiciar assim um avanço físico de 5,5%, por conta do orçamento de 2004.

A devolução pela SOF/MPOG do crédito solicitado em março/2004 agravou a situação deste sistema em especial, visto que tais recursos amparariam também as intervenções necessárias por conta das fortes chuvas que abateram a região no 1º semestre. Em caráter emergencial, a CBTU reforçou o orçamento de custeio da STU-MAC em agosto, com R\$400 mil, provenientes de remanejamento de outros projetos. Parte dos recursos suplementares liberados em dezembro/2004 suprirão necessidades do Funcionamento.

Execução Orçamentária

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	R\$ mil TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	4.406	4.406
OUTROS CUSTEIOS (2)	1.056	4.982	6.038
INVESTIMENTOS (3)	-	134	134
TOTAL	1.056	9.522	10.578

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

JOÃO PESSOA

Foi aprovado em 21/12/2004 um crédito suplementar (PL-107), no valor de R\$1,37 milhões, solicitado pela CBTU em agosto, destinado à retomada, ainda em 2004, da Recuperação do Sistema de João Pessoa. Contudo só foi empenhado o limite disponibilizado de R\$1,09 milhões, propiciando em 2005, um avanço físico de 3,5%, por conta do orçamento de 2004.

O contrato para a recuperação da frota de carros de passageiros, que no momento encontra-se paralisado, pode ser retomado imediatamente com a disponibilização de recursos.

Execução Orçamentária

R\$ mil

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	3.112	3.112
OUTROS CUSTEIOS (2)	888	1.952	2.840
INVESTIMENTOS (3)	-	51	51
TOTAL	888	5.115	6.003

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

NATAL

Foi aprovado em 21/12/2004 um crédito suplementar (PL-107), no valor de R\$1,34 milhões, solicitado pela CBTU em agosto, destinado à retomada, ainda em 2004, da Recuperação do Sistema de Natal. Não houve, contudo, liberação de limite orçamentário.

Foram repassados pelo Mcid recursos da União no valor de R\$200,0 mil para a construção da Estação Bom Pastor, sendo sido licitada e contratada em dezembro a execução dos serviços, no valor R\$117,3 mil, com previsão de término em abril 2005.

Execução Orçamentária

R\$ mil

DESCRÍÇÃO	RECURSOS PRÓPRIOS	TESOURO	TOTAL
PESSOAL E ENCARGOS (1)	-	4.196	4.196
OUTROS CUSTEIOS (2)	1.030	2.818	3.848
INVESTIMENTOS (3)	-	56	56
TOTAL	1.030	7.070	8.100

- 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

Com a impossibilidade, por parte da CENTRAL - Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística, de fornecer os materiais necessários para a execução do serviço de construção dos desvios ferroviários pela CBTU, e sua execução ainda no exercício de 2004, o limite orçamentário foi

reduzido em R\$1,19 milhões e revertido para atender o funcionamento dos sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió. Desta forma, o avanço físico previsto para 2004 não será atendido.

Execução Orçamentária

Trecho	Aprovado Final	Disponível Final	R\$ mil	Realizado Final
Recuperação do Sistema de Trens Urbanos - RJ	4	4		4

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\$4.401.951 dos recursos aportados na Lei Orçamentária de 2004.

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 2.769 empregados beneficiados em média mensal, resultando na aplicação de R\$12.330.838 dos recursos da LOA-2004 destinados a esta finalidade.

AUXÍLIO TRANSPORTES

No sentido de promover emprego e dar condições de acesso ao trabalhador às suas atividades, a companhia atendeu a 1.524 empregados/mês concedendo o vale-transporte aos empregados alcançados pela legislação, utilizando a importância de R\$1.644.555.

ASSISTÊNCIA PRÉ-ESCOLAR AOS DEPENDENTES

Para este programa a companhia investiu R\$485.742 propiciando o atendimento a 735 crianças dependentes de empregados e beneficiando 612 empregados (média mensal).

3 - GESTÃO FINANCEIRA

3.1 - RECURSOS RECEBIDOS

3.1.1 - TESOURO

Em 2004, foram recebidos R\$612.636.680, compreendendo Investimentos, Custeio, Pessoal/Encargos, Serviço da Dívida Interna e Externa, e Contrapartida - BIRD, conforme a tabela a seguir:

DESCRÍÇÃO	DOTAÇÃO APROVADA	DOTAÇÃO DISPONÍVEL	VALOR RECEBIDO	APLICAÇÃO DE RECURSOS	RECEBIDO/ DISPONÍVEL (%)	RECEBIDO/ APROVADO (%)	APLICADO/ DISPONÍVEL (%)	APLICADO/ RECEBIDO (%)
PESSOAL/ENCARGOS/ REFER	121.281.500	121.281.500	119.670.935	117.421.735	98,67	98,67	96,82	98,12
SENT.TRABALHISTAS	40.693.369	40.693.369	16.799.008	15.947.959	41,28	41,28	39,19	94,93
SENT.CÍVEIS	40.218.698	40.218.698	38.015.428	37.422.957	94,52	94,52	93,05	98,44
PENSÕES	11.599.635	11.599.635						
OUTROS CUSTEIOS	101.811.403	91.728.789	32.624.634	34.795.484	35,57	32,04	37,93	106,65
PROT. TRABALHADOR	19.712.100	18.863.199	17.015.838	16.842.222	90,21	86,32	89,29	98,98
CAPITAL	27.655.009	110.434.099	20.590.435	17.109.720	18,64	74,45	15,49	83,10
CP-BIRD	49.084.100	46.003.429	35.829.062	33.645.858	77,88	73,00	73,14	93,91
BELO HORIZONTE	5.509.300	5.464.493	5.595.590	5.403.393	102,40	101,57	98,88	96,57
RECIFE	23.053.800	23.050.800	22.076.138	22.145.465	95,77	95,76	96,07	100,31
METROFOR	-	-	-	-	-	-	-	-
SALVADOR	20.521.000	17.488.136	8.157.334	6.097.000	46,64	39,75	34,86	74,74
DÍVIDA INTERNA	127.813.407	127.813.407	107.007.187	107.007.187	83,72	83,72	83,72	100,00
JUROS E COMISSÕES	37.121.504	37.121.504	26.287.636	26.287.636	70,82	70,82	70,82	100,00
AMORTIZAÇÃO	90.691.903	90.691.903	80.719.551	80.719.551	89,00	89,00	89,00	100,00
DÍVIDA EXTERNA	321.824.023	321.824.023	225.084.153	225.084.153	69,94	69,94	69,94	100,00
JUROS E COMISSÕES	65.736.082	65.736.082	30.564.452	30.564.452	46,50	46,50	46,50	100,00
AMORTIZAÇÃO	256.087.941	256.087.941	194.519.701	194.519.701	75,96	75,96	75,96	100,00
TOTAL	861.693.244	930.460.148	612.636.680	605.277.275	65,84	71,10	65,05	98,80

Os recursos recebidos representaram 65,84 % da dotação disponível e 71,10% da dotação aprovada de R\$861.693.244,00.

3.1.2 - RECURSOS EXTERNOS

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	100.296.734	100.219.720	219,23	66,72	219,06	99,92
BELO HORIZONTE	16.545.500	12.348.554	12.002.097	12.538.074	97,19	75,78	101,53	104,47
RECIFE	21.561.500	12.200.377	23.095.957	23.116.088	189,31	107,21	189,47	100,09
METROFOR	70.500.000	8.450.000	35.938.391	36.000.000	425,31	51,06	426,04	100,17
SALVADOR	41.600.000	12.750.500	29.260.289	28.565.558	229,48	68,67	224,03	97,63

Obs.: Houve a utilização de saldos de exercícios anteriores para cobrir a aplicação de recursos em 2004.

3.1.3 - RECEITA PRÓPRIA

Durante o exercício de 2004, a arrecadação própria nas Unidades Administrativas atingiu os valores abaixo discriminados:

(R\$1,00)

UNIDADE ADMINISTRATIVA	ARRECADADA (*)	APLICADA
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	3.515.142	1.235.331
BELO HORIZONTE	26.898.473	20.523.434
RECIFE	20.341.112	22.690.147
NATAL	1.131.930	961.738
JOÃO PESSOA	1.047.581	802.108
MACEIÓ	512.632	993.211
ERFORTALEZA	-	-
SALVADOR	2.184.825	2.014.828
ERSÃO PAULO	108.012	-
TOTAL	55.739.707	49.220.797

(*) inclui receitas financeiras

3.1.4 - APLICAÇÃO DE RECURSOS

(R\$1,00)

FONTE	VALOR R\$
PESSOAL/ENCARGOS/REFER	117.421.735
SENT.TRABALHISTAS	15.947.959
SENT.CÍVEIS	37.422.957
OUTROS CUSTEIOS	25.244.142
REM.PESSOAL-METROFOR	9.456.123
CONT.REFER-METROFOR	95.219
PROT.TRABALHADOR	16.842.222
CAPITAL	17.109.720
CP-BIRD	33.645.858
BELO HORIZONTE	5.403.393
RECIFE	22.145.465
METROFOR	-
SALVADOR	6.097.000
DÍVIDA INTERNA	107.007.187
JUROS E COMISSÕES	26.287.636
AMORTIZAÇÃO	80.719.551
DÍVIDA EXTERNA	225.084.153
JUROS E COMISSÕES	30.564.452
AMORTIZAÇÃO	194.519.701
TOTAL	605.277.275

CONTROLE DE INGRESSOS E DESEMBOLSOS

CBTU/AC – EXERCÍCIO 2004

PROJETO	VALOR DO EMPRÉSTIMO (USD)	INGRESSOS (USD)			DESEMBOLSOS (USD)		
		ACUMULADO ATÉ 2003	VALORES EM 2004	ACUMULADO ATÉ 2004	ACUMULADO ATÉ 2003	VALORES EM 2004	ACUMULADO ATÉ 2004
BH 3916-BR (i)	99.000.000,00	87.363.098,44	6.694.594,32	94.057.692,76	88.230.903,02	3.892.237,94	92.123.140,96
REC 3915-BR (ii)	102.000.000,00	92.771.630,88	7.904.194,41	100.675.825,29	92.835.556,12	7.696.343,93	100.531.900,05
EXFOR00455	268.000.000,00	165.514.109,10	10.747.586,34	176.261.695,44	152.682.518,16	12.298.981,52	164.981.499,68
SAL 4494-BR	118.000.000,00	55.767.096,92	10.160.514,29	65.927.611,21	54.251.269,59	9.907.809,67	64.159.079,26
FOR 7083-BR (iv)	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 2003	VALORES EM 2004	ACUMULADO ATÉ 2004	ACUMULADO ATÉ 2003	VALORES EM 2004	ACUMULADO ATÉ 2004
BH 3916-BR (i)	193.505.400,00	176.175.770,27	20.017.945,35	196.193.715,62	174.115.578,12	11.539.066,97	185.654.645,09
REC 3915-BR (ii)	199.369.200,00	202.356.516,96	19.989.980,23	222.346.497,19	188.033.669,54	23.137.162,94	211.170.832,48
EXFOR00455	523.832.800,00	363.344.954,74	36.015.404,74	399.360.359,48	362.356.953,19	36.000.000,02	398.356.953,21
SAL 4494-BR (iii)	200.806.000,00	143.152.578,81	29.723.800,77	172.876.379,58	142.760.815,47	28.565.557,53	171.326.373,00
FOR 7083-BR (iv)	323.758.030,00	3.446.070,00	0,00	3.446.070,00	0,00	0,00	0,00

OBSERVAÇÕES.:

(i) DEVOLVIDO AO BIRD, O VALOR DE USD 1,934,551.80 EQUIVALENTE A R\$ 5.543.458,18, REFERENTE AO SALDO NÃO UTILIZADO NO PROJETO TREM METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE.

(ii) DEVOLVIDO AO BIRD, O VALOR DE USD 143.925.240 EQUIVALENTE A R\$ 405.869,18 , REFERENTE AO SALDO NÃO UTILIZADO NO PROJETO DO TREM METROPOLITANO DE RECIFE.

(iii) A PARTIR DE 04/03/2004 O ACORDO DE EMPRÉSTIMO DO PROJETO DO TREM METROPOLITANO DE SALVADOR FOI REDUZIDO EM USD32,000,000,00 EQUIVALENTE A R\$92.384.000,00, À TAXA DE FECHAMENTO DE COMPRA DO PTAX800(SISBACEN), DAQUELA DATA. A PARTIR DE 18/11/2004 OS RECURSOS DA FONTE BIRD PASSARAM SER ADIANTAMENTOS DA STN/MF.

(iv) 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 2004, a movimentação da Dívida Interna se restringiu somente aos pagamentos das obrigações de principal e encargos, conforme apresentamos a seguir:

CREDOR	moeda	AMORTIZAÇÃO		JUROS		COMISSÃO	
		Valor na moeda	R\$	Valor na moeda	R\$	Valor na moeda	R\$
B.B.-DMLP	US\$	9.983.834	28.618.659	5.594.378	16.038.534	251.432	720.883
B.B.-BIB	US\$	1.425.418	4.133.712	847.648	2.458.095	28.255	81.937
B.B.-C.Paris	EUR	10.617.570	39.643.154	1.670.903	6.249.232	42.208	157.838
B.B.-C.Paris	JPY	302.498.058	8.324.028	19.871.243	548.291	1.186.886	32.827

O saldo devedor da Dívida Interna em 31/12/04, se apresenta da seguinte forma:

CREDOR	moeda	Valor na moeda	Valor - R\$	Término Contrato
B.B.-DMLP	US\$	117.178.062	311.037.447	15/10/2024
B.B.-BIB	US\$	12.828.761	34.052.663	15/09/2013
B.B.-C.Paris	EUR	25.210.316	91.248.488	31/12/2006
B.B.-C.Paris	JPY	718.250.291	18.627.821	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 31/12/04 o valor de U\$21.295.728,62, equivalentes a R\$56.527.382,05.

Quanto à execução orçamentária da Dívida Interna relativa ao exercício de 2004, se apresentou da seguinte forma:

R\$	DOTAÇÃO	EXECUÇÃO	SUPERAVIT
Principal	90.691.903	80.719.552	9.972.351
Juros/Comissão	37.121.504	26.287.637	10.833.867

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 2004, 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	34.522.160	2.251.860	6.742.776	0	0	
BIRD/RJ	US\$	-	12.984.140	37.845.133	1.995.421	5.821.515	0	0	
BIRD/BH	US\$	4.760.042	9.956.158	28.956.746	1.081.451	3.145.836	22.976	66.870	
BIRD/REC	US\$	7.760.269	10.216.269	29.713.052	895.889	2.605.749	16.548	48.173	
BIRD/SAL	US\$	10.160.514	0	0	782.410	2.275.534	233.645	679.535	
BIRD/FOR	EUR		0	0	24.045	87.756	342.084	1.248.203	
JBIC	JPY	1.337.678.843	2.305.567.000	63.482.601	259.451.030	7.071.625	28.267.948	770.879	

O saldo devedor e a desembolsar da Dívida Externa em 31/12/04 se apresenta da seguinte forma:

CREDOR	moeda	SALDO DEVEDOR		A DESEMBOLSAR		TÉRMINO
		Valor na moeda	R\$	Valor na moeda	R\$	
BIRD/SP	US\$	39.201.385	104.056.158	0	0	15/05/2007
BIRD/RJ	US\$	54.973.828	145.922.529	0	0	01/09/2007
BIRD/BH	US\$	54.352.278	144.272.686	0	0	15/09/2010
BIRD/REC	US\$	59.774.520	158.665.486	0	0	15/09/2010
BIRD/SAL	US\$	65.927.611	174.998.251	52.072.389	138.220	15/09/2014
BIRD/FOR	EUR	986.000	3.568.817	97.614.000	353.312	15/07/2011
JBIC	JPY	11.913.933.941	308.987.877	10.525.973.059	272.991.111	10/12/2009

Quanto à execução orçamentária da Dívida Externa relativa ao exercício de 2004, se apresentou da seguinte forma:

R\$	DOTAÇÃO	EXECUÇÃO	SUPERAVIT
Principal	256.087.941	194.519.702	61.568.239
Juros/Comissão	65.736.082	30.564.452	35.171.630

3.3 - REFER

3.3.1 DÍVIDA

Em 01/12/2000 a CBTU e a REFER assinaram o Instrumento nº 30/REFER/2000 - decorrente do não recolhimento à REFER da diferença percentual de 2,13% das contribuições previdenciárias de responsabilidade da CBTU no período de Janeiro de 1985 a Dezembro de 1996, bem como dos reflexos da não aplicação da Lei nº 8020/90. O valor acordado montava a R\$261.462.539,98 (posição de 31/10/2000), a ser amortizado em 96 parcelas mensais, vencendo a primeira em 31/01/2003.

Os orçamentos destinados a CBTU nos exercícios de 2003 e 2004 não contemplaram dotação para o pagamento das parcelas do referido acordo, não havendo, tampouco, disponibilidade financeira para honrar tais compromissos

Em 31/03/2004 foi celebrado Acordo Judicial na 28ª Vara Cível da Comarca da Capital, conforme Processo nº 2004001.012106-3, repactuando o pagamento das parcelas do Instrumento nº 30/REFER/2000, bem como das 12 parcelas não pagas do Instrumento nº 030 no exercício de 2003. O montante atualizado correspondia a R\$450.248.315,25 (posição de 31/12/2003), o qual, com a incidência de juros e correção monetária, totalizava R\$504.927.710,33 em 31 de dezembro de 2004, permanecendo a amortização em 96 parcelas mensais e vencendo a primeira em 31/01/2005.

Em 08/02/2001 a CBTU e a REFER assinaram o Instrumento Particular de Direitos e Obrigações (IPDO) entre as partes relativos a adesão ao Plano de Contribuição Definida. O valor acordado montava a R\$9.823.471,00 (posição de 30 de junho de 2000), a ser amortizado em 96 parcelas mensais, vencendo a primeira em 31/01/2003.

Os orçamentos destinados a CBTU nos exercícios de 2003 e 2004 não contemplaram dotação para pagamento das parcelas do referido acordo, não havendo, tampouco, disponibilidade financeira para honrar tais compromissos

Em 31/03/2004, foi assinado o Termo Aditivo TA-01/04 ao Instrumento (IPDO) o qual registrava ser de R\$19.876.924,68, o valor da dívida em 31 de dezembro de 2003, que, com a incidência de juros e correção monetária equivaliam a R\$22.290.833,14 em 31 de dezembro de 2004, permanecendo a amortização em 96 parcelas mensais, vencendo a primeira em 31/01/2005.

Em decorrência do não pagamento das 12 parcelas do Instrumento (IPDO) no exercício de 2003, foi constituída uma nova dívida, totalizando R\$3.956.694,22 na data de 31 de dezembro de 2003, a qual, com a incidência de juros e correção monetária, montava em R\$4.437.206,06 em 31 de dezembro de 2004. Esta dívida deverá ser amortizada em 12 parcelas, vencendo a primeira em 31 de janeiro de 2005.

A proposta orçamentária da CBTU para o exercício de 2005, encaminhada ao Ministério das Cidades em 30 de junho de 2004, através da carta CRT/0148-2004/P, previu o montante de R\$93,7 milhões para amparar os compromissos para o exercício de 2005, considerando-se os dois Instrumentos. O PROJETO DE LEI - 051 – ORÇAMENTO DA UNIÃO PARA 2005 não contemplou tal previsão.

Ressalta-se que, a partir de janeiro de 2005, o não pagamento de 3 parcelas consecutivas facultará à REFER a execução da dívida em sua totalidade, estimada em R\$532 milhões, a valores de 31/12/2004.

3.3.2 CONTRIBUIÇÕES

A seguir é apresentada uma tabela com os totais dos valores repassados à REFER.

CONTRIBUIÇÕES DA REFER REFERENTE A 2004

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	4.247.120,71	193.767,05	4,56%		193.767,05	365.554,61	8,61%	559.321,66
FEVEREIRO	4.322.174,93	167.036,31	3,86%		167.036,31	370.088,59	8,56%	537.124,90
MARÇO	3.888.064,65	166.890,64	4,29%		166.890,64	338.937,56	8,72%	505.828,20
ABRIL	3.853.032,73	164.481,00	4,27%		164.481,00	331.732,27	8,61%	496.213,27
MAIO	3.913.587,70	166.323,40	4,25%		166.323,40	342.057,86	8,74%	508.381,26
JUNHO	3.862.225,79	162.741,56	4,21%		162.741,56	328.109,46	8,50%	490.851,02
JULHO	3.709.671,72	152.311,60	4,11%		152.311,60	294.692,37	7,94%	447.003,97
AGOSTO	3.740.565,44	154.500,41	4,13%		154.500,41	314.119,19	8,40%	468.619,60
SETEMBRO	3.918.514,96	162.253,04	4,14%		162.253,04	256.498,63	6,55%	418.751,67
OUTUBRO	3.835.976,54	157.558,11	4,11%		157.558,11	296.334,28	7,73%	453.892,39
NOVEMBRO	7.304.813,07	299.645,35	4,10%		299.645,35	396.697,36	5,43%	696.342,71
DEZEMBRO	4.272.601,68	192.846,87	4,51%		192.846,87	295.389,66	6,91%	488.236,53
TOTAL	50.868.349,92	2.140.355,34		0,00	2.140.355,34	3.930.211,84		6.070.567,18

MÊS	TOTAL VALOR BASE	CONTRIBUIÇÕES 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	4.247.120,71	201.569,33	12.267,72	151.717,56	0,00	365.554,61	193.767,05	0,00	193.767,05	559.321,66
FEVEREIRO	4.322.174,93	210.570,34	12.222,55	154.887,59	(7.591,89)	370.088,59	167.036,31	0,00	167.036,31	537.124,90
MARÇO	3.888.064,65	173.567,14	12.119,56	157.101,93	(3.851,07)	338.937,56	166.890,64	0,00	166.890,64	505.828,20
ABRIL	3.853.032,73	170.435,71	12.120,84	153.083,11	(3.907,39)	331.732,27	164.481,00	0,00	164.481,00	496.213,27
MAIO	3.913.587,70	173.046,25	12.083,91	156.927,70	0,00	342.057,86	166.323,40	0,00	166.323,40	508.381,26
JUNHO	3.862.225,79	169.221,01	11.267,07	148.576,82	(955,44)	328.109,46	162.741,56	0,00	162.741,56	490.851,02
JULHO	3.709.671,72	158.582,93	11.213,39	146.948,68	(22.052,63)	294.692,37	152.311,60	0,00	152.311,60	447.003,97
AGOSTO	3.740.565,44	161.027,25	11.332,39	142.747,10	(987,55)	314.119,19	154.500,41	0,00	154.500,41	468.619,60
SETEMBRO	3.918.514,96	172.599,82	11.487,35	73.437,10	(1.025,64)	256.498,63	162.253,04	0,00	162.253,04	418.751,67
OUTUBRO	3.835.976,54	166.842,55	11.421,75	118.069,98	0,00	296.334,28	157.558,11	0,00	157.558,11	453.892,39
NOVEMBRO	7.304.813,07	314.905,11	11.234,12	73.803,48	(3.245,35)	396.697,36	299.645,35	0,00	299.645,35	696.342,71
DEZEMBRO	4.272.601,68	210.114,37	11.202,25	76.613,28	(2.540,24)	295.389,66	192.846,87	0,00	192.846,87	488.236,53
TOTAL	50.868.349,92	2.282.481,81	139.972,90	1.553.914,33	(46.157,20)	3.930.211,84	2.140.355,34	0,00	2.140.355,34	6.070.567,18

3.4 - CONVÊNIOS E TRANSFERÊNCIAS DE RECURSOS

PLANILHA DE TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS - CBTU/AC		VALOR TOTAL ACUMULADO	
		Até 2003	R\$5.829.000,00
		Em 2004	R\$3.000.000,00
		Até 2004	R\$8.829.000,00
Nº. CONVÊNIO	CONVENENTE	CNPJ	TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS
AC CNV - 0004/01 - DT	PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA	076.417.005/0001-86	ACUMULADO até 2003
AC CNV - 0003/02 - DT	ESTADO DO RIO DE JANEIRO	042.498.600/0001-71	EM 2004
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	Cancelado
			-
			Cancelado
			3.000.000

4 - GESTÃO JURÍDICA

A Superintendência Jurídica da CBTU, por meio de seu setor de advocacia preventiva, analisou 765 processos administrativos, que geraram 335 pareceres sobre cadastro, garantias contratuais, editais, contratos, convênios, termos aditivos e outros. O setor de advocacia contenciosa analisou 901 processos administrativos internos e judiciais.

Foram emitidos 1172 pareceres, divididos em 795 pareceres de força executória (após a análise de processos cíveis e trabalhistas com a determinação de pagamento de despesas judiciais) e de força obrigacional (com a finalidade de cumprimento das obrigações contratuais), 106 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 5.817 ações judiciais, majoritariamente de natureza indenizatória cível e trabalhista.

As despesas da CBTU com sentenças judiciais transitadas em julgado, no exercício de 2004, atingiram o valor global de R\$49.806.347,40, sendo R\$33.058.629,39 nos processos cíveis e R\$16.747.718,01 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, que a contratação de 5 advogados através de concurso público, 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 2.871 empregados, sendo 2.740 empregados do quadro efetivo, 124 empregados contratados ou requisitados para o exercício de cargo de confiança e 10 conforme observação (1).

PESSOAL	QUANTIDADE EM DEZEMBRO/2004							
	REC	BH	SAL	NAT	JOP	MAC	AC	TOTAL
PCS CBTU	1.286	618	169	119	87	120	340	2.739
CONTRATADO	14	18	6	5	7	10	56	116
Cargo de Confiança								
REQUISITADO	1	-	2	1	-	-	2	6
Cargo de Confiança								
OUTROS (1)	-	5	-	-	1	-	4	10
T O T A L	1.301	641	177	125	95	130	402	2.871
TERCEIRIZADO (2)	213	475	-	37	25	71	-	821
FORÇA DE TRABALHO	1.514	1.116	177	162	120	201	402	3.692

Obs.: (1) 4 dirigentes (AC), 5 menores aprendizes (BH) e 1 requisitado do Metrofor (JOP).

(2) Contratos com natureza Despesa de Pessoal.

QUANTITATIVO DE PESSOAL

ANO	PCS	OUTROS (*)	TOTAL
2003	2.786	119	2.905
2004	2.739	116	2.855

(*)Contratados.

Em 2004 ocorreram 31 (trinta e uma) admissões de empregados para o quadro efetivo, através de Concurso Público e 23 (vinte e três) desligamentos por aposentadoria.

5.2 - EDUCAÇÃO E TREINAMENTO

Em 2004, foi mantida a ênfase na educação corporativa, 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), através de atividades presenciais ou à distância, tendo sido aplicados R\$410,9 mil na ação de Capacitação de Recursos Humanos.

Visando o desenvolvimento e a padronização de procedimentos quanto ao atendimento em serviços no âmbito da Administração Central foi realizado o Programa Qualidade em Serviços objetivando a transmissão de conceitos básicos relativos à qualidade em atendimento de serviços para 26 empregados, totalizando 416 homens/hora.

Também foram ministrados cursos visando a capacitação dos empregados de apoio administrativo da Administração Central.

Foram realizados ainda treinamentos na área de informática, externos com o Curso Desenvolvimento WEB com carga horária total de 1260h/h onde foram capacitados 09 empregados, e diversos treinamentos internos tais como Introdução à Informática, Curso de Outlook, Curso Ambiente de Rede, Navegando na Internet, Open Office , este último em particular para capacitar o mais rápido possível a Companhia para a utilização de softwares livres.

No exercício de 2004, o PDG – Plano de Desenvolvimento Gerencial ficou comprometido em função das restrições orçamentárias enfrentadas, uma vez que os recursos disponíveis foram priorizados para outras ações de treinamento nas Unidades Administrativas.

O treinamento efetivado por instrutores internos, visando o desenvolvimento de competência em aplicativos básicos e especialistas em informática, resultou em 5 diferentes cursos, totalizando de 97 empregados treinados em 15 turmas.

O Código de Ética da Companhia foi aprovado pela Direção da CBTU, através da Resolução RPR-056 de 26 de abril.

Obteve-se autorização para prorrogação por mais um ano, 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, tendo sua validade sido postergada para maio de 2005.

6 - DESENVOLVIMENTO DE PROCESSOS ORGANIZACIONAIS

6.1 – ÁREA DE MARKETING

A área de marketing desenvolveu os seguintes programas e ações:

EVENTOS PAINÉIS CBTU, consistindo em um conjunto de palestras abordando vários aspectos de um mesmo tema de interesse da CBTU e do setor de transporte sobre trilhos. No decorrer de 2004 foram realizados 02 (dois) Painéis: **Painel Contrato de Gestão na Administração Pública** (maio), cujo objetivo foi conhecer as experiências vividas por organizações nacionais e internacionais e pela Administração Pública na utilização de Contrato de Gestão, e **Painel Desenvolvimento Urbano em Curitiba** (agosto), cujo objetivo foi apresentar o processo de Planejamento e Monitoramento Urbano de Curitiba, na condução do seu desenvolvimento sustentável e da excelência em planejamento urbano.

No decorrer do segundo semestre de 2004, deu-se início ao Projeto **ENCONTRO MARCADO**, que consiste em palestras mensais na CBTU - Administração Central, com temática ligada ao desenvolvimento das cidades, abordando desde o uso do solo até as tecnologias de transporte. Foram realizados três encontros, com os temas *Política Nacional de Desenvolvimento Urbano* (Palestrante: Ermínia Maricato – Secretária Executiva do Ministério das Cidades), *Os Desafios Metropolitanos para o Desenvolvimento Urbano* (Palestrante: Luiz Cesar Queiroz Ribeiro – Coordenador do Observatório das Metrópoles – IPPUR/UFRJ) e *Política Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana* (Palestrante: José Carlos Xavier - Secretário Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana - Ministério das Cidades).

Foi desenvolvido estudo, visando uma maior efetividade na participação da CBTU em entidades técnicas e seu intercâmbio com instituições de ensino e pesquisa. Como resultado do estudo foi intensificada a atuação da CBTU nas entidades: ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos e ALAMYS – Associação Latino Americana de Metros e Subterrâneos, assim como, a associação da Companhia à ANPET – Associação Nacional de Ensino e Pesquisa em Transportes e ao Instituto ETHOS de Responsabilidade Social Empresarial. Estas novas associações estão conjugadas com projetos específicos desenvolvidos pela empresa no ano de 2004 como o projeto Responsabilidade Social Metroferroviária e o Concurso de Monografias 2005 – A Cidade nos Trilhos.

A CBTU, em 2004, também participou do evento Negócios nos Trilhos, realizado em outubro, no ITM Expo, em São Paulo – SP. A participação neste evento visou transmitir aos congressistas alguns conceitos importantes sobre a Companhia, tais como: ligação com o Ministério das Cidades, preocupação e interesse da ampliação da inserção dos sistemas de trens nas cidades, interesse na ampliação das relações com a indústria ferroviária, e incentivo ao desenvolvimento técnico e científico do setor metroferroviário. As ações aconteceram em quatro momentos: estande institucional, promoção e liderança de dois eventos na feira - O Encontro CBTU & Indústria Ferroviária e Reunião dos Dirigentes das Empresas Metroferroviárias Brasileiras.

6.2 – ÁREA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

O Departamento de Comunicação Social, órgão central do sistema de comunicação da CBTU, com o objetivo de planejar, coordenar e executar a política de Comunicação Social, em conformidade com as diretrizes traçadas pela direção da empresa, desenvolveu, em 2004, as seguintes atividades principais:

6.2.1 RELACIONAMENTO COM A IMPRENSA

Atendimento à mídia, em geral, principalmente nos estados onde se encontram os sistemas de trens urbanos – Pernambuco, Minas Gerais, Bahia, Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas, além da divulgação de informações sobre o processo de regionalização dos sistemas de trens urbanos.

6.2.2 EVENTOS EXTERNOS

Assessoria à equipe da secretaria de Comunicação – SECOM, do Ministério das Cidades na produção de vídeos sobre os sistemas de trens urbanos de Recife, Belo Horizonte e Salvador;

Elaboração, produção e distribuição de edição do jornal Trabalhomotiva, com notícias de interesse dos empregados e principalmente sobre a Mesa de Negociação Permanente;

Elaboração, produção e distribuição da primeira edição do jornal Via Expressa, com objetivo de divulgar as ações desenvolvidas para apresentar um novo modelo de regionalização para os sistemas de trens urbanos da CBTU. Este informativo envolveu o trabalho das áreas de comunicação de todos os sistemas operados pela CBTU.

6.2.3 EVENTOS INTERNOS

O Departamento de Comunicações da CBTU, com serviço de relações públicas e cobertura da área de imprensa, prestou apoio a eventos comemorativos do vigésimo aniversário da CBTU, datas festivas (dia das Mulheres, dia das Mães, dia do Ferroviário, dia da Secretária e Natal);

Também promoveu encontros e palestras sobre temas variados, tais como Cidades Sustentáveis, Regiões Metropolitanas e Política Nacional de Desenvolvimento Urbano;

Dentro das atividades rotineiras, destacam-se a publicação de matérias legais nos jornais de grande circulação do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Salvador além dos Diários Oficial da União e do Estado do Rio de Janeiro, e a divulgação diária de matérias no portal da Intranet e na página da Internet.

6.3 - ÁREA DE RESPONSABILIDADE SOCIAL

No ano de 2004, a CBTU desenvolveu uma campanha de sensibilização no setor, estimulando a parceria entre as empresas na “maratona” rumo ao conhecimento e integração na responsabilidade social metroferroviária. Para tanto foram contatadas as quinze operadoras metroferroviárias em atividade, que abraçaram a proposta da CBTU em desenvolver indicadores comuns em Responsabilidade Social, avaliar e comparar os resultados de suas ações, desenvolver ações conjuntas e realizar o Balanço Metroferroviário de Responsabilidade Social. Desta forma, aconteceram a Pesquisa sobre Responsabilidade Social nas Empresas Metroferroviárias e as Reuniões Técnicas.

O evento TRANSPORTE & RESPONSABILIDADE SOCIAL, realizado em setembro, representou a solenidade de assinatura da associação da CBTU ao Instituto ETHOS, contando com a presença dos representantes dos sistemas de trens urbanos da CBTU e de outras empresas como: CPTM, METRO SP, SUPERVIA, CENTRAL, TRENSURB e METROFOR.

6.4 - ÁREA FINANCEIRA

Dentre as principais realizações em 2004, pode-se destacar:

- a 4ª Reunião Técnica Financeira, Contábil e Patrimonial, na Administração Central, reunindo todos os Gerentes das áreas afins, da AC e das Superintendências, com o objetivo maior de: melhorar a comunicação entre as Unidades Administrativas e a Administração Central; criar um espaço para dirimir dúvidas e equacionar pendências operacionais; e disseminar novos procedimentos e rotinas estabelecidas tanto pelos órgãos superiores de controle (STN, MINISTÉRIO DAS CIDADES), quanto pela Diretoria de Administração e Finanças;

- constituição de grupos de trabalho para: avaliar o processo de pagamento utilizado nas STUs de Belo Horizonte e de Recife; apresentar e disponibilizar sistemáticas de controle, gerenciamento e execução utilizadas pela Administração Central, decorrentes de contratos firmados com a CBTU, tais como: Formulário de Processo de Pagamento (PROPAG), Sistema de Acompanhamento de Processos de Pagamentos (SISAF) e Sistema de Acompanhamento de Garantias Contratuais (SISGAR);
- o treinamento de representantes das Superintendências nos procedimentos para cadastramento dos Instrumentos Contratuais, por cada uma das Unidades Administrativas, no Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais – SIASG, conforme determina a Lei nº10.524, de 25 de julho de 2002;
- os procedimentos de manutenção do sistema e a ampliação dos controles gerenciais propiciados pelo SISAPLIC - Sistema de Acompanhamento das Aplicações Financeiras da CBTU, utilizado pela AC (desde 2002) e UAs (desde 2003), bem como o apoio aos usuários do Sistema;
- o acompanhamento, o controle e as providências de encerramento de Acordos de Empréstimos do BIRD – RECIFE e BIRD - BELO HORIZONTE.

6.5 - INFORMÁTICA

Dentre as ações realizadas na área, destaca-se a participação de empregados em feiras e congressos, investimentos efetuados na renovação do parque instalado de máquinas e softwares e a implantação de uma máquina de reciclagem de cartuchos, a qual proporcionou uma economia à empresa de cerca de R\$110.000, só na Administração Central.

A área de desenvolvimento de sistemas totalizou 14 novos sistemas desenvolvidos e em desenvolvimento, atendendo às áreas jurídica, operação, treinamento, contabilidade, materiais, compras e viagens, entre outros. Ressalta-se o desenvolvimento da nova página da CBTU na Intranet, já implantada, bem como da Internet, a ser concluído em 2005.

Destaca-se também a aquisição de uma mesa digitalizadora, novos equipamentos como scanners, notebooks, e licenciamento de diversos softwares.

Com o objetivo de manter atualizado o parque de máquinas e softwares, dotar as unidades administrativas de sistemas corporativos, e dar prosseguimento à implantação do software livre na CBTU, foram investidos R\$678.135,98 na aquisição de equipamentos, licenciamento de sistemas, consultoria em banco de dados e redes e manutenção de sistemas e equipamentos.

6.6 - APOIO ADMINISTRATIVO

No exercício de 2004, foram aplicados R\$12.985.511 em ações visando a manutenção, limpeza e segurança das instalações da Administração Central, capacitação de pessoal, terceirização de serviços jurídicos, pagamento de cauções, depósitos recursais e despesas judiciais. No reaparelhamento administrativo, foram investidos R\$359.020.

6.7 - DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL

Destacam-se neste tema o início de revisão das normas de Recursos Humanos com o objetivo de racionalização dos procedimentos e a adequação à legislação vigente.

No ano de 2004, por ocasião do aniversário de vinte anos da CBTU, promoveram-se eventos dentro do programa Qualidade de Vida, visando a valorização do seu corpo técnico, e o reconhecimento do papel dos usuários, nosso principal objetivo.

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 PROT 10568/2004	OFÍCIO Nº 1.147-SGS-TCU-PLENÁRIO, DE 19 MAI 2004	<p>DETERMINAR A CBTU QUE:</p> <ul style="list-style-type: none">- ABSTENHA-SE DE REALIZAR CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE ASSESSORIA TRIBUTÁRIA SEM LICITAÇÃO.- NÃO PERMITA A UTILIZAÇÃO DE IMÓVEIS DA UNIÃO POR MEIO DE CONTRATO DE LOCAÇÃO.- FAÇA CONSTAR, QUANDO FOR O CASO, CLAUSULA QUE TRATE DA ANUÊNCIA DE EMPRESA CONCESSIONÁRIA QUE COMPARTILHE A FAIXA DE DOMÍNIO.- ASSEGURE, COM RELAÇÃO A NOVOS PROJETOS, QUE SEJA EMITIDO POR COMISSÃO FORMADA POR TÉCNICOS À AVALIAÇÃO, PARECER SOBRE A QUALIDADE DO ESTUDO DE VIABILIDADE E SEGURANÇA.- OBSERVE AS NORMAS GERAIS SOBRE LICITAÇÃO E CONTRATOS PREVISTOS NA LEI 8666. PROCESSO 008.746/2000-4. ACÓRDÃO 589/2004-TCU-PLENÁRIO.
RIO DE JANEIRO PROT 7936/2004	OFÍCIO Nº 273/2004, DE 20 ABR 2004 – 1ª SECEX – TCU	<p>INFORMAÇÕES SOBRE A CONTRATAÇÃO DO ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA ROCHA, CALDERON E SODERO ADVOGADOS.</p> <ul style="list-style-type: none">- A SOLICITAÇÃO DA CONTRATAÇÃO QUE DEU INÍCIO AO PROCESSO LICITATÓRIO, INCLUINDO SUA FUNDAMENTAÇÃO.- PARECER JURÍDICO EMITIDO SOBRE A SOLICITAÇÃO ACIMA, DENTRO DO PROCESSO LICITATÓRIO.- TERMOS OU DESPACHOS DE APROVAÇÃO DO PROCESSO LICITATÓRIO.- ESCLARECIMENTOS SOBRE O DEPARTAMENTO JURÍDICO DA CBTU, INCLUSIVE QUANTO ÀS SUAS ATRIBUIÇÕES REGIMENTAIS, QUADRO DE PESSOAL, RELACIONAMENTO E SUBORDINAÇÃO A ÓRGÃO MINISTERIAL E À ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO, BEM COMO DADOS SOBRE A SITUAÇÃO JURÍDICA DA EMPRESA, COMO QUANTIDADE DE AÇÕES JUDICIAIS EM ANDAMENTO E OUTROS.- INFORMAÇÕES SOBRE A SITUAÇÃO ATUAL DO CONTRATO, EM ESPECIAL A SUA VIGÊNCIA, QUANTIDADE DE AÇÕES ENCERRADAS OU TRABALHADAS, VALORES PAGOS, DESEMPENHO ETC. PROCESSO TC-004.342/2004-8.
RIO DE JANEIRO	OFÍCIO Nº 428/2004, DE 09 JUN 2004 - 1ª SECEX – TCU	<p>APRESENTAR CÓPIA:</p> <ul style="list-style-type: none">- SOLICITAÇÃO INICIAL PARA CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS;- PARECERES JURÍDICOS, DA ÁREA ORÇAMENTÁRIA, FINANCEIRA E ADMINISTRATIVA;- DESPACHOS DE

PROT 12030/2004		<p>APROVAÇÃO;</p> <ul style="list-style-type: none"> - PROPOSTA DO ESCRITÓRIO; - CONTRATO E ADITIVOS; - FATURAS, ATESTOS E APROVAÇÕES PARA PAGAMENTO. PROCESSO 009.953/2002-0.
BELO HORIZONTE PROT 10169/2004	OFÍCIO Nº 830-SGS-TCU-PLENÁRIO, DE 12 MAI 2004	<p>DETERMINAR A CBTU QUE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RETIFIQUE OS TERMOS DO CONTRATO 028-02/DA PARA QUE O MESMO ESPECIFIQUE COM PRECISÃO: - REGIME JURÍDICO DA CESSÃO DO IMÓVEL - DISPOSIÇÕES QUE ASSEGUREM O CARÁTER NÃO LUCRATIVO DO EMPREENDIMENTO. - FORMA DE APURAÇÃO, CONTABILIZAÇÃO E PRESTAÇÃO DE CONTAS DO RESULTADO FINANCEIRO. - DISPOSIÇÕES SOBRE A DESTINAÇÃO DE EVENTUAIS SUPERAVÍTS APURADOS. - CLÁUSULAS OBRIGATÓRIOS PREVISTAS NO ART. 55 DA LEI 8666. - ADOTE MEDIDAS NECESSÁRIAS À INCLUSÃO NO PROCESSO GERADOR DO CONTRATO 028-02/DA DAS CONDIÇÕES DE HABILITAÇÃO PREVISTAS NO ART. 27 DA LEI 8666: - COMPROVAÇÃO DA HABILITAÇÃO JURÍDICA NA FORMA DO ART. 28. - REGISTRO DAS CONDIÇÕES DE REGULARIDADE FISCAL DO ART. 29. - COMPROVAÇÃO DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA DO ART. 30. - APRESENTAÇÃO DOS DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS PARA EXECUÇÃO DA CONTRAPARTIDA DO CONTRATO, ART 31. - RECOMENDAR OS CUIDADOS COM A VIGILÂNCIA DOS TRECHOS JÁ DESAPROPRIADOS PARA O RAMAL CALAFATE – BARREIRO. <p>PROCESSO 020.856/2003-1. ACÓRDÃO 554/2004-TCU-PLENÁRIO, DE 12 MAI 2004.</p>
BELO HORIZONTE	OFÍCIO Nº 1.668-SGS-TCU-PLENÁRIO, DE 25 AGO 2004	<ul style="list-style-type: none"> - INFORMAÇÕES SOBRE AS OBRAS DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BELO HORIZONTE. TRECHO BARREIRO – CALAFATE - HOSPITAIS <p>DETERMINAR A CBTU QUE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PROMOVA A FORMALIZAÇÃO DO RECONHECIMENTO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS NO CONTRATO 009-85/DP ATÉ A DATA DE PARALISAÇÃO DO CONTRATO, ESTABELECENDO QUE NADA FOI FEITO DESDE 06 ABR 2004. - AS MEDIÇÕES DEVEM ADOTAR OS PREÇOS PARATICADOS NO MÊS DE SUA EFETIVA EXECUÇÃO, DE ACORDO COM A CLÁUSULA QUINTA. - CONSTRUA BAREIRA FÍSICA AO ACESSO DE VEÍCULOS NO TRACHO A PARTIR DA RUA GONERI NA DIREÇÃO DA AVENIDA AMAZONAS. PROCESSO 009.952/2004-0. ACÓRDÃO 1.240-TCU-PLENÁRIO, DE 25 AGO 2004

PROT 18455/2004		AGO 2004.
PERNAMBUCO PROT 2509/2004	OFÍCIO Nº 091/2004 1ª SECEX, DE 30 JAN 2004	<ul style="list-style-type: none"> - JUSTIFICATIVAS TÉCNICAS ADOTADAS NA LICITAÇÃO RE-07-G PARA ESTABELECIMENTO DE EXPERIÊNCIA MÍMINA DE FORNECIMENTO DE 10 ESCADAS ROLANTES. - ESCLARECIMENTOS, COM FORNECIMENTO DO EDITAL, QUANTO À DISTRIBUIÇÃO DAS 18 ESCADAS ROLANTES. - ENCAMINHAR IMPUGNAÇÕES AO EDITAL. - INFORMAÇÕES QUANTO À SITUAÇÃO ATUAL DO PROCESSO, BEM COMO RELATÓRIOS, PARECERES E TERMOS JÁ EXISTENTES. PROCESSO TC 021.174/2003-6.
PERNAMBUCO PROT 22180/2004	OFÍCIO Nº 823/2004, DE 25 OUT 2004, 1ª SECEX-TCU	NÃO HÁ DETERMINAÇÕES A CUMPRIR. PROCESSO TC 021.174/2003-6. ACÓRDÃO 1.638/2004-TCU-PLENÁRIO, DE 20 OUT 2004.
PERNAMBUCO PROT 14424/2004	OFÍCIO Nº 613/04, DE 07 JUL 2004, SECEX/PE – TCU	<p>DETERMINAR A CBTU QUE;</p> <ul style="list-style-type: none"> - FORMALIZAR O RECEBIMENTO DO CONTRATO 034-98/DT E ATENTE PARA OS ARTS 55 E 73 DA LEI 8666. - QUANDO DA MEDAÇÃO DOS SERVIÇOS DE COMPLEMENTAÇÃO DAS OBRAS CIVIS E INSTALAÇÕES DAS ESTAÇÕES OBJETO DO CONTRATO 004-04/DT, PROCEDA AO CÁLCULO PRO-RATA, ITEM A ITEM, COM BASE NA RESPECTIVA PARTICIPAÇÃO, EM RELAÇÃO AO VALOR ORÇADO. PROCESSO 002.862/2004-9. ACÓRDÃO 755/2004-TCU-PLENÁRIO, DE 16 Jun 2004.
BAHIA PROT 21871/2004	OFÍCIO Nº 2166/2004, DE 22 OUT 2004, SECEX/BA – TCU	<p>DETERMINAR A CBTU QUE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PROMOVA O FUNCIONAMENTO DO CONSELHO DIRETOR DO CONVÊNIO. PROCESSO 004.945/2004-2. ACÓRDÃO 1.599/2004
BAHIA PROT 18160/2004	MEMO/0164-2004/GAB, DE 03 SET 2004	NÃO HÁ DETERMINAÇÕES A CUMPRIR. PROCESSO 004.688/2004-3. ACÓRDÃO 989/2004-TCU-PLENÁRIO.
CEARÁ PROT 11227/2004	OFÍCIO DE REQUISIÇÃO Nº 05/2004, DE 08 JUN 2004, SECEX/CE – TCU	<p>APRESENTAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DEMONSTRATIVO DE PAGAMENTOS E DESEMBOLSOS EFETUADOS ATÉ ESTA DATA. - LIMITE DE CRÉDITO DISPONÍVEL, ESPECIFICANDO AS FONTES DE FINANCIAMENTO. - EXTRATO DA CONTA CORRENTE (BB), MOVIMENTADORA DOS RECURSOS JBIC.
CEARÁ	OFÍCIO Nº 722/2004, DE 19 AGO 2004, SECEX/CE – TCU	<p>DETERMINAR A CBTU QUE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - INCLUA E ATUALIZE NO SIASG AS INFORMAÇÕES CONCERNENTES AOS CONTRATOS E CONVÊNIOS NO PRAZO DE 30 DIAS A CONTAS DA CIÊNCIA DA CONCLUSÃO PELO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO,

PROT 17985/2004		ORÇAMENTO E GESTÃO DO MÓDULO DO SISTEMA. PROCESSO 007.545/2004-4. ACÓRDÃO 1.117/2004-TCU-PLENÁRIO, DE 11 AGO 2004.
GOIÁS PROT 14778/2004	OFÍCIO Nº 568/2004, DE 16 JUL 2004, SECEX/GO – TCU	DETERMINAR A CBTU QUE: QUANDO DA CELEBRAÇÃO DO CONVÊNIO COM O ESTADO DE GOIÁS PARA IMPLANTAÇÃO DOS SIETMA DE TRANSPORTE TENHA PARTICIPAÇÃO EFETIVA NA ELABORAÇÃO DO PROJETO BÁSICO, INCLUSIVE QUANTO À AVALIAÇÃO DA VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA DESSA OBRA. PROCESSO 003.024/2004-9. ACÓRDÃO 877/2004-TCU-PLENÁRIO.

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
RIO DE JANEIRO	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA 140787/001, DE 31 MAI 2004	<p>INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE FORTALEZA</p> <ul style="list-style-type: none">- ATAS DE REUNIÕES, DILIGÊNCIAS, RECOMENDAÇÕES E DECISÕES DO JBIC COM COMPROVAÇÕES DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS.- DILIGÊNCIAS, RECOMENDAÇÕES E DECISÕES PORVENTURA EMANADAS DO TCU COM COMPROVAÇÕES DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS.- COMPROVAÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS VISANDO O ATENDIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DO RELATÓRIO DE AUDITORIA 117461 RELATIVO AO EXERCÍCIO 2002 INCLUSIVE AS REALACIONADAS AO ÓRGÃO EXECUTOR – METROFOR.- RELAÇÃO DAS UNIDADES DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA CBTU AFETAS AO GERENCIAMENTO E AO ACOMPANHAMENTO DAS ATIVIDADES DO PROJETO, COM A DESCRIÇÃO DA RESPONSABILIDADE DE CADA UMA DAS UNIDADES.- AVISOS DE MOVIMENTAÇÃO DE RECURSOS – AMR E RESUMOS MENSais DE MOVIMENTAÇÃO DE RECURSOS – RMMR.- RELATÓRIOS DE PROGRESSO DO PROJETO RELATIVOS A 2003 E RELATÓRIOS ENVIADOS PELA HARZA E PELA CONCREMAT E OS RESUMOS ELABORADOS PELO DENOR.- DEMONSTRAÇÃO DO ORÇAMENTO E EXECUÇÃO DO PAGAMENTO ATÉ 31/12/2003.- EXTRATOS BANCÁRIOS DA CONTA ESPECIAL E DA CONTA DE RENDIMENTOS CONTENDO A MOVIMENTAÇÃO NO EXERCÍCIO 2003, ASSINADOS PELO GERENTE DO BANCO DO BRASIL COM AS RESPECTIVAS CONCILIAÇÕES.- EXTRATOS BANCÁRIOS DA CONTA DO EMPRÉSTIMO EMITIDOS PELO JBIC CONTENDO A MOVIMENTAÇÃO NO EXERCÍCIO 2003.- CÓPIA DOS EXTRATOS BANCÁRIOS DA CONTA CORRENTE DA METROFOR PARA MOVIMENTAÇÃO DOS RECURSOS DO PROJETO COM A MOVIMENTAÇÃO NO EXERCÍCIO 2003.- COMPROVAÇÃO DA TRANSFERÊNCIA AO TESOURO NACIONAL DOS RENDIMENTOS NO EXERCÍCIO 2003, RESULTANTES DAS APLICAÇÕES DO SALDO DISPONÍVEL NA CONTA ESPECIAL.- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS BÁSICAS, NOTAS EXPLICATIVAS E INFORMAÇÕES FINANCEIRAS COMPLEMENTARES DO PROJETO E CONTROLE DE PROCESSOS DE IMPORTAÇÃO.- COMPROVAÇÃO DOS PAGAMENTOS DOS ENCARGOS FINANCEIROS (JUROS E TAXA DE COMPROMISSO) E DAS PARCELAS DO

PROT 12053/2004		RESSARCIMENTO DO EMPRÉSTIMO NO EXERCÍCIO 2003.
RIO DE JANEIRO PROT 12051/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA 145459/001, DE 31 MAI 2004	<p>INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE FORTALEZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - ATAS DE REUNIÕES, DILIGÊNCIAS, RECOMENDAÇÕES E DECISÕES DO BIRD COM COMPROVAÇÕES DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS. - DILIGÊNCIAS, RECOMENDAÇÕES E DECISÕES PORVENTURA EMANADAS DO TCU COM COMPROVAÇÕES DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS. - RELAÇÃO DAS UNIDADES DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA CBTU AFETAS AO GERENCIAMENTO E AO ACOMPANHAMENTO DAS ATIVIDADES DO PROJETO, COM A DESCRIÇÃO DA RESPONSABILIDADE DE CADA UMA DAS UNIDADES. - RELATÓRIOS DE PROGRESSO DO PROJETO. - DEMONSTRAÇÃO DO ORÇAMENTO E EXECUÇÃO DO PROGRAMA ATÉ 31/12/2003. - EXTRATOS BANCÁRIOS DA CONTA ESPECIAL E DA CONTA DE RENDIMENTOS CONTENDO A MOVIMENTAÇÃO NO EXERCÍCIO 2003, ASSINADOS PELO GERENTE DO BANCO DO BRASIL COM AS RESPECTIVAS CONCILIAÇÕES. - EXTRATOS BANCÁRIOS DA CONTA DO EMPRÉSTIMO EMITIDOS PELO BIRD CONTENDO A MOVIMENTAÇÃO NO EXERCÍCIO 2003. - CÓPIA DOS EXTRATOS BANCÁRIOS DA CONTA CORRENTE DA METROFOR PARA MOVIMENTAÇÃO DOS RECURSOS DO PROJETO COM A MOVIMENTAÇÃO NO EXERCÍCIO 2003. - DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS BÁSICAS, EXPLICATIVAS E INFORMAÇÕES FINAIS COMPLEMENTARES DO PROJETO.
RIO DE JANEIRO PROT 12054/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA 140787/002, DE 09 JUN 2004	<p>INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE FORTALEZA</p> <p>JUSTIFICAR O NÃO ENCAMINHAMENTO AO BANCO DAS PRESTAÇÕES DE CONTAS JÁ EFETUADAS PELA METROFOR, ESPECIFICANDO A BASE LEGAL E/OU CONTRATUAL PARA SEU FUNDAMENTO – 19 (PARTE), 20 A 28 PG. INTERNACIONAL (PARTE), SERV. TRANSP. INTERMUN. (PARTE).</p>
RIO DE JANEIRO	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA 145459/002, DE 09 JUN 2004	<p>INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE FORTALEZA</p> <p>APRESENTAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DOCUMENTO DA REVISÃO CONJUNTA (BANCO, MUTUÁRIO E ESTADO) REALIZADA EM NOV 2003 SOBRE O PROGRESSO NA EXECUÇÃO DO PROJETO, EM CONFORMIDADE COM O ESTABELECIDO NA ALÍNEA “A” DA SEÇÃO 2.08 DA CLÁUSULA II DO CONTRATO; - APROVAÇÃO DO BANCO DO PLANO DE AÇÃO CONCLUÍDO PELA CCCBTU RELATIVO AO “FORTALECIMENTO DO SEU SISTEMA DE GERÊNCIA FINANCEIRA” A FIM DE CAPACITÁ-LA A PRODUZIR AS INFORMAÇÕES MENCIONADAS NA SEÇÃO 3.03 DA CLÁUSULA III DO CONTRATO; - COMPROVAÇÃO DO REGISTRO DO EMPRÉSTIMO

PROT 12052/2004		NO BCB NOS TERMOS DA ALÍNEA "A" DA SEÇÃO 6.02 DA CLÁUSULA VI DO CONTRATO.
RIO DE JANEIRO PROT 12762/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA 140787/003, DE 25 JUN 2004	<ul style="list-style-type: none"> - COMPROVAÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PELA CBTU PARA ATENDIMENTO À DETERMINAÇÃO 9.1.2 DO ACÓRDÃO 1.609/2003 – PLENÁRIO DO TCU, QUE VERSA SOBRE O REGISTRO DE TODOS OS CONTRATOS EM ANDAMENTO NO SIASG NOS TERMOS DO ARTIGO 18 DA LEI 10.524/2002. - CÓPIA DO TERMO ADITIVO AO CONTRATO 03/METROFOR/2002 FIRMADO COM A ASTEF, COM AS CLÁUSULAS DE PENALIDADES E VALORES DE MULTAS CONFORME INCISO VII DO ART. 55 DA LEI 8.666, CONFORME COMPROMISSO DA ASSESSORIA JURÍDICA DA METROFOR. - COMPROVAÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS PARA RESSARCIMENTO DO VALOR DE US\$ PAGA A MAIOR EM 2002 NAS FATURAS S131328 E 131329, DA ALSTON TRANSPORT S. A. - JUSTIFICAR A AUSÊNCIA DO REGISTRO DO CONVÉNIO 002-98 (JBIC/FOR) NO SIAFI. - COMPROVAÇÃO DAS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS OU A ADOTAR PARA REGULARIZAR A EXTRAPOLAÇÃO DO LIMITE ORÇADO ESTABELECIDO NA CATEGORIA 4 DA TABELA DE ALOCAÇÃO DE FUNDOS DO PROJETO NOS TERMOS DA CLÁUSULA II DA SEÇÃO 3 DO CONTRATO DE EMPRÉSTIMO. - RELATÓRIOS OU OUTROS DOCUMENTOS QUE COMPROVEM O MONITORAMENTO REALIZADO SOBRE OS IMPACTOS AMBIENTAIS DECORENTES DA IMPELIMENTAÇÃO DO PMTF CONFORME SEÇÃO 10.06 DO ARTIGO X DAS CONDIÇÕES GERAIS.
RIO DE JANEIRO PROT 11878/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA 145459/003, DE 16 JUN 2004	<ul style="list-style-type: none"> - CÓPIA DA FOLHA DO ANEXO DA LOA 2003 QUE CONTEMPLE A DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA PARA O PROJETO, POR PROGRAMA/FONTE, DISCRIMINANDO AS PARCELAS RELATIVAS A CADA ESTÁGIO. - ESCLARECER AS RAZÕES PARA A INEXECUÇÃO DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA FIXADA PARA O 2º ESTÁGIO, FUNDAMENTANDO-AS EM SEUS ASPECTOS LEGAIS E DISCRIONÁRIOS. INFORMANDO NÚMEROS DE LEIS, DECRETOS ETC., ASSIM COMO CORRESPONDÊNCIAS QUE RESPALDEM O ASPECTO DISCRIONÁRIO. - INFORMAR SE ESTÃO CONTEMPLADAS AÇÕES PARA O 2º ESTÁGIO DO PROJETO NO PPA/2004/2007. CASO NEGATIVO, JUSTIFICAR E INFORMAR PROVIDÊNCIAS ADOTADAS E A ADOTAR VISANDO INCLUIR. - EXISTINDO AÇÕES PARA O 2º ESTÁGIO DO PROJETO NO PPA/2004/2007 APRESENTAR CÓPIA DO ANEXO DO PPA E CÓPIA DA FOLHA ANEXA DA LOA/2004 QUE CONTEMPLE A DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA PARA O PROJETO, DETALHADA POR PROGRAMA/FONTE, DISCRIMINANDO AS PARCELAS RELATIVAS A CADA ESTÁGIO.
RIO DE JANEIRO	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/01, DE 18 AGO	INFORMAÇÕES SOBRE AS AÇÕES FISCALIZADORAS POR PARTE DA CBTU/ METROFOR E CTS PARA OS PROJETOS DE IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS DE

PROT 17266/2004	2004	TRENS URBANOS DE RECIFE, SALVADOR, FORTALEZA E BELO HORIZONTE.
RIO DE JANEIRO PROT 17344/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/02, DE 18 AGO 2004	INFORMAÇÕES SOBRE OS ACÓRDÃOS DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO N°S 753, 788, 1.709, 1.256, 631 E 1290/2003 E 554/2004.
RIO DE JANEIRO PROT 17327/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/03, DE 18 AGO 2004	INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO URBANO DE PASSAGEIROS
RIO DE JANEIRO PROT 16831/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/04, DE 20 AGO 2004	INFORMAÇÕES SOBRE A CONCORRÊNCIA SA-11 PARA AQUISIÇÃO DE SEIS TRENS UNIDADE ELÉTRICAS (24 CARROS DE PASSAGEIROS) PARA O METRO DE SALVADOR.
RIO DE JANEIRO PROT 16832/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/05, DE 18 AGO 2004	INFORMAÇÕES SOBRE O CONTRATO 009-1999/DT, FIRMADO COM A ENGENHARIA ORPLAN LTDA., PARA SUPERVISÃO TÉCNICA DO PROGRAMA DE REVISÃO GERAL E MODERNIZAÇÃO DA FROTA DE MATERIAL RODANTE DO SISTEMA DE TRENS URBANOS DE RECIFE.
RIO DE JANEIRO PROT 17343/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/06, DE 20 AGO 2004	INFORMAÇÕES SOBRE O CONTRATO 002-2004/DT, FIRMADO COMA NORONHA ENGENHARIA S/A., PARA SUPERVISÃO DA CONSTRUÇÃO DO METRO DE SALVADOR.
RIO DE JANEIRO PROT 17268/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/07, DE 20 AGO 2004	INFORMAÇÕES A POSIÇÃO DA CBTU EM RELAÇÃO AO 2º ESTÁGIO DO PTMF, CONSIDERANDO QUE O CONTRATO DE FINANCIAMENTO, BIRD-7083-BR NÃO ESTÁ CONTEMPLADO NO PPA 2004/7. INFORMAR PORQUE OS VALORES CONSTANTES DO ESTUDO DE CENÁRIOS PLURIANUAIS DE INVESTIMENTO 2004/7 NÃO CONSTAM DO CENÁRIO MÍNIMO. INFORMAR, COM RELAÇÃO AO CONTRATO JBIC SE SERÁ UTILIZADO O VALOR TOTAL CONTRATADO E, CASO NEGATIVO, QUAL A PREVISÃO DE UTILIZAÇÃO.
RIO DE JANEIRO PROT 17209/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/08, DE 23 AGO 2004	INFORMAR: - SE A CBTU FIXOU PADRÕES DE APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIO GERENCIAL E ESTABELECEU NORMAS DE ACOMPANHAMENTO POR PARTE DA ENEFER E ECOPLAN PARA RECIFE E BELO HORIZONTE. INFORMAR SE HOUVE ORIENTAÇÃO À CTS E METROFOR COM RELAÇÃO À PROMON E HARZAHIDROBRASILEIRA.
RIO DE JANEIRO PROT 17300/2004	SOLICITAÇÃO DE AUDITORIA Nº 150547/09, DE 24 AGO 2004	- COMO FORAM DEFINIDAS AS ATRIBUIÇÕES DA CBTU NOS CONTRATOS DE EMPRÉSTIMO BH/REC/SAL/FOR – 1º E 2º ESTÁGIOS.

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

UG	DOCUMENTO/DATA	RECOMENDAÇÃO
NÃO HÁ		