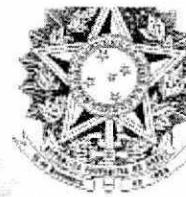


# **Relatório de Auditoria Anual de Contas**



Presidente da República

Controladoria-Geral da Fazenda

Secretaria Especial de Controle Interno

**Unidade Auditada: CBTU**

Exercício: 2014

Município: Rio de Janeiro - RJ

Relatório nº: 201504109

UCI Executora: CONTROLADORIA REGIONAL DA UNIÃO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

---

## **Análise Gerencial**

Senhor Chefe da CGU-Regional/RJ,

Em atendimento à determinação contida na Ordem de Serviço n.º 201504109, e consoante o estabelecido na Seção III, Capítulo VII da Instrução Normativa SFC n.º 01, de 06 de abril de 2001, apresentamos os resultados dos exames realizados sobre a prestação de contas anual apresentada pela CBTU.

### **1. Introdução**

Os trabalhos de campo foram realizados no período de 29 de junho de 2015 a 3 de julho de 2015, por meio de testes, análises e consolidação de informações coletadas ao longo do exercício sob exame e a partir da apresentação do processo de contas pela unidade auditada, em estrita observância às normas de auditoria aplicáveis ao Serviço Público Federal.

Nenhuma restrição foi imposta à realização dos exames.

O Relatório de Auditoria encontra-se dividido em duas partes: Resultados dos Trabalhos, que contempla a síntese dos exames e as conclusões obtidas; e Achados de Auditoria, que contém o detalhamento das análises realizadas, consistindo, assim, em subsídio ao julgamento das contas apresentadas pela Unidade ao Tribunal de Contas da União – TCU.

Registra-se que os Achados de Auditoria apresentados neste relatório foram estruturados, preliminarmente, em Programas e Ações Orçamentárias organizados em títulos e subtítulos, respectivamente, segundo os assuntos com os quais se relacionam

diretamente. Posteriormente, apresentam-se as informações e as constatações que não estão diretamente relacionadas a Programas/Ações Orçamentários específicos.

## **2. Resultados dos trabalhos**

De acordo com o escopo de auditoria firmado, por meio da Ata de Reunião realizada em 11 de novembro de 2014, entre CONTROLADORIA REGIONAL DA UNIÃO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO e a SECRETARIA DE CONTROLE EXTERNO DA ADMINISTRAÇÃO INDIRETA NO RIO DE JANEIRO – SECEX ESTATAIS/RJ, foram efetuadas as seguintes análises:

Item a) - As constatações apontadas no relatório de auditoria de gestão deverão versar, preferencialmente, sobre os responsáveis arrolados nas contas;

Item b) - Em relação aos conteúdos específicos exigidos de unidade auditada na Parte B do Anexo II da Decisão Normativa TCU 134/2013, deve-se avaliar as informações prestadas pelos dirigentes, no mínimo, quanto à completude e veracidade;

Item c) – Passivo Previdenciário: acompanhamento do andamento das ações de equacionamento do passivo previdenciário da CBTU – REFER;

Item d) – Contencioso: Identificação dos fatores recorrentes que ensejam a propagação de novas ações judiciais contra a CBTU;

Item e) – Recursos Humanos: Análise de possíveis inconsistências na implementação do Plano de Empregos e Salários (PES 2010), no que tange aos reflexos financeiros no exercício de contas;

Item f) - Investimentos em modernização e manutenção da infraestrutura dos sistemas metroviários da CBTU:

1 - Análise da efetividade dos investimentos, confrontando os recursos solicitados pela CBTU, os aprovados na LOA e os efetivamente aplicados;

2 – Análise do juízo de valor sobre as informações contidas no item 52 da Parte B do Anexo II da Decisão Normativa TCU 134/2013:

- Demonstrativo de ações judiciais e de penhoras/valores bloqueados (valores e nº de ações, por tipo e região; valores penhorados/bloqueados no exercício X valores recuperados);

- Apresentação e análise dos índices observados, no exercício do relatório de gestão e nos quatro exercícios anteriores, dos seguintes indicadores, consolidados e por superintendência regional: capacidade instalada (Km de extensão de vias, quantidade de TUEs, quantidade de locomotivas, quantidade

de carros); quantidade de passageiros transportados; média de passageiros transportados por dia útil; receita operacional; receita não operacional; custo total; custo unitário; tarifa efetiva média; taxa de cobertura plena; regularidade (%); pontualidade (%); municípios atendidos; efetivo de pessoal operacional; acidentes por milhão de passageiros transportados; confiabilidade do sistema e do material rodante (por sistema); taxa de ocupação (por sistema); número de reclamações recebidas pela Ouvidoria (por Superintendência de Trens Urbanos - STU); valor pago por concessões judiciais de pensões por acidentes;

- Demonstrativo dos recursos aplicados na recuperação e modernização dos sistemas (recursos solicitados pela CBTU x aprovados na LOA x efetivamente aplicados, com respectivas justificativas);
- Demonstrativo do subsídio por sistema (segregado entre os operados pela CBTU e os já transferidos); e
- Demonstrativo do déficit operacional (Receitas totais – Custo total, por STU e agregado).

## **2.1 Avaliação da Conformidade das Peças**

A CBTU elaborou todas as peças a ela atribuídas, conforme DN TCU n.º 140/2014 e o Relatório de Gestão da Unidade contempla os conteúdos obrigatórios, nos termos do Anexo II da DN TCU nº 134/2013, partes “A” e “B”.

Como o Rol de Responsáveis encaminhado ao TCU não estava de acordo com o definido no artigo 63 da IN TCU 63/2010, foi solicitada, mediante Nota de Auditoria n.º 201504109/001, a apresentação do documento corrigido para substituição no processo de prestação de contas. O referido documento foi apresentado e encontra-se anexado ao presente relatório.

## **2.2 Avaliação do Cumprimento das Determinações/Recomendações do TCU**

O último processo de avaliação de contas efetuado na CBTU ocorreu em 2012, sobre o exercício de 2011.

Verificou-se que nos exercícios de 2012, 2013 e 2014, não foram emitidos acórdãos com determinação específica do TCU à CGU, para serem acompanhados junto à CBTU.

## **2.3 Avaliação do Cumprimento das Recomendações da CGU**

Realizou-se uma revisão das 17 recomendações emitidas pela CGU e ainda pendentes de atendimento pela CBTU. Como resultado desta análise, restaram 9 recomendações ainda pendentes de atendimento, apresentadas resumidamente a seguir:

- Uma delas, relativa ao cadastramento no SPIUnet, depende apenas de ações da própria CBTU;
- Quatro delas estão relacionadas à área de TI e dependem de recursos para serem desenvolvidas;
- Duas delas estão relacionadas ao processo de melhoria dos controles internos da UJ e envolvem reestruturação da companhia e o desenvolvimento de seu Planejamento Estratégico, processos em andamento;
- Aquela que se refere ao Metrô/DF está em andamento, mas envolve ações que não cabem à CBTU; e
- A relativa ao VLT de Maceió, encontra-se em andamento com prazo de implementação estimado para o final de 2017.

## **2.4 Avaliação da Gestão de Passivos sem Previsão Orçamentária**

Tendo como base o Relatório de Gestão 2014 da CBTU, foi analisada a evolução dos custos das concessões judiciais de pensões por acidentes nos últimos cinco anos (2010 a 2014). Considerando-se o panorama conjunto das nove UGs da CBTU, verificou-se um crescimento no valor total das aludidas concessões de 24,77% ao longo do período. A UG do Rio de Janeiro responde sozinha por 69,56% do total deste custo, sendo que a UG de Fortaleza foi a que registrou o maior crescimento ao longo do período (96,82%).

Também foi analisado o quadro “Demonstrativo de ações judiciais e de penhoras/valores bloqueados (valores e nº de ações, por tipo e região; valores penhorados/bloqueados no exercício X valores recuperados)” de onde se verifica que o quantitativo total de ações sofreu um acréscimo de 27,74%, entre 2010 e 2014, motivado pelo crescimento das ações trabalhistas (31,62%) e fiscais (413,83%).

As ações trabalhistas estão concentradas principalmente em Pernambuco (44,2% do total) e Minas Gerais (24,1% do total) e representam 60,84% do total de ações na carteira da CBTU, o que será motivo de análise em ponto específico deste Relatório.

No que tange aos valores penhorados e bloqueados, apesar da existência de valores recuperados em 2014, o valor total aumentou 12,81%, entre 2013 e 2014.

A administração do contencioso da CBTU é realizada por um escritório de advocacia contratado para patrocinar suas causas. O controle exercido sobre a execução deste contrato apresenta falhas, não havendo procedimentos internos que definam a forma de interação entre o escritório contratado, os departamentos jurídicos da empresa (na Administração Central e nas regionais) e os demais setores envolvidos nos temas das demandas judiciais. Com isso, a defesa fica prejudicada, ocasionando, inclusive, a

sucumbência em processos nos quais a CBTU possui total condição de comprovar sua razão. Além disso, identificou-se a inexistência de um acompanhamento gerencial e sistemático das demandas em curso que permita à empresa identificar temas que são, reiteradamente, objeto de ações judiciais e adotar as medidas corretivas/preventivas necessárias. Desta forma, a atuação da CBTU no sentido de prevenir novas demandas judiciais ou evitar o insucesso nas demandas já em andamento se mostrou intempestiva. O fato da CBTU perder causas devido ao uso de argumentos incompletos na defesa ou à não apresentação de documentação comprobatória ao juízo, mesmo nos casos em que lhe assiste total razão quanto ao objeto do pleito, incentiva os empregados a buscarem a justiça cada vez mais. Por tudo isso, observa-se que o passivo judicial da CBTU cresce em ritmo acelerado.

No que se refere ao passivo previdenciário relativo à dívida da CBTU com a REFER, que alcançou o montante atualizado de R\$ 1.816.719.143,87, em 31/12/2014, observou-se que, embora tenha sido firmado um acordo judicial, este não foi honrado pela CBTU, o que enseja a penhora de parte da receita operacional da empresa, desde 2007. Mesmo com a penhora, o montante da dívida continua crescendo, já que os valores penhorados não cobrem sequer os custos decorrentes da atualização da dívida, conforme índices previstos nos instrumentos de reconhecimento da mesma pela CBTU. Em novembro de 2014, a credora propôs novo acordo e a devedora está aguardando posicionamento do Ministério das Cidades quanto à possibilidade de aceitação do mesmo. Verificou-se que o principal empecilho para o equacionamento da dívida é uma divergência de posicionamento entre órgãos federais quanto à legalidade da assunção integral da mesma pela CBTU, bem como sobre a regularidade dos instrumentos pelos quais a CBTU a assumiu. Como esta divergência ocorreu inclusive entre unidades de consultoria jurídica da AGU, o assunto foi encaminhado para análise e deliberação do Advogado Geral da União, responsável por uniformizar as jurisprudências no âmbito administrativo, mas ainda não houve manifestação.

## 2.5 Avaliação da Gestão de Pessoas

A implantação do Plano de Empregos e Salários de 2010 - PES 2010 ocorreu em abril de 2010 e, desde então, inúmeras demandas judiciais foram ajuizadas pelos empregados, questionando o enquadramento realizado. Identificou-se que a maior parte destas demandas diz respeito ao enquadramento nos sistemas dos cargos Assistente Operacional - ASO e Assistente de Manutenção - ASM, que foi realizado de forma matemática, sem considerar as tarefas efetivamente executadas por cada empregado, embora houvesse distinção entre as atribuições previstas para cada sistema. A CBTU, embora tenha constituído uma comissão, ainda em 2010, e corrigido alguns enquadramentos considerados excepcionais, não conseguiu solucionar de forma definitiva os problemas inerentes ao plano e evitar a proliferação das reclamações trabalhistas relacionadas a ele. Em 2014, foi contratado um serviço de consultoria com o objetivo de identificar as distorções do referido plano e implementar as correções necessárias.



## **2.6 Avaliação dos Indicadores de Gestão da UJ**

Foram realizadas análises sobre as informações contidas nos seguintes quadros, apresentados pela CBTU, em seu Relatório de Gestão 2014:

- Quadro de “Desempenho Empresarial”, atendendo ao que consta no item 52, da Parte B, do Anexo II da Decisão Normativa do TCU, contendo os índices observados, no exercício do relatório de gestão e nos quatro exercícios anteriores, para os seguintes indicadores, consolidados e por superintendência regional: capacidade instalada (Km de extensão de vias, quantidade. TUEs, quantidade. locomotivas, quantidade. carros); quantidade de passageiros transportados; média de passageiros transportados por dia útil; receita operacional; receita não operacional; custo total; custo unitário; tarifa efetiva média; taxa de cobertura plena; regularidade (%); pontualidade (%); municípios atendidos; efetivo de pessoal operacional; acidentes por milhão de passageiros transportados; confiabilidade do sistema e do material rodante (por sistema); taxa de ocupação (por sistema); e
- Quadro contendo o número de atendimentos aos cidadãos, por canal de atendimento e por Superintendência de Trens Urbanos – STU.

Acerca do Desempenho Empresarial, verificou-se um aumento global de 63% na quantidade de passageiros nos últimos seis anos, embora com redução expressiva nas STUs de Natal (23%) e João Pessoa (43%) e aumento expressivo na STU de Recife (83,9%).

Houve entre 2009 e 2014 um aumento de 74% na Receita Operacional, diretamente relacionado com o aumento no quantitativo de passageiros no período, citado acima, e também com o aumento da tarifa efetiva média, de 6,7%.

Já o custo total da empresa nos últimos seis anos sofreu um aumento de quase 80%. Neste aspecto cabe destacar que em 2014 o crescimento do custo total foi de apenas 3,7% comparado a 2013. Este aumento dos custos entre 2009 e 2014 sofreu reflexo direto do aumento de 114% nos custos de pessoal no mesmo período.

Verificou-se ainda uma piora no indicador “pontualidade” que, no âmbito global, caiu de 91,8% para 88,6%. O índice de 2013 foi praticamente mantido em 2014, mostrando que não houve nenhum impacto positivo no exercício.

Acerca dos indicadores de atendimento ao cidadão, verifica-se que a CBTU possui diversos canais de comunicação com os usuários, tais como “ouvidoria”, “serviço de atendimento ao cliente - SAC”, “fale conosco” e “serviço de informação ao cidadão – SIC” e que somente as STUs de Belo Horizonte e Recife apresentaram maior detalhamento acerca dos atendimentos prestados, com classificação das demandas, o que, a nosso ver, propicia melhor gerenciamento destas demandas e deveria ser adotado como boa prática pelas demais Superintendências.

## **2.7 Avaliação dos Resultados Quantitativos e Qualitativos da Gestão**

Foram realizadas as análises de juízo de valor sobre as informações contidas nos seguintes quadros, apresentados pela CBTU, em seu Relatório de Gestão 2014:

- demonstrativo dos recursos aplicados na recuperação e modernização dos sistemas (recursos solicitados pela CBTU x aprovados na LOA x efetivamente aplicados, com respectivas justificativas);
- demonstrativo do subsídio por sistema (segregado entre os operados pela CBTU e os já transferidos) e no demonstrativo do déficit operacional (Receitas totais – Custo total, por STU e agregado);
- análise da efetividade dos investimentos em projetos efetuados pela CBTU em 2014.

Além disso, foi realizada a análise da efetividade dos investimentos da UJ, confrontando os recursos solicitados pela CBTU, os aprovados na LOA e os efetivamente aplicados. Esta análise abrangeu todos os tipos de investimentos presentes na proposta orçamentária CBTU de 2014 e realizados pela UJ no mesmo exercício, isto é, em “Projetos”, em “Reaparelhamento administrativo” e em “Adequação à acessibilidade universal”.

Observou-se que, com relação aos “Projetos”, houve alguns casos de ausência de limite para movimentação e empenho, em 2014, resultando na falta de execução com o orçamento de 2014, havendo alguma execução apenas para aqueles que possuíam restos a pagar de exercícios anteriores.

Em todos os casos analisados, considerou-se que os gastos efetuados foram efetivos, uma vez que estes estavam ligados diretamente às atividades que constituíram as ações analisadas e contribuíram para a sua evolução, de acordo com o verificado em sua execução física. Destaca-se, entretanto, que, em algumas situações, os grandes valores que vêm de restos a pagar de anos anteriores e que ficam para os anos seguintes, dificultam uma análise mais detalhada. Além disso, faz-se necessário um estudo sobre os problemas que envolveram o grande número de licitações desertas em 2014 e que impactaram a evolução física das ações, no mesmo período. Outros itens a serem considerados são a falta de limite financeiro no final de 2014 e a liberação tardia desses mesmos recursos, constituindo-se em fatores externos limitantes para a execução dos gastos das ações (projetos, etc), restringindo suas respectivas evoluções e prejudicando a efetividade dos investimentos.

## **2.8 Avaliação do CGU/PAD**

No que alude à implementação e utilização do sistema CGUPAD, verificou-se que desde o exercício de 2010, quando sofreu uma Inspeção Correcional pelo Núcleo de Correição da CGU – NACOR/RJ que redundou no Relatório nº 01/2010, que a CBTU

vinha informando sua pretensão de criar um grupo de trabalho para tratar do assunto. No entanto, passados cinco exercícios, a CBTU ainda não logrou a obtenção de uma estrutura adequada às suas necessidades na área de correição, uma utilização plena do sistema CGUPAD conforme se verifica nas informações constantes em seus Relatórios de Gestão. Ressalte-se ainda que o supracitado Relatório nº 01/2010 trouxe 17 recomendações ainda não totalmente implementadas pelo Gestor, conforme apresentado em ponto específico deste Relatório.

A unidade apresentou a Proposição nº 07902014/DA, com a aprovação da proposta apresentada pelo Grupo de Trabalho GT-PAD 449-2013, segundo a qual a área de Recursos Humanos da CBTU (Administração Central, com Gestão Nacional e as Superintendências Regionais, com a Gestão Regional), exercerá todas as atividades inerentes à gestão dos processos de sindicância e dos processos administrativos disciplinares, bem como de toda a gestão e operacionalização do sistema CGUPAD. A UJ informou que ainda está trabalhando na montagem dessas estruturas e suas respectivas atividades.

Quanto à existência de normativos internos, a CBTU informou que, apesar de já ter elaborado seu Manual Disciplinar, ainda não existem normas internas que regulem o registro de informações no sistema CGUPAD.

Importa destacar que, de acordo com levantamento realizado pela UJ, até junho de 2015 existiam 468 processos pendentes de cadastramento no sistema CGUPAD.

### **3. Conclusão**

Eventuais questões formais que não tenham causado prejuízo ao erário, quando identificadas, foram devidamente tratadas por Nota de Auditoria e as providências corretivas a serem adotadas, quando for o caso, serão incluídas no Plano de Providências Permanente ajustado com a UJ e monitorado pelo Controle Interno. Tendo sido abordados os pontos requeridos pela legislação aplicável, submetemos o presente relatório à consideração superior, de modo a possibilitar a emissão do competente Certificado de Auditoria.

Rio de Janeiro/RJ, 21 de agosto de 2015.

**Nome:** JANINA SCHMIDT DE ANDRADE LIMA  
**Cargo:** ANALISTA DE FINANÇAS E CONTROLE

**Assinatura:**

**Nome:** LUIZ FERNANDO SEABRA MONTEIRO LAZARO  
**Cargo:** ANALISTA DE FINANÇAS E CONTROLE

**Assinatura:**

Relatório supervisionado e aprovado por:

Chefe da Controladoria Regional da União no Estado do Rio De Janeiro

---

**Achados da Auditoria - nº 201504109**

**1 GESTÃO FINANCEIRA**

**1.1 RECURSOS EXIGÍVEIS**

**1.1.1 FORNECEDORES**

**1.1.1.1 INFORMAÇÃO**

**Gestão do contencioso judicial da CBTU.**

**Fato**

Em auditoria realizada em 2013 pelo TCU, que deu origem ao Acórdão 1.994/2014 - Plenário, foram identificadas diversas fragilidades na gestão do contencioso judicial da CBTU, especialmente no que se refere ao aumento contínuo e significativo do número de demandas judiciais em curso e às falhas na fiscalização exercida pela CBTU sobre a atuação do escritório de advocacia contratado para patrocinar suas causas, mediante Contrato n.º 012-2013/P.

No referido Acórdão, embora não tenha sido exarada determinação pelo Tribunal quanto à gestão do contencioso, foi emitida a seguinte recomendação:

*"recomendar à Companhia Brasileira de Trens Urbanos que estabeleça, e torne efetivos, controles internos para gestão do seu contencioso judicial e para assegurar o fiel cumprimento dos contratos celebrados com escritórios de advocacia para garantir a defesa judicial dos seus direitos e interesses (contencioso judicial)".*

O Contrato de serviços advocatícios vigente atualmente é o mesmo que passou pela avaliação do TCU. Naquela ocasião, foi constatado que o gestor do contrato, que era o Gerente Geral Jurídico da GAJUR/AC, acumulava, ainda, a função de fiscal do contrato em três coordenações técnicas da empresa (São Paulo, Salvador e Fortaleza). Observou-se que, após recomendação do tribunal, foram nomeados outros fiscais para estas localidades, permanecendo o Gerente Geral Jurídico apenas como gestor do contrato.

Conforme Resolução de Diretoria n.º 010/2007, o gestor tem como atribuição, entre outras, responder pelo controle e acompanhamento do serviço e zelar pelo fiel cumprimento das cláusulas do contrato, coordenando e orientando a atuação dos fiscais. Os fiscais, por outro lado, têm por atribuição, entre outras, responder pela fiel execução do instrumento contratual, inclusive quanto à qualidade.

Conforme informações prestadas pelo gestor, o acompanhamento da execução do contrato é feito de forma regional, por cada fiscal, não havendo um acompanhamento gerencial sistemático em nível nacional. Ressalta-se que, de acordo com o organograma da empresa, não há hierarquia entre o setor jurídico da Administração Central e os das unidades regionais.

Com o objetivo de fazer um levantamento da situação do contencioso da empresa, esta equipe solicitou, por meio da SA201409176/001, de 10/09/2014, relação das ações judiciais em curso. Em resposta, foi apresentada uma planilha de ações judiciais em andamento, atualizada até julho de 2014. A equipe identificou diversos dados incompletos e/ou incorretos na referida planilha e, mediante SA201410769/001, de 25/09/2014, solicitou nova relação, desta vez abrangendo apenas as ações distribuídas no exercício de 2014. A relação apresentada em resposta a esta nova demanda foi comparada com a anterior, considerando apenas os processos distribuídos de janeiro a julho de 2014, de modo a compatibilizar as duas fontes de dados. Observou-se que havia processos relacionados numa planilha que não constavam na outra e vice-versa, o que prejudicava a confiabilidade dos dados fornecidos. Além disso, na segunda planilha apresentada, foi suprimida a coluna relativa ao objeto das causas, que era de fundamental importância para as análises que a equipe pretendia realizar. Desta forma, emitiu-se a SA201410769/003, de 03/10/2014, requerendo, mais uma vez, a relação completa e corrigida das ações judiciais distribuídas no exercício de 2014, inclusive com a informação relativa ao objeto do litígio. A última relação, apresentada em resposta a esta solicitação, foi considerada como base para o trabalho da equipe da CGU-Regional/RJ. Tal relação é composta por 1284 processos distribuídos até 26/10/2014, sendo 1130 destes da área trabalhista (88,01%), 124 (9,66%) da área cível e 30 (2,34%) da área fiscal.

No item 2.6.2 do Relatório de Gestão 2014 da CBTU, onde são apresentadas informações sobre a movimentação dos processos judiciais, consta que 438 processos teriam dado entrada no exercício de 2014. Entretanto, conforme esclarecido pelo gestor após questionamento desta equipe, este quantitativo se refere, na realidade, apenas ao mês de dezembro, tendo sido ajuizado um total de 2.623 ações no exercício.

A dificuldade na obtenção da relação completa e correta das ações judiciais em curso e o fato das informações serem solicitadas pela CBTU ao escritório contratado a cada nova demanda desta equipe de auditoria reforçou a percepção já manifestada pelo TCU relativa à fragilidade do controle exercido sobre o contencioso da empresa.

Além das falhas de fiscalização, o número crescente de ações judiciais também foi considerado pelo TCU como uma possível situação de risco no gerenciamento do contencioso, tendo em vista a possibilidade de extração do quantitativo de causas a serem patrocinadas pelo escritório de advocacia, previsto em contrato. O Contrato n.º 012-2013/P previa, inicialmente, o patrocínio de 6.968 causas, mas, após sofrer o acréscimo permitido pela Lei n.º 8.666/1993 (25%), passou a abranger o patrocínio de 8.710 causas. Considerando que o objeto do contrato não pode mais ser majorado, visto que alcançou o limite legal, e que, em dezembro de 2014, conforme dados do Relatório de Gestão da Unidade, havia 8.368 ações em andamento, este risco é, de fato, iminente.

O trabalho realizado por esta equipe da CGU-Regional/RJ consistiu na análise de uma amostra selecionada de processos judiciais, visando avaliar o acompanhamento exercido pela CBTU sobre a atuação do escritório contratado, bem como verificar a adoção, pela empresa, de medidas preventivas e/ou corretivas no sentido de evitar novas demandas na justiça.

O escopo do trabalho desta equipe se restringiu a reclamações trabalhistas, pela representatividade deste tipo de ação, conforme já mencionado anteriormente. Observou-se que, das 1130 reclamações trabalhistas do universo considerado, 303 estão relacionadas ao recolhimento de FGTS, 172 pleiteiam reenquadramento no Plano de Empregos e Salários da empresa, 280 questionam pagamentos de horas extras e 216 de adicional noturno. Os processos selecionados para avaliação se referem a estes temas, identificados como os mais recorrentes do exercício de 2014.

#### **1.1.1.2 CONSTATAÇÃO**

##### **Fragilidades nos argumentos de defesa utilizados pelo escritório de advocacia contratado para patrocinar as causas da CBTU.**

###### **Fato**

No que se refere às reclamações trabalhistas relacionadas ao pagamento de horas extras e de adicional noturno, embora tais benefícios sejam objeto de número expressivo de processos, foi identificado um grupo de 49 ações que abrangiam os dois benefícios simultaneamente, todas impetradas por empregados da regional de Belo Horizonte. Selecionou-se, então, 5 destas ações, cujos julgamentos em 1<sup>a</sup> instância já haviam sido proferidos, para avaliação, quais sejam: processos 0000053-61.2014.5.03.0137, 0000728-74.2014.5.03.0185, 0000898-43.2014.5.03.0186, 0001253-68.2014.5.03.0181 e 0000384-42.2014.5.03.0105.

Nos 5 processos analisados, verificou-se que o caso era semelhante, contendo o mesmo pedido e causa de pedir. Os empregados alegavam que o pagamento de horas extras e adicional noturno teria sido realizado em percentuais menores que os definidos nos

dissídios coletivos da categoria, entre 2009 e 2011. Todos eles foram julgados parcialmente procedentes em primeira instância, sendo reconhecido o pagamento a menor no período questionado. Um deles já teve, inclusive, a decisão ratificada em segunda instância. Ressalta-se que o descumprimento de Convenção Coletiva de Trabalho - CCT ensejou, em alguns casos, além da determinação de pagamento das diferenças devidas, a aplicação de multa.

Questionada sobre a existência destes pagamentos a menor, a CBTU afirmou que não foram descumpridas as cláusula dos dissídios da categoria, tendo sido pagos todos os valores devidos a título de horas extras e de adicional noturno aos empregados reclamantes.

Considerando esta afirmação e o fato das decisões em 1<sup>a</sup> instância reconhecerem que o pagamento dos adicionais havia sido feito a menor pela CBTU, solicitou-se a apresentação de documentação comprobatória dos pagamentos realizados, mediante SA201500035/001, de 29/04/2015.

Em resposta, foram encaminhadas as fichas financeiras dos empregados, bem como a memória de cálculo relativa aos valores pagos em 2009, no que tange aos adicionais questionados judicialmente. Nesta memória fica demonstrado que, embora, de fato, tenham ocorrido pagamentos em percentuais inferiores aos convencionados durante certo período, as diferenças devidas foram pagas aos servidores, por meio da rubrica 142 (RETR.PROM/RECL.RUBRICA-CLT), dentro do próprio exercício, regularizando a situação. Quanto aos demais exercícios, embora não tenham sido apresentados os cálculos detalhados, o gestor afirmou, em resposta à SA201504109/02, de 25/06/2015, que ocorreu o mesmo processo. Desta forma, embora os pagamentos tenham realmente sido feitos a menor em determinados períodos, teriam sido regularizados em seguida.

Ocorre que, conforme verificado nas contestações oferecidas pelo escritório contratado às demandas judiciais aqui analisadas, a situação acima descrita não foi esclarecida ao juiz. A defesa limitou-se a afirmar que os pagamentos haviam sido feitos de acordo com os dissídios coletivos, apresentando documentos, tais como, as fichas financeiras dos empregados, folhas de ponto, etc. Não foi esclarecido ao juiz o fato de que houve pagamentos a menor durante certos períodos, porém que os mesmos já haviam sido compensados no mesmo exercício. Tampouco foram detalhadas as memórias de cálculo respectivas. Desta forma, nos 5 casos avaliados, o juiz, destacando os pagamentos realizados a menor em determinados meses, decidiu em favor dos empregados.

Por meio da Nota de Auditoria n.<sup>o</sup> 201504109/002, recomendou-se que a argumentação utilizada nas defesas, tanto na fase recursal das ações judiciais aqui analisadas, quanto na contestação à inicial e nos recursos relativos a outras ações que se referem à mesma situação, fosse adequada, detalhando os fatos ocorridos de modo a comprovar as razões da CBTU.

Visando identificar os motivos que ensejaram a adoção de argumentos de defesa incompletos, nos casos em tela, solicitou-se, mediante SA201500035/01, de 29/04/2015, que fosse apresentado o procedimento interno definindo o fluxo de comunicação entre os setores da CBTU envolvidos nas demandas judiciais e o escritório

de advocacia que patrocina as causas da empresa e, caso não houvesse este documento formalizado, descrevesse como acontece, na prática, esta comunicação, desde o recebimento da notificação de uma nova ação judicial até a manifestação da área envolvida no caso concreto, fornecendo os subsídios para a defesa, se for o caso.

Em resposta, o gestor informou:

*"Não existe procedimento interno formalizado que discrimine o fluxo de comunicação entre os setores envolvidos."*

*O fluxo de comunicação fica a critério do Jurídico de cada STU, mas em algumas Unidades Regionais, a exemplo da AC, se dá da seguinte forma: O Jurídico da Unidade recebe a notificação judicial e a envia ao escritório de advocacia contratado, que formula a relação de subsídios necessários à instrução da ação e a encaminha ao Jurídico da Unidade, que, por sua vez, solicita ao RH. Este, então, digitaliza os documentos devidos e os remete ao Jurídico, que encaminha ao escritório para elaboração da defesa."*

Os documentos relativos à troca de informações para subsídio da defesa, nos 5 casos concretos analisados, também foram requeridos por esta equipe, tendo sido apresentados e-mails enviados pelo setor jurídico ao setor de recursos humanos - RH da regional de Belo Horizonte, solicitando apenas documentos relativos aos reclamantes, tais como, contratos de trabalho, folhas de ponto e fichas financeiras, sem, contudo, descrever o objeto da demanda para que o setor de RH pudesse avaliar a procedência ou não dos pleitos e oferecer os argumentos e documentos de forma completa.

Ressalta-se que foram analisadas nesta auditoria, também, ações judiciais relativas a outros temas e outras regionais da empresa, tendo sido verificada esta mesma fragilidade no que se refere ao fornecimento de subsídios para defesa. Em alguns casos, inclusive, o setor de RH sequer foi demandado pelo jurídico.

### **Causa**

Fragilidades no procedimento adotado para fornecimento de subsídios para defesa ao escritório de advocacia contratado.

### **Manifestação da Unidade Examinada**

Em resposta ao Relatório Preliminar, o Gerente Geral Jurídico informou que o assunto será discutido no próximo encontro entre os advogados da Administração Central e os das Unidades Regionais.

### **Análise do Controle Interno**

A manifestação do gestor se refere às providências que pretende adotar visando à solução do problema apontado. Não foi apresentado nenhum fato novo que pudesse alterar o posicionamento da equipe de auditoria.

### **Recomendações:**

Recomendação 1: Estabelecer procedimento que defina o fluxo de informações a ser seguido no fornecimento de subsídios pelas áreas responsáveis ao escritório de advocacia contratado pela CBTU para patrocinar suas causas, estabelecendo formas, instrumentos, responsabilidades e prazos, com vistas a permitir a adequada defesa nas ações em que a empresa figura como ré.

#### **1.1.1.3 CONSTATAÇÃO**

##### **Intempestividade do jurídico da CBTU na adoção de providências visando prevenir a ocorrência de novas demandas judiciais ou evitar a perda nas demandas em curso.**

###### **Fato**

Além das reclamações relacionadas ao pagamento de horas extras e adicional noturno abordadas em item específico deste relatório, foram analisadas, ainda, reclamações trabalhistas questionando o enquadramento dos funcionários no Plano de Cargos e Salários - PES 2010 e reclamações alegando o não recolhimento de FGTS.

No que se refere ao enquadramento, foram selecionados para análise, dentre os processos com julgamento de 1<sup>a</sup> instância já proferido, considerando como critério apenas a ordem de distribuição, os seguintes processos: 0000300-80.2014.5.13.0002, 0000037-10.2014.5.03.0137, 0000027-84.2014.5.06.0006, 0000465-57.2014.5.03.0180 e 0000155-04.2014.5.06.0007.

Observou-se que todos os processos selecionados se referiam a empregados ocupantes do cargo de ASO - Assistente Operacional no PES 2010, pleiteando a mudança de sistema (o cargo é dividido em 3 sistemas). Em 3 casos, os reclamantes obtiveram sentenças parcialmente procedentes, sendo determinado que a CBTU realizasse o reenquadramento pleiteado, 1 dos processos foi julgado improcedente por ter sido adotada como causa de pedir a equiparação salarial ao invés do reenquadramento, embora se tratasse de caso idêntico aos demais, e 1 foi julgado improcedente depois que o próprio reclamante confessou não exercer as atribuições do sistema pleiteado.

Esta equipe realizou uma análise detalhada da implantação do PES 2010 e verificou a existência de falhas, tanto no plano em si, quanto na forma de enquadramento dos empregados. A regra geral para enquadramento foi definida na Resolução do Diretor Presidente - RPR n.<sup>º</sup> 453/2010, de 01/04/2010, adotando critérios objetivos. Em 05/04/2010, foi constituída uma comissão, por meio da RPR n.<sup>º</sup> 460/2010, que identificou casos excepcionais em que o enquadramento de forma objetiva ocasionou distorções e sugeriu alterações no enquadramento original de alguns empregados. As sugestões contidas no relatório emitido pela referida comissão foram implementadas pela CBTU, mas continuaram sendo ajuizadas reclamações trabalhistas por empregados da empresa questionando o enquadramento realizado.

O número de ações relacionadas ao enquadramento no PES 2010, ajuizadas desde sua implantação, encontra-se detalhado na tabela a seguir:

Ano	Unidade da CBTU					
	AC	STU/REC	STU/BH	STU/AL	STU/RN	TOTAL

2010	3	1	5	2	1	12
2011	2	80	17	13	2	114
2012	0	94	27	22	14	157
2013	2	110	73	9	4	198
2014	1	213	99	15	9	337

Fonte: Resposta ao item 8 da SA201504109/02.

Embora o número de demandas trabalhistas relativas ao tema tenham crescido a cada ano, após a revisão no enquadramento dos casos excepcionais identificados pela comissão supracitada, ocorrida em 2010, apenas em 2014 a CBTU tomou nova providência no sentido de tentar solucionar os problemas do PES 2010, contratando uma empresa de consultoria para revisão e implementação de modificações no mesmo.

No que se refere ao FGTS, foi identificado que mais de 60% das ações do universo considerado foram ajuizadas em Pernambuco. Selecionou-se para análise, então, 11 ações da comarca de Recife cujos julgamentos em 1ª instância já haviam sido proferidos, quais sejam: processos 0000296-41.2014.5.06.0001, 0000323-09.2014.5.06.0006, 0000440-91.2014.5.06.0008, 0000459-21.2014.5.06.0001, 0000458-36.2014.5.06.0001, 0000488-50.2014.5.06.0008, 0000653-70.2014.5.06.0017, 0000766-72.2014.5.06.0001, 0000514-69.2014.5.06.0001, 0000510-84.2014.5.06.0016 e 0000483-28.2014.5.06.0008.

Observou-se que todas as ações haviam sido impetradas por empregados da regional de Recife, com mesmo pedido e causa de pedir. Verificou-se que 7 delas foram julgadas procedentes, sendo determinado o recolhimento de diferenças de FGTS referentes ao período de 1986 a 1997, conforme pleiteado, 3 foram julgadas improcedentes em 1ª instância (1 teve a sentença reformada em 2ª instância e 2 estão em fase recursal) e 1 teve a prescrição decretada em virtude de jurisprudência emanada em 13/11/14 (ARE709212), que deixou de considerar o privilégio do FGTS à prescrição trintenária, passando a considerá-la quinquenal. Em todos os casos, a CBTU não foi capaz de comprovar o recolhimento dos valores devidos a título de FGTS de forma individualizada (para cada empregado) no período questionado pelos reclamantes. A diferença de julgamento observada reside no entendimento de cada juiz sobre a quem caberia o ônus da prova, tendo sido este atribuído à empresa na maior parte dos casos analisados.

Conforme informações prestadas pela CBTU, a empresa não possui os extratos individualizados dos depósitos de FGTS efetuados antes da transferência das contas para a Caixa Econômica Federal, na época em que tais contas eram geridas pelos Bancos Econômico e Bozano Simonsen, que não existem mais. Ressalta-se que tais instituições foram sucedidas pelos Bancos Bradesco e Santander, respectivamente.

A documentação disponível na empresa para comprovação dos recolhimentos, apresentada nas defesas judiciais, é composta por comprovantes de recolhimento do valor total (guia não individualizada), relação dos empregados optantes (documento enviado aos bancos para individualização dos depósitos), ficha financeira e funcional dos empregados.

Questionada sobre a ausência dos comprovantes individualizados, que vem ocasionando perda de inúmeras ações na justiça, a CBTU alegou que, conforme jurisprudência do STJ, a CEF é a responsável “pelo fornecimento dos extratos das contas vinculadas de FGTS, mesmo de períodos anteriores a 1992, visto que ela é a gestora do fundo e detém poder administrativo suficiente para requisitar as informações à instituição depositária”



*anterior, de acordo com o artigo 23º da lei do FGTS” e que “o banco depositário é o responsável pelas informações das contas vinculadas durante o período em que as contas estiveram sob sua administração, mesmo após os processos de fusão e aquisição”. A empresa informou, também, que tentou obter os documentos junto às instituições responsáveis, mas não teve êxito e, por isso, as contestações judiciais passaram a requerer que se oficiasse à CEF e aos bancos depositários para apresentação dos extratos dos reclamantes, o que teria sido acatado pela maioria dos juízes, após uma resistência inicial.*

Em que pesem as alegações aqui relatadas, foi observado insucesso na maior parte das ações analisadas por esta equipe de auditoria. Esta situação gera prejuízos para a CBTU, na medida em que, ao ser condenada, precisa recolher valores já recolhidos anteriormente, além de arcar com as custas judiciais.

Como a CBTU é a maior interessada em solucionar o problema e evitar maiores prejuízos, as providências devem ser tomadas no sentido de solucionar o problema, mesmo que a empresa entenda a responsabilidade pelos documentos seja de terceiros.

Observamos que, após questionamentos desta equipe, em novembro de 2014, foi constituído um grupo de trabalho, mediante RPR n.º 155/2014, para regularizar a situação.

Embora o prazo previsto para conclusão dos trabalhos do referido grupo fosse de 90 dias, apenas em junho de 2015 o trabalho foi concluído, sendo emitido um relatório que sugere que a Superintendência de Trens Urbanos - STU Recife solicite aos Bancos Bradesco e Santander as cópias dos extratos microfilmados das contas vinculadas. Ainda conforme o referido relatório, esta documentação já teria sido solicitada, mas o custo das cópias dos microfilmes teria impossibilitado sua execução.

Cabe destacar o número de ações judiciais envolvendo o problema supracitado, que vem crescendo nos últimos anos, conforme dados fornecidos pela CBTU:

Ano	Número de Reclamações Trabalhistas - FGTS/Recife
1999	1
2000	1
2004	1
2007	1
2008	10
2009	10
2010	9
2011	40
2012	156
2013	101
2014	245

Fonte: Resposta ao item 10 da SA201504109/02.

## Causa

Ausência de acompanhamento gerencial das ações em andamento, em nível nacional, pelo gestor do contrato.

## Manifestação da Unidade Examinada

Em resposta ao Relatório Preliminar, o Gerente Geral Jurídico assim se manifestou:

*"O procedimento de acompanhamento gerencial das ações em curso existe, sendo o Gestor e os Fiscais são nomeados por Resolução do Diretor-Presidente e acompanham, diariamente, a atuação do Escritório contratado.*

*O escritório apresenta, mensalmente, aos fiscais, relatório das ações em curso. Sem tal relatório os fiscais não atestam o quantitativo e a fatura respectiva não é paga.*

*Faço anexar amostra do relatório de acompanhamento das ações em curso elaborado pelo Escritório Nelson Willians. [...]*

*Com este relatório, o Gestor tem como verificar, quando necessário, o andamento das ações em curso.*

*Além do relatório, o Gestor é informado/consultado, por e-mail, sobre alguma ação fora da rotina para que possa, se for o caso, dar alguma orientação específica."*

### **Análise do Controle Interno**

O acompanhamento realizado por meio do relatório mencionado pelo gestor se refere ao quantitativo de ações em curso. Com base numa relação apresentada mensalmente pelo escritório de advocacia contratado, os fiscais do contrato atestam as faturas emitidas. Não se trata, portanto, de um acompanhamento gerencial, ou seja, capaz de subsidiar a tomada de decisões e a adoção de medidas por parte da empresa no sentido de evitar novas ações judiciais com mesmos objetos ou o insucesso, nos casos em que a razão é da CBTU.

O que a equipe de auditoria identificou, ao longo do trabalho realizado, foi que os temas das ações se repetem ao longo de muito tempo até que a CBTU adote medidas no sentido de atacar as causas dos problemas, o que acaba estimulando o ajuizamento de novas demandas.

No caso das ações relativas ao FGTS, embora a CBTU alegue ter efetuado todos os recolhimentos devidos nos períodos questionados pelos reclamantes, vem perdendo sistematicamente as ações judiciais sobre o tema por não conseguir comprová-los. Apesar das primeiras ações terem sido impetradas em 1999, apenas em 2014 foi constituído o grupo de trabalho com o objetivo de buscar os documentos comprobatórios dos recolhimentos realizados.

No caso das ações relativas ao enquadramento dos empregados no plano de empregos e salários da empresa, ocorrido em 2010, embora a CBTU venha perdendo, desde aquela ocasião, grande parte das reclamações trabalhistas sobre o tema, apenas em 2014 foi contratada uma empresa de consultoria com vistas a realizar a revisão do plano e sanar as falhas de implantação que dão causa às ações judiciais.

Logo, constatou-se que o acompanhamento realizado sobre as demandas judiciais em curso, da forma como é feito, não proporciona a adoção de medidas gerenciais por parte dos gestores da empresa no sentido de evitar a reincidência e/ou a sucumbência em ações nas quais a razão assiste à CBTU.

### **Recomendações:**

Recomendação 1: Estabelecer um procedimento de acompanhamento gerencial e sistemático nacional das ações em andamento, que permita a identificação das causas



das demandas judiciais recorrentes e a adoção de medidas corretivas ou preventivas no sentido de evitar a reincidência.

#### **1.1.1.4 INFORMAÇÃO**

##### **Equacionamento da dívida da CBTU com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER.**

###### **Fato**

As dívidas que tem suscitado discussões, existentes entre a CBTU e a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, decorrem dos seguintes fatos:

- a) Redução unilateral da taxa de contribuição da patrocinadora em 2,13%, no período de janeiro de 1985 a dezembro de 1996 (reflexos da Lei n.º 8.020/1990).
- b) Mudança de Plano de Benefícios da modalidade BD - benefício definido, para a modalidade CD - contribuição definida.

Tais dívidas foram reconhecidas pela CBTU, respectivamente, mediante Instrumento n.º 030/REFER/2000 e Instrumento Particular de Direitos e Obrigações - IPDO, de 08/02/2001.

Ao longo dos anos, desde a ocorrência dos fatos geradores das referidas dívidas, diversas análises foram realizadas a respeito de sua origem e dos valores a ela atribuídos, respaldando a pactuação dos instrumentos de reconhecimento de dívida supracitados. Tais análises contaram com a participação, além da própria CBTU e da REFER, também de vários órgãos e entidades do governo federal, tais como, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Ministério dos Transportes, Controladoria-Geral da União e Ministério da Fazenda, entre outros, que constituíram grupo de trabalho, emitiram pareceres, relatórios, etc.

Ocorre que, embora tenham sido reconhecidas formalmente pela empresa, até hoje as dívidas não foram quitadas, o que vem gerando transtornos sob diversos aspectos.

O não adimplemento das obrigações assumidas pela CBTU fez com que a cobrança fosse levada pela REFER para apreciação da justiça. No que se refere à ação judicial relativa ao Instrumento n.º 30/REFER/2000, um acordo foi celebrado em 2004, mas este não foi honrado pela CBTU devido à ausência de previsão orçamentária, o que ensejou a penhora de parte da receita operacional da CBTU, iniciada em 2007. No que tange à ação que discute a dívida inerente ao IPDO, de 08/02/2001, a penhora de receita da CBTU iniciou em 2013.

Ao longo do tempo, discussões foram realizadas, envolvendo órgãos diversos, no sentido de buscar a pactuação de um acordo de renegociação da dívida, até que, em 2008, por meio da Nota Técnica n.º 54/DEAFI/SOF/MP, a Secretaria de Orçamento Federal - SOF do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG opinou contrariamente à assinatura de acordo, propondo a constituição de novo grupo de

trabalho para reavaliar as causas do desequilíbrio atuarial da REFER e o valor real da dívida.

Em 2009 o grupo foi constituído, conforme sugerido, por meio da Portaria Interministerial n.º 17/2009, e durante o trabalho realizado surgiu uma divergência de posicionamento por parte dos representantes da SOF e da STN (Secretaria do Tesouro Nacional), que, interpretando a Lei n.º 8.020/1990, entenderam ser indevida a assunção integral da dívida pela CBTU, no que se refere à parcela relativa aos reflexos da referida lei, considerando que a responsabilidade deveria ser repartida entre a patrocinadora e os beneficiários dos planos de previdência. Os demais componentes do grupo de trabalho, representantes do Ministério das Cidades, da CBTU, da REFER e do Departamento de Coordenação e Governança das Empresas Estatais - DEST/MPOG entenderam que não haveria impedimento para a assunção do valor total da dívida pela patrocinadora, considerando a exceção prevista na Resolução MPAS/CGPC n.º 1/2000.

Cabe salientar que, além da REFER, a CBTU também pode ser considerada como parte interessada no pagamento integral da dívida, já que seus empregados, envolvidos nas discussões acerca do assunto, são beneficiários dos planos de previdência atingidos pelo déficit provocado pelo não pagamento da mesma.

Com base na posição majoritária no sentido da regularidade do pagamento integral da dívida pela CBTU, o relatório do grupo de trabalho foi emitido contendo esta conclusão, sendo apenas ressalvada a posição minoritária da SOF e da STN. A CBTU, diante da dificuldade em obter consenso sobre o valor total da dívida, chegou a propor à SOF o equacionamento da parte incontroversa, para posterior discussão do restante, mas a proposta não foi aceita.

Apesar do grupo de trabalho, de forma majoritária, ter opinado pela legalidade do reconhecimento integral da dívida pela CBTU, a Consultoria Jurídica do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG se posicionou de forma divergente, conforme Parecer/MP/CONJUR/LFR n.º 842-7.10/2010, considerando os instrumentos de confissão da mesma como atos absolutamente nulos, desprovidos de motivação e amparo legal.

Por outro, lado, no âmbito do processo administrativo n.º 03500.000267/2008-10, em trâmite no MPOG para tratar do equacionamento da dívida da CBTU com a REFER, foi emitido, pela Coordenação Geral Jurídica da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional - PGFN, o Parecer/PGFN/CJU/COJPN n.º 951/2011, divergindo do parecer emitido pela Consultoria Jurídica do MPOG por entender que não haveria elementos suficientes nos autos para amparar a conclusão do mesmo.

A divergência de posicionamento entre as duas unidades pertencentes à Advocacia Geral da União - AGU, fez com que o processo fosse submetido ao Advogado Geral da União, que é responsável por dirimir controvérsias entre órgãos jurídicos da Administração Federal e unificar a jurisprudência administrativa. Conforme resposta da CBTU à SA201504109/02, de 25/06/2015, o referido processo, embora tenha sido encaminhado à Consultoria-Geral da União em maio de 2011, ainda aguarda análise e deliberação.



O TCU, no âmbito da auditoria operacional realizada em 2013, que deu origem ao Acórdão n.º 1.994/2014 - Plenário, analisou o histórico da situação e considerou que a CBTU vinha tomando as providências que estavam ao seu alcance no sentido de tentar equacionar a dívida assumida.

O fato é que, enquanto a situação não se resolve, o saldo da dívida vai crescendo de forma acelerada, sendo aplicados os encargos previstos nos instrumentos de reconhecimento pactuados e no Regulamento do Plano de Contribuição Variável da Patrocinadora CBTU, quais sejam, multa de 2%, correção monetária pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC e juros de 1% ao mês.

A evolução do valor total da dívida está discriminada na tabela a seguir:

ANO	VALOR (R\$)		
	INSTRUMENTO Nº030/REFER/2000	IPDO DE 08/02/2001	TOTAL
2000	271.498.056,94		271.498.056,94
2001	314.366.165,97		314.366.165,97
2002	375.049.052,47	22.724.154,75	397.773.207,23
2003	450.227.910,25	27.341.311,50	477.569.221,74
2004	504.927.710,33	30.661.715,64	535.589.425,97
2005	567.311.595,07	34.741.630,42	602.053.225,49
2006	536.776.346,67	35.762.837,80	572.539.184,46
2007	603.328.605,99	24.407.273,22	627.735.879,21
2008	700.042.033,23	28.264.629,26	728.306.662,49
2009	797.130.750,34	32.169.055,75	829.299.806,09
2010	919.227.715,00	37.686.524,27	956.914.239,28
2011	1.070.303.128,88	44.614.086,23	1.114.917.215,11
2012	1.258.802.337,65	53.144.503,51	1.311.946.841,16
2013	1.471.533.084,93	63.244.239,92	1.534.777.324,85
2014	1.740.940.125,96	75.779.017,91	1.816.719.143,87

Fonte: Resposta da SA201504109/02.

Os valores relativos à receita operacional da CBTU penhorados anualmente, desde 2007, foram os seguintes:

ANO	VALOR (R\$)
2007	2.715.727,92
2008	3.407.784,69
2009	3.219.217,25
2010	16.634.720,71
2011	17.150.448,51
2012	13.509.205,95
2013	23.923.705,21
2014	20.555.062,31

Fonte: Resposta das SAs 201504109/02 e 201504109/06.

Atualmente, 17% da receita operacional da CBTU são penhorados.

Além da penhora judicial, a CBTU realizou o pagamento de algumas parcelas da dívida, em 2006 e 2007, conforme segue:

DATA	VALOR (R\$)
24/03/2006	79.700.000,00
08/11/2006	2.845.072,39

18/12/2007	16.360.583,54
Fonte: Resposta da SA201504109/02.	

Apesar dos pagamentos efetuados e valores penhorados, o montante do saldo devedor continua aumentando de forma significativa. Em média, a crescimento do saldo é de 15% ao ano. Destaca-se que não foi identificado nenhum questionamento, por parte dos órgãos que já opinaram quanto à dívida em tela, no que se refere aos índices de atualização aplicados.

Em 06/11/2014, mediante CRT141-14/DIPRE, a REFER apresentou mais uma proposta de renegociação da dívida, prevendo o pagamento do montante dividido em parcelas mensais de 2016 a 2030, reduzindo os juros incidentes de 1% para 0,486755% ao mês.

Por meio da CRT/129/2014/P, de 21/11/2014, a CBTU solicitou autorização ao Ministério das Cidades para celebração do acordo proposto. Entretanto, conforme informações prestadas pela empresa, até 01/07/2015 ainda não havia obtido resposta.

A proposta apresentada oferece redução da taxa de juros de 1% ao mês para 6% ao ano (0,4867551% ao mês), concedendo prazo de 15 anos para pagamento a partir de janeiro de 2016. A REFER se compromete, ainda, a abrir mão dos honorários de sucumbência determinados pela justiça.

### 1.1.1.5 INFORMAÇÃO

#### Juízo de valor sobre os demonstrativos de ações judiciais e de valores penhorados e recuperados no exercício de 2014.

##### Fato

Reproduz-se a informação sobre o quantitativo de ações judiciais por tipo e região, apresentado pela CBTU em seu Relatório de Gestão 2014.

Tabela: Ações judiciais por tipo e região

Localidade	Cível	Trabalhista	Fiscal	Total
São Paulo	410	63	75	548
Rio de Janeiro	781	975	887	2643
Alagoas	48	352	7	407
Paraíba	34	109	9	152
Minas Gerais	110	1228	289	1627
Pernambuco	441	2251	22	2714
Ceará	44	12	4	60
Rio Grande do Norte	64	52	2	118
Bahia	45	49	5	99
Total	1977	5091	1300	8368

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

Verifica-se que a distribuição percentual decrescente do quantitativo total de ações judiciais por tipo é: Trabalhista (60,84%), Cível (23,63%) e Fiscal (15,53%). A representatividade das ações trabalhistas foi o que motivou esta equipe a realizar análises específicas sobre este tipo de demanda.



No que se refere à distribuição espacial das demandas, observa-se que os estados com maior percentual total de ações são Pernambuco (32,43%), Rio de Janeiro (31,58%) e Minas Gerais (19,44%). Considerando apenas as reclamações trabalhistas, os estados de Pernambuco e Minas Gerais concentram quase 70% das demandas e, por isso, as ações destas localidades foram selecionadas para análise detalhada por esta equipe de auditoria.

Sobre os valores Penhorados / Bloqueados no exercício de 2014 e os valores recuperados, os dados apresentados pela CBTU em seu Relatório de Gestão 2014 foram os seguintes:

Tabela: Valores penhorados e bloqueados

UG	Contas			
	Exercício Anterior	Exercício Atual	Valores Recuperados	Total
Maceió	1.168.359,19	11.039,38	666.819,34	512.579,23
João Pessoa	259.094,84	491.304,91	517.011,53	233.388,22
Recife	59.409.132,36	31.542.389,31	15.889.988,17	75.061.533,50
Belo Horizonte	92.177.097,72	37.835.852,62	33.199.494,16	96.813.456,18
Natal	66.033,71	-	-	66.033,71
Administração Central	-	-	-	-
Total	153.079.717,82	69.880.586,22	50.273.313,20	172.686.990,84

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

Apesar da existência de valores recuperados em 2014, o valor total penhorado / bloqueado aumentou 12,81%, entre 2013 e 2014.

Ao final de 2014, as Regionais com maiores valores empenhados/bloqueados foram Belo Horizonte e Recife, com 56,06% e 43,47%, respectivamente. Além disso, foram as únicas Regionais que apresentaram crescimento nos valores empenhados / bloqueados, 5,03% e 26,35%, respectivamente. Nas demais Unidades da CBTU, o índice apresentou redução (Maceió e João Pessoa) ou permaneceu estável (Natal).

### 1.1.1.6 INFORMAÇÃO

#### Juízo de valor sobre o demonstrativo dos valores pagos por concessões judiciais de pensões por acidentes.

##### Fato

A CBTU apresentou, em seu Relatório de Gestão 2014, quadros contendo a evolução mensal do quantitativo e dos custos relativos às concessões judiciais de pensões nos últimos 5 anos (2010 a 2014), por localidade. Apresentou, também, a evolução do número de acidentes, no mesmo período. Nas tabelas a seguir, elabora-se um resumo das informações apresentadas:

Tabela: Evolução dos custos das concessões judiciais de pensões

Localidade	2010	2011	2012	2013	2014
BH	48.897,74	51.286,18	59.387,56	68.926,92	82.151,86
Fortaleza	77.187,62	113.055,08	126.926,04	145.461,96	151.925,69
Natal	27.710,56	30.999,01	36.523,20	40.680,00	20.326,66
RJ	10.833.857,26	10.971.394,66	12.020.345,51	12.626.576,29	13.020.673,74

SP	3.995.688,27	4.332.770,01	4.777.556,55	5.252.233,47	5.386.583,65
Salvador	3.525,00	3.265,00	3.732,00	4.068,00	4.344,00
Recife	6.030,00	7.504,93	7.464,00	8.136,00	8.688,00
Maceió	8.525,19	6.530,00	7.464,00	8.136,00	11.101,29
João Pessoa	-	13.142,93	15.486,27	22.800,97	31.675,00
Total	15.001.421,64	15.530.047,96	17.054.885,13	18.177.019,61	18.717.469,89

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

Tabela: Evolução do quantitativo de pensões judiciais pagas em dezembro de cada exercício

Localidade	Dez/2010	Dez/2011	Dez/2012	Dez/2013	Dez/2014
BH	7	7	8	8	8
Fortaleza	8	9	9	10	11
Natal	2	3	3	3	2
RJ	2214	2194	2098	2018	1905
SP	550	570	577	559	532
Salvador	1	1	1	1	1
Recife	-	1	1	1	1
Maceió	1	1	1	1	3
João Pessoa	-	3	1	4	4
Total	2783	2789	2699	2605	2467

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

Com base nas informações apresentadas, conclui-se que a Administração Central, localizada no Rio de Janeiro, é a Unidade com o maior custo de concessões judiciais de pensões, representando 69,56% do total da CBTU, em 2014. Verifica-se que, com exceção de Natal, todas as localidades experimentaram um crescimento no valor das concessões, entre 2010 e 2014. Considerando os valores totais, observa-se um aumento de 24,77% no período como um todo, mas no último exercício, verifica-se que o valor ficou praticamente estável. Além disso, constata-se que a localidade que atingiu o maior crescimento, considerando os últimos cinco anos, foi Fortaleza, com um acréscimo de 96,82%.

Apesar do crescimento observado no custo total relacionado com as concessões judiciais de pensões, verificou-se uma redução no que se refere ao quantitativo de pensões pagas no período. Enquanto em dezembro de 2010 foram pagas 2.783 pensões, em dezembro de 2014 passaram este quantitativo a ser de 2.467 benefícios.

## 2 GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

### 2.1 MOVIMENTAÇÃO

#### 2.1.1 QUANTITATIVO DE PESSOAL

##### 2.1.1.1 INFORMAÇÃO

##### Falhas na implantação do Plano de Empregos e Salários 2010 - PES 2010.

##### Fato

O trabalho de identificação das falhas na implantação do PES 2010 foi iniciado com base nas demandas judiciais relacionadas ao tema, ajuizadas no exercício de 2014.

Conforme dados fornecidos pelo escritório de advocacia contratado pela CBTU, foram ajuizadas, no exercício, até o dia 26/10/2014, 172 reclamações trabalhistas pleiteando o reenquadramento no referido plano. Foram analisadas de forma detalhada 5 ações e verificou-se que todas elas haviam sido impetradas por empregados ocupantes do cargo de Assistente Operacional - ASO no PES 2010, pleiteando a alteração do sistema em que foram enquadrados.

No PES 2010, o cargo ASO é dividido em 5 processos, quais sejam: Manobra, Segurança Metroferroviária, Operações de Estações, Condução de Veículos Metroferroviários e Controle de Movimento de Veículos Metroferroviários.

O enquadramento do empregado em cada um dos processos está definido de forma objetiva nas regras da Resolução do Diretor Presidente - RPR n.º 543/2010, considerando o cargo de origem no Plano de Cargos e Salários - PCS 2001. Conforme item 1.11 da citada RPR, por exemplo, o empregado que ocupava o cargo de Assistente de Segurança no PCS 2001 foi enquadrado no processo Segurança Metroferroviária do cargo ASO do PES 2010.

Além da divisão em processos, o cargo ASO está dividido em 4 sistemas e cada processo abrange 1 ou mais sistemas, conforme tabela a seguir:

Sistema 1	Sistema 2	Sistema 3	Sistema 4
Manobra	Manobra		
Segurança Metroferroviária	Segurança Metroferroviária	Segurança Metroferroviária	
Operações de Estações	Operações de Estações	Operações de Estações	
	Condução de Veículos Metroferroviários	Condução de Veículos Metroferroviários	
			Controle de Movimento de Veículos Metroferroviários

Fonte: PES 2010 - CBTU.

Conforme item 1.3.5 do PES 2010, as atribuições dos empregados alocados em determinado processo do cargo ASO variam em função do sistema em que estejam enquadrados. Na realidade, cada sistema de um processo abarca as atribuições do sistema anterior, sendo acrescida alguma nova competência. Os níveis salariais do cargo ASO iniciam no primeiro sistema e vão aumentando continuamente até o último sistema. O sistema 1 engloba as faixas salariais do nível 101 ao 123, o sistema 2, do 124 ao 135, o sistema 3, do 136 ao 143 e o sistema 4, do 144 ao 150. Logo, o cargo ASO possui, ao todo, 50 níveis salariais, distribuídos em 4 sistemas sucessivos, sendo que cada processo do cargo abrange uma parte destes níveis, conforme os sistemas a ele relacionados. O processo Operações de Estações, por exemplo, que engloba os sistemas 1, 2 e 3, tem seus níveis salariais iniciando no 101 e terminando no 143.

Quanto ao enquadramento nos processos, não foi verificado questionamento nas ações judiciais analisadas. O problema apontado nas demandas trabalhistas se refere ao enquadramento realizado nos sistemas de cada processo.

Conforme RPR n.º 453/2010, o enquadramento nos sistemas, dentro do processo definido em função do cargo anterior, foi feito aplicando-se a proporcionalidade entre o

nível salarial que o empregado ocupava em seu cargo de origem no PCS 2001 e os níveis salariais existentes no processo de destino, considerando todos os sistemas a ele relacionados. Com isso, um empregado que tivesse progredido no cargo anterior até a metade dos níveis salariais definidos para aquele cargo, seria alocado no nível correspondente à metade do total de níveis do processo de destino no PES 2010. O enquadramento nos sistemas foi feito, portanto, de forma matemática, aplicando-se a proporcionalidade entre os níveis salariais do cargo de origem no PCS 2001 e os níveis salariais do processo de destino no PES2010. Embora houvesse diferenças de atribuições entre os sistemas, não foram consideradas, para fins de enquadramento, as tarefas efetivamente exercidas pelo empregado.

Assim, como não havia originalmente diferenças de atribuições entre os níveis dos cargos do PCS 2001, após o enquadramento feito desta forma, ocorreram situações em que empregados que já costumavam executar determinadas tarefas acabaram sendo enquadrados em sistema no qual eram previstas atribuições menos complexas, o que ensejou grande número de ações na justiça, pleiteando o reenquadramento em sistema superior, compatível com as tarefas desempenhadas.

Identificou-se, portanto, que a forma de enquadramento dos empregados nos níveis salariais dos cargos que são divididos em sistemas, embora tenha sido feita de forma objetiva, aplicando a proporcionalidade mediante uma fórmula matemática, provocou uma distorção relevante no que se refere às atribuições exercidas e gerou o aumento das demandas judiciais.

Ressalta-se que, além do cargo ASO aqui analisado, também o cargo de Assistente de Manutenção - ASM do PES 2010 possui esta divisão em sistemas.

Após identificar esta relevante falha de enquadramento dos empregados no PES 2010, passou-se a buscar o histórico da implantação do plano e verificar as providências adotadas pela CBTU para corrigir as distorções identificadas ao longo do tempo.

O PES 2010 foi implantado a partir de 01/04/2010, quando foi publicada a RPR n.<sup>º</sup> 453/2010, que definiu regras objetivas para enquadramento dos empregados no mesmo.

Em 05/04/2010, foi constituída uma comissão para estudar os casos excepcionais de enquadramento, mediante RPR n.<sup>º</sup> 460/2010 (posteriormente alterada pela RPR n.<sup>º</sup> 516/2010, de 25/05/2010).

Esta comissão identificou diversos casos aos quais não seria adequada a aplicação direta das regras objetivas de enquadramento previstas na RPR n.<sup>º</sup> 453/2010. No relatório da referida comissão, foram sugeridas correções de enquadramento para regularização das situações identificadas, conforme descrito a seguir:

- No item 1, foram identificados casos de distorções de enquadramento oriundas de falhas no enquadramento do Plano de Cargos e Salários - PCS de 1990. Foi apresentada relação nominal dos empregados atingidos por tais distorções e sugeridas alterações no enquadramento dos mesmos.

- No item 2, foram identificados casos de empregados que exerciam, desde antes de 2005, funções diferentes das previstas para os cargos que ocupavam, devido à carência de pessoal em determinadas áreas da CBTU. A comissão identificou os empregados nesta situação nominalmente e sugeriu a transposição de cargos para regularização dos desvios identificados.

- No item 3, a comissão identificou problemas no enquadramento de empregados que ocupavam cargos de Assistente Operacional - ASO e Assistente de Manutenção - ASM. Sugeriu que fosse refeito o enquadramento de todos aqueles que não exerciam exclusivamente as atribuições previstas para o sistema 1 dos referidos cargos, suprimindo este sistema quando da aplicação da proporcionalidade entre o nível ocupado no PCS 2001 e o nível a de enquadramento no PES 2010. Não constava no relatório da comissão a relação nominal dos empregados nesta situação.

- No item 4, foi sugerida a transposição dos empregados enquadrados no processo em extinção Auxiliar de Gestão - AUG para outros cargos, conforme interesse da CBTU, visando reduzir a deficiência do quadro de pessoal. Não constava no relatório da comissão a relação nominal dos empregados nesta situação.

No caso dos itens 1 e 2, cuja relação nominal dos empregados foi apresentada pela própria comissão, as alterações propostas foram implementadas, sendo assinados novos termos de opção pelos empregados afetados.

No caso do item 3, o gestor informou que o mapeamento dos empregados a serem reenquadrados foi realizado por cada unidade administrativa e que, de modo geral, verificou-se que o quadro da CBTU era composto por empregados experientes que exerciam funções de grande complexidade. Com isso, a maior parte dos empregados foi reenquadrada nos termos da RPR n.º 548/2010, de 19/07/2010, a qual autorizou a adequação de enquadramento sugerida pela comissão, mediante supressão do sistema 1 para fins de cálculo da proporcionalidade de níveis salariais.

No que se refere ao item 4, o gestor informou que foram feitas as transposições dos empregados que se manifestaram, conforme autorizado na RPR nº. 543/2010, de 12/07/2010.

Observou-se que todas as sugestões emitidas pela comissão de estudo supracitada foram implementadas ainda no exercício de 2010. Entretanto, isso não evitou o grande número de ações judiciais ajuizadas posteriormente, questionando o enquadramento no plano, conforme já mencionado. Nos 5 casos concretos analisados por esta equipe, inclusive, os empregados ocupantes do cargo ASO haviam sido enquadrados no sistema 2 e pleiteavam o enquadramento no sistema 3. Logo, a correção implementada por sugestão da comissão, que supriu o sistema 1 para fins de enquadramento, não foi suficiente para evitar as demandas judiciais.

Considerando que, na amostra selecionada de forma aleatória, todos os casos se referiam ao questionamento do enquadramento nos sistemas do cargo ASO, alegando o exercício de atribuições de sistema superior, chegou-se à conclusão de que o enquadramento automático realizado em cargo com esta divisão em sistemas de

atribuições diferenciadas seria a principal causa das reclamações trabalhistas relativas ao PES 2010.

Embora as demandas trabalhistas tenham continuado existindo, mesmo após a implementação das correções propostas pela comissão de estudos supramencionada, a próxima providência adotada pela CBTU, conforme informações prestadas a esta equipe, somente se deu em julho de 2014, com a contratação de uma empresa de consultoria.

Verificou-se que a empresa foi contratada, mediante Contrato n.º 012-2014/DA, para prestação dos serviços de consultoria especializada em recursos humanos para revisão e implementação de modificações nos Planos de Empregos e Salários - PES e de Emprego Comissionado - PEC da CBTU. Um dos objetivos do contrato em tela seria identificar e corrigir distorções no PES 2010, sendo as etapas do serviço a ser prestado previstas no item 4 do Termo de Referência, que é parte integrante do contrato. A etapa prevista no item 4.1.2 consiste na emissão de um parecer identificando os aspectos críticos, favoráveis e passíveis de alteração nos referidos planos. Este parecer já havia sido emitido na ocasião desta auditoria e foi disponibilizado a esta equipe para análise.

O documento demonstra que a empresa de consultoria, embora não tenha realizado a análise específica sobre ações judiciais em curso, conseguiu identificar a distorção provocada pelo enquadramento e progressão entre os sistemas definidos nos cargos ASO e ASM, já descrita por esta equipe. Segundo o parecer, além do problema relacionado ao enquadramento inicial de empregados em sistema diverso daquele que seria compatível com a atribuição já exercida anteriormente à implantação do PES 2010, teria sido identificado, também, um grande problema de atuação por parte dos gestores das equipes da CBTU, que orientam ou permitem que seus subordinados executem tarefas não abrangidas pelo sistema nos quais estão enquadrados.

Esta equipe entende que o problema de atuação dos gestores seria aplicável aos novos empregados, concursados após a implantação do PES 2010, que deveriam ser orientados pelos superiores a executarem apenas as tarefas inerentes a seus respectivos sistemas. No que se refere aos empregados antigos, seria muito mais complicado que o superior alterasse as atribuições em função do enquadramento realizado de forma matemática, sem considerar as tarefas efetivamente exercidas por cada empregado, tendo em vista a rotina de trabalho já estabelecida.

Ressalta-se que, além das distorções mencionadas, a empresa de consultoria identificou outros problemas na estrutura e implantação do PES 2010, mas destacou que o enquadramento nos sistemas seria o principal motivo ensejador de demandas judiciais.

Embora a adoção de providências tenha sido intempestiva, considerando que o plano foi implantado em abril de 2010 e a consultoria foi contratada apenas em julho de 2014, no momento se encontra em andamento o processo de revisão do plano. Espera-se que, tão logo o trabalho seja concluído, deva haver um reflexo na redução das demandas trabalhistas relacionadas ao tema.

### **3 GESTÃO OPERACIONAL**

#### **3.1 Programação dos Objetivos e Metas**

##### **3.1.1 ORIGEM DO PROGRAMA/PROJETO**

###### **3.1.1.1 INFORMAÇÃO**

**Informações sobre os programas e ações da CBTU relacionados com os investimentos analisados neste relatório.**

###### **Fato**

Em relação à área operacional da CBTU, foi realizada análise das informações apresentadas no Relatório de Gestão 2014 relativas aos investimentos realizados no exercício.

Na tabela a seguir estão descritas as ações analisadas, relativas à implantação, recuperação e modernização de sistemas, todas vinculadas ao Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito.

**Quadro: Descrição das ações do Programa 2048 que tiveram execução em 2014.**

Macroprocesso / Ações	Descrição	Detalhamento
15.453.2048.5754	Implantação do trecho Rodoviária-Camaragibe e Modernização dos trechos Recife - Jaboatão, Coqueiral - Rodoviária e Recife - Cabo do Sistema de Trens Urbanos de Recife - PE	A Implantação do Trecho Rodoviária-Camaragibe e Modernização dos Trechos Recife - Jaboatão, Coqueiral - Rodoviária e Recife - Cabo do Sistema de Trens Urbanos de Recife - PE visa, ao final de toda sua implantação, proporcionar maior acessibilidade e mobilidade à população da Região Metropolitana de Recife por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e pontual.  O Projeto de Recife contempla intervenções nas duas linhas do sistema. Na Linha Sul, consiste na implantação de tecnologia metrorviária em 14,3 km de via, ligando Recife a Cajueiro Seco, no Município de Jaboatão dos Guararapes, com construção de estações e terminais de passageiros, implantação dos sistemas de eletrificação, sinalização, telecomunicações, bilhetagem automática e recuperação de material rodante incluindo a climatização de 25 TUEs. Modernização do sistema existente de 11 Km entre Cajueiro Seco e Cabo, com duplicação de parte da via e recuperação da infraestrutura e substituição do material rodante por 7 veículos leves sobre trilhos (VLT'S). A intervenção na Linha Sul é complementada com a aquisição de mais 15 TUEs (Aprovados no PAC I) e realocação da linha ferroviária de carga, entre Afogados e Cajueiro Seco, segregando-a do transporte de passageiros. Na Linha Centro, além de melhorias no trecho entre Recife/Jaboatão e Coqueiral/Rodoviária, consiste em sua expansão compreendendo a implantação de 4,7 km de via e a construção de duas novas estações (Cosme e Damião e a Estação Terminal Camaragibe), ligando a Estação Rodoviária (TIP) a Camaragibe (TIMBI).
15.453.2048.10SY	Apoio à implantação do trecho Sul – Vila das Flores-João Felipe do Sistema de Trens Urbanos	Esta ação envolve a duplicação e eletrificação da Linha Sul, numa extensão de 24,1 km, com alteração do traçado para passar em subterrâneo (3,9 km) pelo centro da cidade de Fortaleza e 2,2 em via elevada, a segregação do sistema de transporte ferroviário de carga em relação ao sistema de passageiros, com a construção de 33 km de linha singela, construção de quatro, reforma de cinco e recuperação de cinco



	de Fortaleza	estações, a construção de Centro de Administrativo e Operacional e do Centro de Manutenção de Vila das Flores. Contempla também a aquisição de 10 TUEs, o remanejamento de interferências com a construção de 13 pontes e viadutos e a implantação de sistemas de eletrificação, sinalização, telecomunicação e bilhetagem eletrônica.
15.453.2048.14TT	Modernização e Recuperação dos Sistemas de Trens Urbanos - Nacional	A Modernização e a Recuperação de Sistemas consiste na recuperação da frota de material rodante; manutenção de estações existentes; aquisição de materiais e realização de obras e serviços de recuperação de via permanente; recuperação/melhorias dos sistemas de tração e freio de trens antigos; recuperação/modernização de sistema de sinalização e de sistema de ATC (Automatic Train Control) de TUEs, dos sistemas de telecomunicação / sonorização / iluminação, CFTV ( <b>círculo fechado de televisão</b> ) e de informação ao público nos TUEs; instalação de conversores de energia de frenagem dos trens para realimentação do sistema, sincronização de todo o sistema de tração dos trens, controle conjugado de demanda; e modernização predial.
15.453.2048.152T	Modernização do Sistema de Trens Urbanos de Natal	A Modernização do sistema de Trens Urbanos de Natal consiste nas seguintes intervenções: Parte1- Linha Natal – Extremoz: construção de 6 novas estações (Shopping Norte, Fronteiras, Nova Alecrim, Baldo, BR Norte e Nordeste) e reconstrução (novo posicionamento) de 4 estações (Nova Natal, Quintas, Nova Soledade e Extremoz), reforma e adequação de 4 Estações (Estrela do Mar, Nordelândia, Santa Catarina e Igapó), remodelação de toda infra e superestrutura da via permanente (21,3 km), vedação total da faixa de domínio, construção de 3 viadutos rodoviários para a transposição da ferrovia, fornecimento e instalação dos equipamentos de telecomunicações, automação de 15 passagens de nível e fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização das vias.  Parte2- Linha Sul: construção de uma nova estação (BR Sul), reforma e adequação de nove Estações (Natal, Padre João Vieira, Bom Pastor, Cidade da Esperança, Pró-Morar, Pitimbu, Cidade Satélite, Jardim Aeroporto e Parnamirim), remodelação de toda infra e superestrutura da via permanente (17 km), vedação total da faixa de domínio, construção de três viadutos rodoviários para a transposição da ferrovia, fornecimento e instalação dos equipamentos de telecomunicações, automação de 13 passagens de nível e fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização das vias.
15.453.2048.152S	Modernização do Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa	A Modernização do sistema de Trens Urbanos de João Pessoa consiste nas seguintes intervenções: Construção de 4 novas estações (Tibiri, Baixo Rosa, km 215 e IFPB) e reconstrução de 2 estações (novo posicionamento: Nova Bayeux e Nova Jacaré), reforma e adequação de 9 estações (St. Rita, Várzea Nova, Ilha do Bispo, João Pessoa, Mandacaru, Renascer, Poço, Manguinho e Cabedelo), remodelação de toda infra e superestrutura da via permanente (30 km), vedação total da faixa de domínio, construção de 2 viadutos rodoviários para a transposição da ferrovia, fornecimento e instalação dos equipamentos de telecomunicações, fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização de via e automação de 22 passagens de nível.
15.453.2048.152U	Modernização do Sistema de Trens Urbanos	A Modernização do sistema de trens urbanos de Maceió consiste nos seguintes pontos: Construção de 13 novas estações (Maceió; Mercado; Bom Parto; Mutange; Bebedouro; Flexal;

	de Maceió	Goiabeira; Fernão Velho; ABC; Rio Novo; Satuba; Utinga e Rio Largo), remodelação de toda infra e superestrutura da via permanente, vedação total da faixa de domínio, construção de cinco viadutos rodoviários para a transposição da ferrovia, fornecimento e instalação dos equipamentos de telecomunicações e fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização de via de 23 passagens de nível. E pelo Projeto Executivo da nova linha Maceió – Mangabeiras com a implantação de quatro estações.
15.453.2048.14TS	Adequação dos Sistemas de Trens Urbanos à Acessibilidade Universal	As atividades relacionadas à acessibilidade universal são: 1) Nas estações: Adequação das rampas, instalação de elevadores, adequação de corrimões, peitoris, comunicação visual, sonora, comunicação em braile, diferenciação de piso (piso tátil direcional e de alerta), adequação de telefones públicos e bebedouros, revisão de normas operacionais, criação de sanitários acessíveis, altura de balcões de atendimento, treinamento dos empregados em linguagens por sinais (Libras), assentos preferenciais, área especial para embarque, eliminação de espaço e altura diferenciada entre trens e plataformas; 2) Nos entornos das Estações e Terminais: Calçadas (largura, condições de manutenção, rampas de acesso), eliminação/remanejamento de barreiras(telefones públicos, árvores, gelo baiano, barreiras tipo "capa cegos", lixeiras, extintores de incêndio, placas de comunicação), travessias com sinais sonoros; 3) Nos trens: Assentos especiais e locais para cadeiras de rodas, melhorias nas comunicações visuais e sonoras, nivelamento trem x plataforma, piso diferenciado, eliminação do espaço entre o trem e a plataforma; 4) Nos prédios Administrativos e Oficinas: Vagas de estacionamento preferenciais, calçadas de acesso, eliminação de barreiras, rampas de acesso, comunicação visual (braile e libras), piso diferenciado, sanitários acessíveis, mobiliário de recepção, assentos preferenciais, bebedouros; e 5) Capacitação de Pessoal Operacional e Recepcionistas: Treinamento em Braile, Libras, atendimento a deficientes, revisão de normas incluindo acessibilidade ao cão guia.

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

### 3.2 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

#### 3.2.1 RESULTADOS DA MISSÃO INSTITUCIONAL

##### 3.2.1.1 INFORMAÇÃO

**Juízo de valor sobre a evolução dos indicadores de desempenho empresariais e dos indicadores relacionados aos canais de atendimento ao cidadão, relativos às Superintendências Regionais da CBTU.**

##### Fato

A UJ apresentou quadros contendo os indicadores de desempenho empresarial relativos às Unidades Regionais da CBTU em Belo Horizonte, Recife, Natal, João Pessoa e Maceió, nos últimos 6 anos (2009 a 2014), atendendo ao que consta no item 52, da Parte B, do Anexo II da Decisão Normativa do TCU.

Considerando-se o período de 2009 a 2014, com exceção de Natal que teve redução de 23,16% em sua capacidade instalada, todas as demais unidades apresentaram crescimento.

Quanto à quantidade de passageiros transportados, verifica-se um aumento global de 63% nos últimos seis anos, sendo que em 2014 esse aumento foi de 5,9%. Embora tenha havido aumento em 2014, verifica-se que este foi menos expressivo do que o aumento verificado em 2013, de 20%.

Cabe salientar que em Natal e João Pessoa houve redução expressiva na quantidade de passageiros transportados nos últimos seis anos, de 23% e 43%, respectivamente. Em seu Relatório de Gestão, a CBTU justificou a queda nessas STUs em razão de “*degradação do material rodante e do sistema operacional, provocando a retirada de grande parte da frota de circulação, o que aumentou muito o intervalo entre as viagens, e, também, vários acidentes e precauções na via, interrompendo várias vezes a circulação dos trens*”.

Por sua vez, as STUs de Recife apresentou crescimento acima da média, com aumento de 83,9% na quantidade de passageiros nos seis anos analisados. A explicação que consta do Relatório de Gestão é a seguinte: “*a compra de nova frota de material rodante (9 VLTs para a linha diesel e 15 TUEs para a linha elétrica), influenciou diretamente na redução do intervalo e aumento do número de viagens.(....)*” além disso a “*inauguração de Terminais de Integração e da Estação Cosme e Damião contribuiu para o aumento da demanda*”.

Também houve aumento na quantidade de passageiros entre 2009 e 2014 nos STUs de Maceió, em razão de “*compra de material rodante (8 VLTs)*” e de Belo Horizonte, motivada pela “*diminuição do intervalo entre viagens nos dias úteis e o acoplamento de duas composições nos horários de pico aumentando a capacidade de transporte em cada viagem*”, conforme aponta o Relatório de Gestão 2014.

Acerca da Receita Operacional da CBTU, verifica-se que a mesma aumentou quase 74% entre 2009 e 2014. No entanto, no que se refere ao exercício de 2014, esse aumento foi de apenas 1,9%, enquanto que em 2013 havia sido de 16,7%. Verifica-se, ainda, que o impacto das Receitas Não Operacionais no aumento da Receita Total de 2014 foi maior que o das Receitas Operacionais.

No que tange ao custo total da empresa nos últimos seis anos, percebe-se que o mesmo sofreu aumento de quase 80%. Em 2014, no entanto, o crescimento do custo total foi de apenas 3,7%, apresentando uma queda de crescimento quando comparado com 2013, quando o crescimento do custo total havia sido de 12,2%.

O custo de pessoal sofreu aumento de 114% no período 2009 a 2014. Em 2014, no entanto, apresentou aumento de 0,3%, muito abaixo dos 17,6% apurados em 2013. Pelo que se verifica, essa redução no crescimento dos custos de pessoal em 2014 foi impulsionada pelas STUs de Belo Horizonte e Maceió, onde houve queda nos custos de pessoal.

Sobre o aumento nos custos de pessoal entre 2009 e 2014, a CBTU justificou em seu Relatório de Gestão que o mesmo se justifica em razão de: “*Implantação do PES/PEC em 2010, Reintegração de demitidos por ordem judicial, e Ingresso de concursados*”, justificativa que entendemos plausível.



Quanto ao indicador “pontualidade”, no âmbito global percebe-se uma piora entre 2009 e 2014, tendo o índice caído de 91,8% para 88,6%. O índice de 2013 foi praticamente mantido em 2014, mostrando que não houve nenhum impacto positivo no exercício. Ressalte-se que as STUs que mais atuaram negativamente no indicador foram Natal e João Pessoa, enquanto que em 2014 deve-se destacar o incremento no índice da STU Maceió, que passou de 73,4% em 2013 para 94% em 2014.

Registra-se, por fim, que o indicador “Taxa de Ocupação” não está sendo disponibilizado nas UGs de Natal, João Pessoa e Maceió, inviabilizando a consolidação do indicador.

Acerca dos indicadores de atendimento ao cidadão, verifica-se que a CBTU possui diversos canais de comunicação com os usuários, tais como “ouvidoria”, “serviço de atendimento ao cliente - SAC”, “fale conosco” e “serviço de informação ao cidadão – SIC”.

Conforme apresentado no item 3.1 do Relatório de Gestão, todas as Superintendências (STUs) possuem um ou mais canais de atendimento e, com exceção da ouvidoria em Recife, não possuem solicitações pendentes de atendimento.

Verifica-se, ainda, que somente as STUs de Belo Horizonte e Recife apresentaram maior detalhamento acerca dos atendimentos prestados, com classificação das demandas, o que, a nosso ver, propicia melhor gerenciamento das mesmas e deveria ser adotado como boa prática pelas demais STUs.

Com base nos quadros apresentados pela STU de Belo Horizonte, por exemplo, fica claro que dos 1490 atendimentos realizados em 2014, 87% objetivavam a realização de uma reclamação (42%) ou a obtenção de uma informação (45%).

Em relação aos atendimentos da STU Recife, foram contabilizadas 1.526 manifestações em 2014, sendo que 89% foram reclamações. Cabe destacar que Recife demonstrou realizar um acompanhamento bastante detalhado das manifestações, de forma que fica claro que a maioria delas foi feita por usuários assíduos, de ambos os sexos, sobre os mais variados assuntos, tais como temperatura, iluminação, segurança, etc, sem a predominância de nenhum em particular. Informou, ainda, que 53% das manifestações ainda não foram atendidas, estando no aguardo de respostas das respectivas áreas.

### **3.2.2 EFETIVIDADE DOS RESULTADOS OPERACIONAIS**

#### **3.2.2.1 INFORMAÇÃO**

**Juízo de valor sobre os demonstrativos do subsídio por sistema e do déficit operacional por sistema, no exercício de 2014.**

##### **Fato**

Analisando o quadro A.11.4.1 – Demonstrativo do subsídio por sistema, disponibilizado no Relatório de Gestão 2014 da CBTU, verificou-se que a Companhia considerou como subsídio a parcela do orçamento atendida com fontes de recursos do Tesouro, nas ações de Funcionamento dos Sistemas, Administração da Unidade, Capacitação de Recursos

Humanos, Publicidade de Utilidade Pública, Pagamento de Pessoal Ativo da União, Benefícios (Auxílio Transporte, Aux. Funeral e Natalidade, Assistência Médico Odontológica, Exames Periódicos, Auxílio Alimentação e Assistência Pré-Escolar), Contribuição para Previdência Privada – REFER, Sentenças Judiciais, Pensões Decorrentes de Legislação Especial, Depósitos Recursais, Ações de investimento (PAC e não PAC) para recuperação e modernização dos sistemas e Adequação à Acessibilidade.

Foram disponibilizadas as informações sobre os sistemas ainda operados pela CBTU, ou seja, Recife, Belo Horizonte, Natal, João Pessoa e Recife, além da Administração Central.

Tabela: Orçamento por STU

STU	Lei Orçamentária + Alterações			
	Fontes do Tesouro	Demais fontes de recurso	Total LOA + Alterações	Percentual do Total LOA + Alterações
Recife	333.540.041	69.447.087	402.967.128	34,88%
Belo Horizonte	139.413.385	74.767.467	214.003.613	18,53%
Natal	81.626.609	1.276.665	82.903.274	7,18%
João Pessoa	52.732.327	767.363	53.449.913	4,63%
Maceió	67.469.109	6.393.439	73.794.134	6,39%
Administração Central	336.580.431	200.856	327.944.825	28,39%
Total	1.011.361.903	152.852.877	1.155.082.888	100,00%

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU. A tabela considera as Fontes do Tesouro: 100 – “Ordinário não Vinculado”, 144 – “Receitas Obtidas de Títulos Públicos, exceto destinadas à rolagem da dívida”, 300 – “Recursos Ordinários não vinculados do Tesouro – exercícios Anteriores” e 329 – “Recursos Destinações e como Demais fontes de recursos”; 250 – “Diretamente Arrecadados”, 280 – “Recursos de Outras Fontes – Exercício Corrente – Financeiros Diretamente Arrecadados” e 281 – “Transferências e Convênios com Órgãos Federais”.

Analizando a tabela acima com foco somente nas fontes do tesouro, verifica-se que a Administração Central (área meio) é a parte da CBTU que possui o maior orçamento, superando todas as superintendências regionais, voltadas para a área fim. Caso se considere o total da LOA + alterações, os recursos da área meio somente são superados por aqueles da STU Recife.

Tabela: Demonstrativo do Déficit Operacional por Sistema

Unidade	Receita total (mil) ( A )	Custo total (mil) (B)	Déficit Operacional (mil) (A – B)
Belo Horizonte	109.621,75	178.515,35	(68.893,60)
Recife	68.157,47	270.128,20	(201.970,73)
Natal	812,43	20.902,38	(20.089,94)
João Pessoa	859,64	17.280,00	(16.420,37)
Maceió	1.365,78	23.922,02	(22.556,24)
Total	180.817,07	510.757,95	(329.930,88)

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU

Analizando o quadro acima, observa-se que a CBTU apresentou déficit de, aproximadamente, 330 milhões no exercício de 2014, sendo que todas as STU apresentaram déficit. A STU mais deficitária foi a de Recife, seguida pela de Belo Horizonte, sendo que juntas elas concentram 82,10% do déficit total da CBTU no período.

Quando se considera a receita total da CBTU, as STUs de Belo Horizonte e Recife concentram, sozinhas, 98,32% do total no período. Estas mesmas STUs são responsáveis por 87,84% dos custos da CBTU.

Desta forma, conclui-se que as STUs de Recife e Belo Horizonte possuem as maiores receitas, os maiores custos, sendo, dessa forma, aquelas que possuem os maiores déficits operacionais do sistema. Elas também representam a maior capacidade instalada (92,24% do total) e a maior quantidade de passageiros transportados (96,75%) no período.

Além disso, verifica-se que, muito embora os maiores déficits operacionais absolutos sejam de Belo Horizonte e Recife, estas duas STUs são as menos dependentes, já que suas receitas cobrem 61,4% e 25,2% das despesas, respectivamente. Para Natal, João Pessoa e Maceió, a dependência de recursos se mostra quase absoluta, uma vez que suas receitas cobrem apenas 3,9%, 5,0% e 5,7% respectivamente.

Tabela: Comparação percentual de Capacidade (Km) x Percentual do déficit

STU	Capacidade em KM (2014)	Percentual da Capacidade Total	Déficit Operacional (mil) (A – B)	Percentual do Déficit Total
Recife	3.058.393	49,04%	(201.970,73)	61,22%
Belo Horizonte	2.694.271	43,20%	(68.893,60)	20,88%
João Pessoa	235.396	3,77%	(16.420,37)	4,98%
Natal	137.996	2,22%	(20.089,94)	6,09%
Maceió	110.830	1,77%	(22.556,24)	6,83%
Total	6.236.887	100,00%	(329.930,88)	100,00%

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

Dividindo o valor do déficit pela quantidade de passageiros transportados, é possível calcular o déficit operacional por passageiro transportado no ano de 2014, conforme tabela a seguir:

Tabela: Déficit por passageiro por STU em 2014

STU	Déficit Operacional (mil) (A – B)	Passageiros transportados (mil)	Percentual do Total de Passageiros	Déficit por passageiro transportado por ano (R\$)
Recife	(201.970,73)	110.157	61,04%	1,83
Belo Horizonte	(68.893,60)	64.438	35,71%	0,11
João Pessoa	(16.420,37)	1.643	0,91%	9,99
Natal	(20.089,94)	1.541	0,85%	13,04
Maceió	(22.556,24)	2.679	1,49%	8,42
Total	(329.930,88)	180.459	100,00%	1,83

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

Desta forma, as STUs que apresentam maior déficit por passageiro, no exercício de 2014, foram Natal, João Pessoa e Maceió, justamente as três que possuem o menor percentual de passageiros transportados (somam 3,25% do total).

Uma outra abordagem poderia ser a de custo por quilômetro.

Tabela: Custo por quilômetro em 2014

STU	Capacidade Instalada (Km) (A)	Custo Total (B)	Custo/Km (B/A)
Recife	3.058.393,00	178.515,35	0,058
Belo Horizonte	2.694.271,00	270.128,20	0,100

João Pessoa	235.396,00	17.280,00	0,073
Natal	137.996,00	20.902,38	0,151
Maceió	110.830,00	23.922,02	0,216
Total	6.236.886,00	510.747,95	0,082

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

Pelo quadro acima se verifica que Maceió é a STU com maior custo por quilômetro, enquanto a STU Recife revela-se a mais eficiente neste quesito, com custo de apenas 0,058 por quilômetro.

Outra análise possível seria a do custo por passageiro.

Tabela: Custo por passageiro por STU

STU	Custo Operacional (mil)	Passageiros transportados (mil)	Custo por passageiro transportado por ano (R\$)
Recife	270.128,20	110.157	2,45
Belo Horizonte	178.515,35	64.438	2,77
João Pessoa	17.280,00	1.643	10,52
Natal	20.902,38	1.541	13,56
Maceió	23.922,02	2.679	8,93
Total	510.747,95	180.459	2,83

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU.

As STUs que apresentaram maiores custos por passageiro no exercício de 2014 foram Natal, João Pessoa e Maceió, justamente as três que possuem o menor percentual de passageiros transportados (somam 3,25% do total) e a maior dependência (déficit relativo), ou seja, este alto custo operacional não é coberto em sua maior parte pela receita com os passageiros (entre 3,9% e 5,7% apenas).

### 3.2.2.2 INFORMAÇÃO

#### Juízo de valor do demonstrativo dos recursos aplicados na recuperação e modernização dos sistemas.

##### Fato

O quadro A.9.2 - Demonstrativo dos recursos aplicados na recuperação e modernização dos sistemas do Relatório de Gestão 2014 apresenta os dados relativos aos projetos de recuperação e modernização de sistemas, que fazem parte do objetivo 0574 - Apoiar a implantação, modernização e complementação de sistemas de transporte público coletivo, incluindo a aquisição de veículos e equipamentos, do Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito.

A tabela a seguir, apresenta os dados consolidados de orçamento do objetivo 0574:

Tabela: Orçamento do Objetivo 0574

Objetivo 0574	
Proposta Orçamentária	Valor (*)
PL – LOA 2014	718.817.803,00
LOA 2014 + Alterações	228.912.700,00
Limite para movimentação e empenho ( a )	323.077.872,00
Empenhos realizados ( b )	321.799.682,00
	252.933.250,16



Saldo (c = a - b)	68.866.431,84
% (b/a)	79%

Fonte: Relatório de Gestão 2014 da CBTU. (\*) Inclui os valores das fontes 100, 250 e 280, além daqueles pertencentes ao PAC e às despesas discricionárias.

Como se pode observar, o valor final estabelecido na LOA (com alterações) foi 44,95% do valor proposto pela UJ, considerado necessário para que esta pudesse realizar todas as suas atividades. O valor limite para movimentação e empenho, por sua vez, foi de 99,60% do valor final da LOA.

O valor efetivamente empenhado em 2014 representou 78,60% do valor limite para movimentação e empenho e apenas 35,19% do valor proposto pela CBTU. Sendo assim, pode-se concluir que as restrições orçamentárias sofridas pela UJ limitam sua capacidade de investimento e, consequentemente, dificultam seu trabalho na redução de seus déficits operacionais em suas diferentes STU.

### 3.2.2.3 INFORMAÇÃO

#### Análise da efetividade dos investimentos efetuados pela CBTU em 2014.

##### Fato

Apresentam-se, a seguir, as informações sobre os investimentos realizados pela CBTU em 2014:

Tabela: Orçamento de investimentos da CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
REC (Rodoviária – Camaragibe) (Rod / Recife / Cabo)	59.762.700	54.981.684	54.981.684	22.935.879
BH (Eldorado – Vilarinho)	33.445.258	100.000	-	-
BH (Trecho Barreiro / Calafate / Hospitais)	-	-	-	-
FOR (Trecho Sul) V Flores – J Felipe	167.269.145	138.000.000	138.000.000	30.300.000
BH Elaboração de Projeto Linhas 2 e 3	5.822.893	100.000	-	-
SAL (Implantação trecho Lapa – Pirajá)	143.868.700	446.293	-	-
SAL (Modernização trecho calçada – Paripe)	100.000	-	-	-
Obrig. de Transf. De Sistemas – Fortaleza	-	-	-	-
Obrig. de Transf. Do Sistemas – Salvador	100.000	100.000	-	-
Modernização e recuperação dos sistemas de Trens - Nacional	314.372.000	12.050.000	11.318.103	7.308.899
<i>Modernização e Recuperação Sistema Recife</i>	79.963.000	56.125	-	-
<i>Modernização e Recuperação Sistema Natal</i>	84.600.000	4.000.000	3.629.016	3.067.742
<i>Modernização e Recuperação Sistema João Pessoa</i>	71.690.000	4.000.000	4.000.000	1.894.135
<i>Modernização e</i>	78.099.000	3.993.875	3.689.087	2.347.022

<i>Recuperação Sistema Maceió</i>				
Modernização do Sistema Natal	-	54.387.950	54.387.950	35.067.701
Modernização do Sistema de João Pessoa	-	25.597.686	25.597.686	17.408.647
Modernização do Sistema Maceió	-	37.524.259	37.524.259	32.212.125
Fomento a Expansão e Fortalecimento dos sistemas	9.075.000	100.000	-	-
<b>Total - Projetos</b>	<b>733.815.696</b>	<b>323.377.872</b>	<b>321.799.682</b>	<b>252.933.250</b>
Reaparelhamento Administrativo	35.135.013	11.267.000	6.758.849	6.267.250
<i>Funcionamento dos Sistemas</i>	26.528.000	8.967.000	6.547.891	6.056.282
<i>Administração da Unidade</i>	8.607.013	2.300.000	210.968	210.968
Adequação à acessibilidade universal	64.088.594	5.000.000	2.473.499	2.383.345
<b>Total - Investimentos</b>	<b>833.039.303</b>	<b>339.644.872</b>	<b>331.032.030</b>	<b>261.583.746</b>

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014.

Na proposta orçamentária de 2014 da CBTU estavam previstos projetos de modernização e recuperação de sistemas vinculados à ação de Modernização e Recuperação dos Sistemas de Trens - Nacional, cujos valores aprovados e consignados na LOA 2014 foram bem inferiores aos solicitados.

Posteriormente, com a inclusão dos sistemas de Natal, João Pessoa e Maceió no Plano de Aceleração do Crescimento - PAC, foram inseridas na LOA ações específicas para modernização destes sistemas, que não constavam na proposta orçamentária inicial. Estas novas ações de modernização substituirão, a partir do orçamento de 2015, os antigos projetos de modernização e recuperação vinculados à ação nacional.

A inclusão dos sistemas supracitados no PAC - Grandes Cidades propiciou a modernização destes sistemas de trens urbanos de passageiros, com a reforma da via permanente, reforma/reconstrução de estações e terminais de integração, para que estes sistemas venham a se constituir nos principais modos estruturadores dos transportes públicos daquelas regiões.

Verifica-se que diversos projetos não tiveram limite para movimentação e empenho em 2014, a despeito de constarem na Proposta Orçamentária, inclusive representando 22,7% do total dos investimentos propostos para 2014.

A respeito do impacto da inexecução destes investimentos, a CBTU informou que:

- 1) Quanto ao projeto Belo Horizonte - Eldorado – Vilarinho: em 2014, estava em andamento apenas o contrato de aquisição de Trens Unidade Elétrico - TUEs com recursos inscritos em restos a pagar. Ainda assim, em junho de 2014 a CBTU, continuando com o propósito de garantir as intervenções necessárias para melhoria do sistema de Belo Horizonte, persistiu e apresentou ao Ministério das Cidades sua Proposta Orçamentária para 2015, prevendo para este projeto R\$ 19,54 milhões;
- 2) Quanto ao projeto Belo Horizonte - Trecho Barreiro / Calafate / Hospitais: a CBTU apresentou em sua Proposta para 2015, a retomada da Ação da Linha 2 Barreiro/Calafate, com recursos de R\$ 71,51 milhões.
- 3) Quanto ao projeto Belo Horizonte - Elaboração de Projeto Linhas 2 e 3: Esta Ação ficou praticamente paralisada a partir de 2010 e, por falta de entendimento com a contratada, referente ao pleito de reequilíbrio econômico financeiro, foi

acordado com o Consórcio rescisão amigável, efetuando o pagamento do valor resultante da análise dos pleitos. Em 26 de dezembro de 2012 foi assinado Termo de Rescisão Amigável e Quitação do Contrato 012-2004/DT e encaminhado para liquidação o valor de R\$1,38 milhão, tendo sido o pagamento efetuado em 29 de janeiro de 2013. O saldo do valor inscrito em RAP/2009 foi cancelado. Embora a CBTU tenha apresentado proposta orçamentária para retomada dos trabalhos no PPA/2012-2015, através de nova contratação, e aproveitando para o estágio atual, os produtos já entregues anteriormente, só foram aprovados R\$0,10 milhão nas LOAs de 2012, 13 e 14, inviabilizando a continuidade dos projetos pelo orçamento da CBTU. A elaboração dos projetos das Linhas 2 e 3 foi licitada pelo governo de BH, realizada com recursos do PAC Mobilidade Grandes Cidades e entregue ao governo Federal, inclusive com alterações em relação ao que estava sendo desenvolvido pela CBTU. Em análise na Caixa Econômica Federal e aguardando aprovação do governo federal para implantação do Projeto, através do governo de Minas. Baseado no informado acima a CBTU não apresentou em sua Proposta Orçamentária para 2015, entregue ao Ministério das Cidades em junho de 2014, nenhum recurso para esta Ação;

- 4) Quanto ao projeto Salvador - Implantação trecho Lapa – Pirajá, este foi cancelado por determinação do Ministério das Cidades, ocorrendo, em 14 de julho de 014, a rescisão amigável do convênio com a CBTU, nº 006-2007/DT do Projeto do Metrô de Salvador. Em decorrência, foram cancelados neste mesmo mês os empenhos dos recursos existentes na CBTU como Restos a Pagar (R\$139,22 milhões de RAPs 2011, 2012 e 2013) e, da mesma forma, os recursos da LOA/2014 totalizando R\$1,0 milhão estão sendo devolvidos para disponibilização em outro Projeto;
- 5) Quanto ao projeto Salvador - Modernização trecho calçada – Paripe: em junho de 2013, a CBTU reapresentou, esta Ação em sua Proposta Orçamentária para 2014, mantendo o valor da LOA/13 (R\$0,10 milhão), apenas para garantir a Ação aberta no próximo exercício, contudo a Ação não foi contemplada na LOA/14. O avanço físico para 2014 refere-se ao previsto com os recursos dos restos a pagar de exercícios anteriores, já transferidos para a CTBU e com o RAP/2013 de R\$4,20 milhões, transferido em abril de 2014. Desta forma a CBTU não apresentou em sua Proposta Orçamentária para 2015, entregue ao Ministério das Cidades em junho de 2014, nenhum recurso para esta Ação.

Assim, a análise da efetividade dos investimentos será feita sobre aqueles investimentos que possuíram empenhos liquidados, isto é, aqueles que efetivamente foram executados no exercício, conforme listados a seguir:

- 1) REC (Rodoviária – Camaragibe) (Rod / Recife / Cabo)
- 2) FOR (Trecho Sul) V Flores – J Felipe
- 3) Modernização e recuperação dos Sistemas de Trens - Nacional (contemplando Recife, Natal, João Pessoa e Maceió)
- 4) Modernização do Sistema Natal (PAC – Grandes Cidades)
- 5) Modernização do Sistema de João Pessoa (PAC – Grandes Cidades)
- 6) Modernização do Sistema Maceió (PAC – Grandes Cidades)
- 7) Reaparelhamento Administrativo
- 8) Adequação à acessibilidade universal

### 3.2.2.4 INFORMAÇÃO

## **Análise da efetividade dos investimentos no projeto Recife - Trecho: Rodoviária - Camaragibe e Trecho: Rodoviária / Recife / Cabo, efetuados pela CBTU em 2014.**

### **Fato**

A Implantação do Trecho Rodoviária-Camaragibe e Modernização dos Trechos Recife - Jaboatão, Coqueiral - Rodoviária e Recife - Cabo do Sistema de Trens Urbanos de Recife - PE visa, ao final de toda sua implantação, proporcionar maior acessibilidade e mobilidade à população da Região Metropolitana de Recife por meio de uma modalidade de transporte segura, rápida, confiável e pontual.

O Projeto de Recife contempla intervenções nas duas linhas do sistema. Na Linha Sul, consiste na implantação de tecnologia metrorviária em 14,3 km de via, ligando Recife a Cajueiro Seco, no Município de Jaboatão dos Guararapes, com construção de estações e terminais de passageiros, implantação dos sistemas de eletrificação, sinalização, telecomunicações, bilhetagem automática e recuperação de material rodante incluindo a climatização de 25 TUEs. Modernização do sistema existente de 11 Km entre Cajueiro Seco e Cabo, com duplicação de parte da via e recuperação da infraestrutura e substituição do material rodante por 7 veículos leves sobre trilhos (VLT'S). A intervenção na Linha Sul é complementada com a aquisição de mais 15 TUEs (Aprovados no PAC I) e realocação da linha ferroviária de carga, entre Afogados e Cajueiro Seco, segregando-a do transporte de passageiros. Na Linha Centro, além de melhorias no trecho entre Recife/Jaboatão e Coqueiral/Rodoviária, consiste em sua expansão compreendendo a implantação de 4,7 km de via e a construção de duas novas estações (Cosme e Damião e a Estação Terminal Camaragibe), ligando a Estação Rodoviária (TIP) a Camaragibe (TIMBI).

Apresentam-se os valores investidos em Recife pela CBTU, em 2014, na Implantação do trecho Rodoviária-Camaragibe e Modernização dos Trechos Recife-Jaboatão; Coqueiral - Rodoviária e Recife-Cabo do Sistema de Trens Urbanos de Recife:

Tabela: Orçamento de investimentos em Recife - CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
REC (Rodoviária – Camaragibe) (Rod / Recife / Cabo) (iniciada em abril de 1996).	59.762.700	54.981.684	32.778.840	22.935.879

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014.

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que o realizado acumulado até 2013 foi de 89,30%. Sua meta de realização para 2014 era de 6,15%, tendo sido realizado 2,81%. Além disso, tem-se um valor de Restos a Pagar inscritos menos os cancelados em 2014, de R\$ R\$110,69 milhões, além de um valor de Restos a Pagar pagos em 2014 de R\$31,99 milhões.

A meta física não foi atendida, devido, principalmente, ao baixo desempenho das intervenções que estavam previstas com os recursos dos Restos a Pagar inscritos em

2014, num total de R\$ 110,69 milhões, dos quais só foram executados R\$ 32,00 milhões. Sofreu influencia também, por não terem sido empenhados em torno de R\$ 36,1 milhões, devido às licitações que não se concretizaram, impedindo o início dos serviços de Adequações da Estação Joana Bezerra; Construção de uma ponte sobre o Rio Jaboatão; Drenagem da estação Cosme e Damião e Fornecimento de Niveladora Bitola Métrica. O baixo desempenho das obras de duplicação do trecho Cajueiro Seco/Cabo, contribuiu também com o fracasso da meta do ano. O detalhamento desses valores encontra-se no quadro a seguir.

Quadro: Acompanhamento de processos em Recife - CBTU em 2014 – Empenhos não efetuados

Objeto	Área da CBTU responsável	Status	Valor (R\$ x 1000)
Ponte sobre o Rio Jaboatão.	Superintendência de Trens Urbanos de Recife – STU/REC, subordinada à Presidência.	Edital Publicado – Abertura em 25 de novembro de 2014. Não teve nenhuma proposta – Novo processo licitatório previsto para 2015	7.700
Niveladora Bitola Métrica.		Edital Publicado – Abertura em 4 de novembro de 2015. A empresa vencedora desistiu. Relançado em 1º de dezembro de 2014, sem vencedor. Novo lançamento previsto para 2015	10.200
Plataforma, Escadas e Rampas em Joana Bezerra		Edital Publicado – Abertura em 14 de novembro de 2014. Sem propostas. Relançado em 20 de novembro de 2014 – Abertura em 11 de dezembro de 2014. Novamente sem vencedor. - Relançamento previsto para 2015.	3.400
Rebaixamento Lençol Freático em Cosme Damião		Carta Convite emitida em 9 de dezembro de 2014. Abertura em 18 de dezembro de 2014. Não houve proposta. Relançamento previsto para 2015	106
Desapropriação		Previsão de desapropriação complementar para Nova Cabo.	1.000
Pontes sobre o Rio Pirapama.	Diretoria Técnica –DT, na Administração Central e subordinada à Presidência.	Edital Publicado – Abertura em 25 de novembro de 2014. Não houve proposta. Relançamento previsto para 2015.	13.700
<b>Total Não Empenhado – Valor original das licitações sem sucesso</b>			<b>36.106</b>

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência

A seguir apresenta-se o detalhamento dos gastos efetuados em 2014:

Quadro: Acompanhamento de processos em Recife - CBTU em 2014 – Empenhos efetuados

Objeto	Área da CBTU responsável	Status	Valor (R\$ x 1000)
Contenção de	Diretoria Técnica –DT,	Edital Publicado – abertura em 17 de	5.687

Taludes na linha centro	na Administração Central e subordinada à Presidência.	novembro de 2014. Contratada – Empresa RMS	
Estação Nova Cabo		Edital Publicado – abertura em 27 de novembro de 2014. Contratada – Empresa Trópicos	9.038
Desapropriação	Superintendência de Trens Urbanos de Recife – STU/REC, subordinada à Presidência.	Desapropriação Empenhada	4.847
Outros Empenhos Realizados			3.364
<b>Total Empenhado</b>			<b>22.936</b>

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência

Sobre o histórico da ação, em junho de 2013, a CBTU apresentou ao Ministério das Cidades sua Proposta Orçamentária para 2014, prevendo para esta Ação R\$ 59,76 milhões, contudo a LOA/14 (Lei 12.952, de 20/01/14), aprovou para este ano R\$ 54,98 milhões. Estes recursos visavam atender aumento de oferta de lugares no metrô, com intervenções para melhorias e concluir a Duplicação do trecho Cajueiro Seco/Cabo (desapropriações, construção de estação e suplementação para implantação de duas pontes e a reforma e ampliação de outra ponte que tiveram alteração de projeto) e Melhorias na linha Centro (reparelhamento de oficina, veículo rodo-ferroviário, via permanente, melhorias em estações). Em abril, foram liberados R\$ 5,00 milhões da LOA e, no inicio de setembro, o saldo de R\$ 49,98 milhões, tendo sido empenhados pela CBTU apenas R\$ 22,94 milhões, principalmente para atender projetos executivos e obras de via permanente e desapropriações para a Duplicação do trecho Cajueiro Seco/Cabo, obras de estação e terminais de integração, além de equipamentos para oficina, sistemas elétricos e eletrônicos e TUEs. Foram liquidados R\$ 2,76 milhões e pagos R\$ 2,45 milhões até 31 de dezembro de 2014, principalmente para as desapropriações e obras de estações e terminais e R\$ 20,49 milhões ficaram inscritos em 2015, como Restos a Pagar (RAP/14).

Em junho de 2014, a CBTU apresentou ao Ministério das Cidades sua Proposta Orçamentária para 2015, prevendo para esta Ação (5754) R\$ 0,10 milhão, apenas para manter a Ação aberta no próximo exercício, em virtude da conclusão dos recursos do PAC. A continuidade das intervenções em Recife foi proposta através de um Plano Orçamentário da Ação 14TT para Recuperação e Melhorias dos Sistemas de Trens Urbanos, com recursos da ordem de R\$ 189,67 milhões. Ocorre que no PLOA/2015 (PL 13/2014-CN), que teve início de tramitação em agosto de 2014, a Ação 5754 foi incorporada na Ação 10SS, através de um Plano Orçamentário, não lhe tendo sido encaminhado nenhum valor. Para a Ação 14TT, foi encaminhado R\$ 2,5 milhões para atender aos Planos Orçamentários desta Ação, dos quais será priorizado R\$ 1,0 milhão para Recife.

Considera-se que os gastos efetuados foram efetivos, uma vez que eles estão ligados diretamente às atividades que constituem a ação analisada e contribuíram para a sua evolução, de acordo com o verificado em sua execução física. Destaca-se, entretanto, que os grandes valores que vêm de restos a pagar de anos anteriores e que ficam para os anos seguintes, dificultam uma análise mais detalhada. Entretanto, faz-se necessário um

estudo sobre os problemas que envolveram o grande número de licitações desertas em 2014 e que impactaram a evolução física da ação no mesmo período.

### 3.2.2.5 INFORMAÇÃO

#### Análise da efetividade dos investimentos no projeto Fortaleza - Trecho Sul: Vila das Flores - João Felipe do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza, efetuados pela CBTU em 2014.

##### Fato

Apresentam-se, a seguir, os valores investidos em Fortaleza pela CBTU em 2014, por meio da Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR, visando dar maior acessibilidade e mobilidade à população da Região Metropolitana de Fortaleza:

Tabela: Orçamento de investimentos em Fortaleza - CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
FOR (Trecho Sul) V Flores – J Felipe (iniciada em 1998)	167.269.145	138.000.000	138.000.000	30.300.000

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014. LOA 2014 (Lei 12.952, de 20/01/2014). OBS: O sistema de Fortaleza não é mais operado pela CBTU desde 2002. O estabelecimento de metas de demanda a serem atingidas é atribuição da METROFOR.

Sobre o histórico da ação, a CBTU informou no Relatório de Gestão 2014 que com o encerramento prematuro do convênio 011-2005/P, em 31 de dezembro de 2012, só comunicado oficialmente, em 8 de abril de 2013, e, por desdobramento, também do convênio 007-2005/DT, tornou-se necessária a criação de um novo dispositivo legal para a manutenção do envio de remessas de recursos da União para a Linha Sul do Metrô de Fortaleza objetivando sua conclusão. Assim, em 27 de junho de 2013 foi homologado o Termo de Compromisso - TC n.º 001/2013, para utilização dos saldos da União decorrentes do convênio operacional 007-2055/DT – R\$ 94,25 milhões.

A validade do TC vai até 31 de dezembro de 2015, e previu o desembolso de R\$ 33,96 milhões em 2013, incluindo aqui a LOA/2013 de R\$ 7,12 milhões e o Crédito Suplementar de R\$ 26,84 milhões. O total empenhado e repassado ao METROFOR em 2013 foi somente o valor da LOA. O valor do Crédito foi postergado para 2014 como restos a pagar/2013 e foi transferido em fevereiro. O saldo deste TC, de R\$60,29 milhões, foi previsto para 2014.

Desde o final de 2011 o METROFOR vinha sinalizando a necessidade de complementação de recursos da ordem de R\$ 190,00 milhões (base do levantamento: maio de 2013) para conclusão do Projeto da Linha Sul.

Em 31 de julho de 2014, por meio do Ofício 194/SEPAC-MP, o Ministério do Planejamento informou quanto à aprovação de R\$191,80 milhões para a Linha Sul de Fortaleza, sendo R\$150,00 milhões da União e R\$41,8 milhões de contrapartida do Estado.

Assim, em 19 de setembro de 2014 foi finalmente assinado o Termo de Compromisso n.º 001/2014, para atender às intervenções dos Sistemas Fixos de Sinalização, Telecomunicações e Bilhetagem Eletrônica e da Fiscalização correlata, que é amparado juridicamente pela Lei n.º 11.578 de transferência obrigatória para as obras do PAC e seu monitoramento também se dá através do SISPAC. Seu valor é de R\$191.800.000,00, dos quais R\$ 150.000.000,00 são de responsabilidade da União e R\$41.800.000,00, do Governo do Estado do Ceará, e sua vigência é até 31 de dezembro de 2018.

A LOA/14 foi contemplada com R\$ 138 milhões. Estes recursos foram liberados em agosto e totalmente empenhados, para arcar com os R\$ 60,29 milhões previstos para fechar o Plano de Trabalho do TC 001/2013, em andamento, e o saldo de R\$ 77,71 milhões para atender a 1ª parcela da União no TC 001/2014. Já foram liquidados R\$ 107,7 milhões, contudo toda a LOA ficará inscrita em restos a pagar em 2015 e só será transferida para o METROFOR a partir de 2015, por falta de limite financeiro no final de 2014. Os avanços físicos estão sendo realizados com recursos dos restos a pagar já transferidos e com recursos do Estado do Ceará. O alcance da meta física, acima do previsto para 2014, deveu-se principalmente pela conclusão da entrega dos TUEs com recursos do Estado.

Em junho de 2014, a CBTU apresentou ao Ministério das Cidades, sua Proposta para 2015, de R\$ 30,00 milhões para dar continuidade em mais uma etapa das intervenções previstas na Linha Sul do Metrô de Fortaleza através do TC 001/2014. Este valor foi encaminhado pelo Ministério das Cidades para compor o PLOA/2015 (PL 13/2014-CN), que teve início de tramitação em agosto de 2014.

No ano de 2014, foram entregues os sete últimos TUEs, completando as 25 unidades fabricadas na Itália. Dos 25 TUEs contratados, 16 já estão sendo testados em Operação Assistida, porém apenas oito estão circulando. A entrada em operação comercial de todas as unidades se concretizará somente após a conclusão do Sistema de Sinalização da Via. Concluiu-se 80% da implantação dos sistemas de energia do CCO e da Estação São Benedito. Continuam em andamento as obras do emboque e entorno do túnel, próximas à Rua Padre Cícero, com conclusão de 50%, dependendo ainda de desapropriações no Tramo (espaço ou módulo espacial definido por quatro pilares que delimitam uma área quadrada ou retangular) Oeste do viaduto. Concluídas as Instalações dos elevadores e sistemas de climatização no Prédio Administrativo, o que proporcionou a transferência de todos os departamentos da METROFOR, que se encontravam em galpão da RFFSA, desde sua criação em 1997. Foi aprovada pela CBTU a licitação para contratar a implantação do Sistema de Ventilação dos túneis e obras complementares. Encontra-se em fase de licitação e contratação os Sistemas de Sinalização, Telecomunicações e Bilhetagem Eletrônica, além das obras de acessibilidade das estações e compra de Equipamentos de Oficina. Fornecidas e Instaladas na oficina uma Prensa de Rodeiro, uma Mesa Falsa (Drop Table) para remoção de truques e duas Pontes Rolantes.

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que o realizado acumulado até 2013 foi de 83,67%. Sua meta de realização para 2014 era de 5,09%, tendo sido realizado 5,14%. Além disso, tem-se um valor de Restos a Pagar inscritos menos os cancelados em 2014, de R\$ 26,83 milhões, além de um valor de Restos a Pagar pagos em 2014 de R\$ 26,83 milhões.



Considera-se que os gastos foram efetivos, uma vez que eles estão ligados diretamente às atividades que fazem parte da ação analisada e contribuíram para a sua evolução, de acordo com o verificado em sua execução física. Destaca-se, entretanto, que os grandes valores que vêm de restos a pagar de anos anteriores e que ficam para os anos seguintes, dificultam uma análise mais detalhada. Além disso, diante da falta de limite financeiro no final de 2014, constata-se a existência de um fator externo limitante para a execução dos gastos da ação, restringindo sua evolução.

### 3.2.2.6 INFORMAÇÃO

#### Análise da efetividade dos investimentos da CBTU em Modernização e Recuperação dos Sistemas - Nacional, em 2014.

##### Fato

Apresentam-se, a seguir, os valores investidos em Modernização e Recuperação dos Sistemas de Trens Urbanos – Nacional, pela CBTU, em 2014. A ação se destina à recuperação dos sistemas de trens urbanos de Recife, Natal, João Pessoa e Maceió, prevendo-se executar intervenções não previstas pelo escopo aprovado no PAC.

Tabela: Orçamento de investimentos em modernização e recuperação dos Sistemas de Trens Urbanos em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
<i>Modernização e recuperação dos sistemas de Trens Urbanos-Nacional</i>	314.372.000	12.050.000	11.318.103	7.308.899
Modernização e Recuperação Sistema Recife	79.963.000	56.125	-	-
Modernização e Recuperação Sistema Natal	84.600.000	4.000.000	3.629.016	3.067.742
Modernização e Recuperação Sistema João Pessoa	71.690.000	4.000.000	4.000.000	1.894.135
Modernização e Recuperação Sistema Maceió	78.099.000	3.993.875	3.689.087	2.347.022

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014. LOA 2014 (Lei 12.952, de 20/01/2014).

Inicialmente, cabe ressaltar que não foi disponibilizado nenhum limite para movimentação e empenho para execução da Modernização e Recuperação do Sistema de Recife, apesar de estarem previstos quase R\$ 80 milhões na Proposta Orçamentária de 2014.

##### Modernização e Recuperação do Sistema de Natal

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que o realizado acumulado até 2013 foi de 11,96%. Sua meta de realização para 2014 era de 3,58%, tendo sido realizado 1,64%, ou seja, praticamente não houve avanço físico, uma vez que as licitações ocorreram no fim do ano. Além disso, tem-se um valor de Restos a Pagar inscritos menos os cancelados em 2014, de R\$ 2,05 milhões, além de um valor de Restos a Pagar pagos em 2014, de R\$ 1,76 milhão.

Apresentam-se, no quadro a seguir, os valores detalhados investidos Sistema de Natal:

Quadro: Acompanhamento de processos envolvidos na Modernização e Recuperação do Sistema de Natal - CBTU em 2014

Objeto	Valor (R\$)
Elaboração do Projeto Básico do VLT	28.555,00
Material, Maquinas e Equipamentos para Locomotivas	776.887,87
Recuperação de motor de tração	34.160,76
Equipamentos para Oficina Diesel	626.600,00
Recuperação e Adequação das Estruturas e Prédios Operacionais	472.109,30
Aquisição de Material para Via Permanente	1.129.428,65
Total Empenhado e Liquidado	3.067.741,58

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência – Extração do SIAFI 2014.

Para o caso de Natal, a LOA/2014 contemplou R\$ 4,00 milhões, com limite orçamentário de R\$ 3,63 milhões, o que permitiu as contratações: aquisição de projetos complementares de engenharia e redimensionamento de instalações prediais, aquisição de tampa para turboalimentador, recuperação de 2 dois turbo superalimentadores, aquisição de insumos para locomotivas, aquisição de caixas de engrenagem, recuperação de mancais de locos, aquisição de peças para locos e carros de passageiros, recuperação de motores de tração, aquisição de truque/troller, aquisição de macacos hidráulicos, reforma e recuperação do prédio administrativo, aquisição de brita, aquisição de trator agrícola, aquisição de caminhão caçamba rodoviário e aquisição de talas de junção que totalizaram empenhos de R\$ 3,07 milhões.

As principais ações que continuam em desenvolvimento são algumas ações na via permanente com recursos de custeio, empregando materiais adquiridos com recursos de capital. Foram executados na manutenção da via permanente, o Acerto do perfil do lastro em 2150m, o alinhamento em TR-37 e TR-45 em 950m, capinação manual em 21.800m<sup>2</sup>, carga e descarga de dormente de madeira em 266 unidades, correção de bitola de via em 7 km, descarga de aterro em 26m<sup>3</sup>, distribuição de pedra britada sobre o lastro da via em 80m<sup>3</sup>, furação de trilhos em 04 unidades, limpeza de bueiros em 30 m, lubrificação, regulagem e reaperto de parafusos dos AMVs em 4 um, nivelamento de juntas em 146 unidades, nivelamento em TR-37 e TR-45 em 3.380m, remoção de terra do lastro em 425m<sup>3</sup>, repregação de pregos de linha em 590 um, roçada manual em 4.800m<sup>2</sup>, substituição de dormentes de madeira em 22 unidades, substituição de fixações em 360 unidades, substituição de parafusos de talas de junção em 108 unidades, substituição de talas de junção em 6 unidades.

Consideramos que, apesar da baixa execução física da ação, os investimentos foram efetivos, pois contribuíram com a evolução da mesma.

#### Modernização e Recuperação do Sistema de João Pessoa

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que o realizado acumulado até 2013 foi de 19,72%. Sua meta de realização para 2014 era de 5,94%, tendo sido realizado 1,05%. Além disso, tem-se um valor de Restos a Pagar inscritos menos os cancelados em 2014, de R\$ 2,34 milhões, além de um valor de Restos a Pagar pagos em 2014, de R\$ 0,93 milhão.

Apresentam-se, no quadro a seguir, os valores detalhados investidos Sistema de João Pessoa:



Quadro: Acompanhamento de processos envolvidos na Modernização e Recuperação do Sistema de João Pessoa - CBTU em 2014

Objeto	Valor (R\$)
Veículos Rodoviários – Apoio Vía Permanente	662.900,00
Recuperação de Aparelhos de Choque	231.680,00
Aquisição de Sobreressalentes para Locomotivas	999.554,98
Total Empenhado e Liquidado	1.894.134,98

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência – Extração do SIAFI 2014.

No caso de João Pessoa, a LOA/2014 contemplou R\$ 4,00 milhões, com limite orçamentário no mesmo valor, o que permitiu as seguintes contratações: aquisição de caminhão caçamba rodoviário, aquisição de retroescavadeira motor diesel, aquisição de turboalimentador, recuperação de motores de tração, recuperação de engates e aparelhos de choque tração que totalizaram empenhos de R\$ 1,89 milhões.

As Principais ações que se encontram em desenvolvimento são: os treinamentos no COMAN- Termos de Referência e Operação do VLT; a contínua a revisão geral da locomotiva nº 6008; a manutenção preventiva de locomotivas e carros de passageiros – oficina Cabedelo; a recuperação de truques dos carros de passageiros da STU-JOP; a recuperação de dois truques para locomotiva; os serviços de manutenção na Via Permanente e o serviço de manutenção - rádios VHF e sinalização eletrônica. Foram concluídas a recuperação de 12 cabeçotes para locomotivas da STU-JOP e a recuperação da instalação elétrica da oficina de Cabedelo.

Consideramos que, apesar da baixa execução física da ação, os investimentos foram efetivos, pois contribuíram com a evolução da mesma.

#### Modernização e Recuperação do Sistema de Maceió

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que o realizado acumulado até 2013 foi de 50,23%. Sua meta de realização para 2014 era de 4,22%, tendo sido realizado 0,77%, ou seja, praticamente não houve avanço físico, uma vez que as licitações ocorreram no fim do ano. Além disso, tem-se um valor de Restos a Pagar inscritos menos os cancelados em 2014, de R\$ 3,34 milhões, além de um valor de Restos a Pagar pagos em 2014, de R\$ 1,82 milhão. Praticamente não houve avanço físico, as licitações ocorreram no fim do ano.

Apresentam-se, no quadro a seguir, os valores detalhados investidos Sistema de Maceió:

Quadro: Acompanhamento de processos envolvidos na Modernização e Recuperação do Sistema de Maceió - CBTU em 2014

Objeto	Valor (R\$)
Reforma Prédio Anexo	273.963,02
Construção do Refeitório STU-MAC	164.010,73
Construção de Novo Posto de Abastecimento	531.353,20
Aquisição de Pedra Britada	265.373,07
Remodelação de Vía Permanente	653.457,12
Aquisição Contratação de serviço de ultrassom para solda	395.540,00
Aquisição de Container Habitável	57.200,00
Outros	6.124,86
Total Empenhado e Liquidado	2.347.022,00

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência – Extração do SIAFI 2014.

Em Maceió, a LOA/2014 contemplou R\$4,00 milhões, com limite orçamentário de R\$ 3,69 milhões, que permitiu as seguintes contratações: reforma prédio anexo, construção do refeitório, construção de novo posto de abastecimento, aquisição de pedra britada, remodelação de trecho da via permanente, aquisição de serviço de ultrassom de solda aluminotérmica e aquisição de container habitável que totalizaram empenhos de R\$ 2,35 milhões.

Foram firmados contratos para a remodelação da via permanente em dois trechos de via, aquisição e aplicação de solda aluminotérmica em diversos trechos remodelados, entre as estacas 457 a 643 e entre 775 a 793, recuperação de pontilhão e construção de muro de contenção.

Consideramos que, apesar da baixa execução física da ação, os investimentos foram efetivos, pois contribuíram com a evolução da mesma.

### 3.2.2.7 INFORMAÇÃO

#### **Análise da efetividade dos investimentos na Modernização do Sistema de Natal, efetuados pela CBTU em 2014.**

##### **Fato**

A Modernização do sistema de Trens Urbanos de Natal consiste nas seguintes intervenções:

Parte1- Linha Natal – Extremoz: construção de 6 novas estações (Shopping Norte, Fronteiras, Nova Alecrim, Baldo, BR Norte e Nordeste) e reconstrução (novo posicionamento) de 4 estações (Nova Natal, Quintas, Nova Soledade e Extremoz), reforma e adequação de 4 Estações (Estrela do Mar, Nordelândia, Santa Catarina e Igapó), remodelação de toda infra e superestrutura da via permanente (21,3 km), vedação total da faixa de domínio, construção de 3 viadutos rodoviários para a transposição da ferrovia, fornecimento e instalação dos equipamentos de telecomunicações, automação de 15 passagens de nível e fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização das vias.

Parte2- Linha Sul: construção de uma nova estação (BR Sul), reforma e adequação de nove Estações (Natal, Padre João Vieira, Bom Pastor, Cidade da Esperança, Pró-Morar, Pitimbu, Cidade Satélite, Jardim Aeroporto e Parnamirim), remodelação de toda infra e superestrutura da via permanente (17 km), vedação total da faixa de domínio, construção de três viadutos rodoviários para a transposição da ferrovia, fornecimento e instalação dos equipamentos de telecomunicações, automação de 13 passagens de nível e fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização das vias.

A seguir apresentam-se os valores investidos Modernização do sistema de Trens Urbanos de Natal pela CBTU em 2014:

Tabela: Orçamento de investimentos da CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
Modernização do Sistema Natal (iniciada em 2014)	-	54.387.950	54.387.950	35.067.701

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014.

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que: sua meta de realização para 2014 era de 17,45%, tendo sido realizado apenas 0,27%, ou seja, praticamente não houve avanço físico, uma vez que as licitações ocorreram no fim do ano.

Apresentam-se os valores investidos na ação em 2014:

Quadro: Acompanhamento de processos envolvidos na Modernização do Sistema de Natal - CBTU em 2014

Objeto	Área da CBTU responsável	Status	Valor (R\$ x 1000)
Projeto de Recuperação do Sistema de Trens Urbanos	Diretoria Técnica –DT, na Administração Central e subordinada à Presidência.	Assinado contrato EPC	5.441
Fixações (192.244 conjuntos)		Ordem de Compra - OC com aceite em 25 de agosto de 2014, prazo: 24 de janeiro de 2015.	2.682
Dormentes de Concreto (104.000 unidades)		OC com aceite em 19 de novembro de 2014, prazo: 17 de fevereiro de 2015.	16.848
Dormentes Especiais para AMV's (11.130 m)		OC com aceite em 19 de novembro de 2014, prazo: 17 de fevereiro de 2015.	2.682
Aparelhos de Mudança de Via (AMVs)		OC com aceite em 19 de novembro de 2014, prazo: 18 de maio de 2015.	7.415
Trilhos TR 45 (4.300 toneladas)	Gerência Geral de Licitação – GALIC, na Administração Central e subordinada à Presidência.	Llicitação em andamento	(*) 15.250
<b>Total Empenhado</b>			<b>35.068</b>

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência. (\*) Valor não empenhado em 2014.

Com relação ao histórico da ação, em Natal, a LOA/2014 contemplou R\$ 54.387.950,00, o que permitiu as seguintes licitações: projeto de recuperação do sistema, aquisição de 192.244 conjuntos de fixações, aquisição de 104.000 unidades de dormentes de concreto, aquisição de 11.130 metros de dormentes de concreto especiais para AMVs, aquisição de 52 unidades de AMVs e aquisição de 5.521 toneladas de trilhos – TR-45 que totalizaram empenhos de R\$ 54.385.679,52.

Dos recursos empenhados em 2012, PAC Equipamento, foram entregues duas locomotivas e 03 VLTs da nova frota de 12 VLT, contratada através da ação 15.453.2048.142W.

As principais ações em desenvolvimento atualmente são:

A assinatura das Ordens de Compra relativas ao Registro de Preço para Pregão Eletrônico realizado em 2013, para fornecimento de equipamentos para via permanente envolvendo fixações, dormentes de concreto, AMVs e dormentes especiais para AMVs. As referidas Ordens de Compra foram feitas com base na verba oriunda do PAC, publicado pela D.O.U., de 03 de julho de 2014.

Ainda com base na verba do PAC, acima citado, a Administração Central da CBTU assinou o contrato com a empresa EPC engenharia para a recuperação dos trens urbanos de Natal. Até 31 de dezembro de 2014, foram entregues 30.000 conjuntos de fixações e o Projeto Conceitual.

Considera-se que, apesar de reduzidos, os gastos foram efetivos, uma vez que eles estão ligados diretamente às atividades que fazem parte da ação analisada e contribuíram para a sua evolução, de acordo com o verificado em sua execução física.

### 3.2.2.8 INFORMAÇÃO

#### Análise da efetividade dos investimentos na Modernização do Sistema de João Pessoa, efetuados pela CBTU em 2014.

##### Fato

A seguir apresentam-se os valores investidos Modernização do sistema de Trens Urbanos de João Pessoa pela CBTU em 2014:

Tabela: Orçamento de investimentos da CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
Modernização do Sistema de João Pessoa (iniciada em 2014)	-	25.597.686	25.597.686	17.408.647

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014.

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que: sua meta de realização para 2014 era de 15,58%, tendo sido realizado apenas 0,15%, ou seja, praticamente não houve avanço físico, uma vez que as licitações ocorreram no fim do ano.

Apresentam-se os valores investidos na ação em 2014:

Quadro: Acompanhamento de processos envolvidos na Modernização do Sistema de João Pessoa - CBTU em 2014 – Empenhos efetuados

Objeto	Área da CBTU responsável	Status	Valor (R\$ x 1000)



Projeto de Recuperação do Sistema de Trens Urbanos	Diretoria Técnica –DT, na Administração Central e subordinada à Presidência.	Assinado contrato com a Hadway/ATP	3.315
Fixações (90.000 conjuntos)		Ordem de Compra - OC com aceite em 25 de agosto de 2014, prazo: 24 de janeiro de 2015.	1.259
Dormentes de Concreto (45.000 unidades)		OC com aceite em 19 de novembro de 2014, prazo: 17 de fevereiro de 2015.	8.910
Dormentes Especiais para AMV's (4.368 m)		OC com aceite em 19 de novembro de 2014, prazo: 17 de fevereiro de 2015.	1.053
Aparelhos de Mudança de Via (AMVs)		OC com aceite em 19 de novembro de 2014, prazo: 18 de maio de 2015.	2.872
Trilhos TR 45 (2.000 Toneladas)	Gerência Geral de Licitação – GALIC, na Administração Central e subordinada à Presidência.	Llicitação em andamento	(*) 7.100
Total Empenhado			17.409

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência. (\*) Valor não empenhado em 2014.

Em João Pessoa, a LOA/2014 contempla R\$25.597.686,00 que permitiu as licitações: projeto de recuperação do sistema, aquisição de 90.000 conjuntos de fixações, aquisição de 45.000 unidades de dormentes de concreto, aquisição de 4.368 metros de dormentes de concreto especiais p/AMVs, aquisição de 20 unidades de AMVs e aquisição de 2.000 toneladas de trilhos – TR-45 que totalizaram empenhos de R\$17.408.647,00. Dos recursos empenhados em 2012, PAC Equipamento, foram entregues 02 VLTs da nova frota de 08 VLT contratada através da ação 15.453.2048.142W.

As principais ações em desenvolvimento são:

Em 2014 foram assinadas Ordens de Compra relativas ao Registro de Preço para Pregão Eletrônico realizado em 2013, para fornecimento de equipamentos para via permanente envolvendo fixações, dormentes de concreto, AMVs e dormentes especiais para AMVs. As referidas Ordens de Compra foram feitas com base na verba oriunda do PAC, publicada no D.O.U., de 3 de julho de 2014. Ainda com base na verba do PAC, acima citado, a Administração Central fechou contrato com o consórcio Headwayx/ATP para a elaboração do Projeto de recuperação dos trens urbanos de João Pessoa. Até 31/12/2014 foram entregues 19.146 conjuntos de fixações referentes a ordem de compra OC002/GENOR/2014 da Condutec.

Considera-se que, apesar de reduzidos, os gastos foram efetivos, uma vez que eles estão ligados diretamente às atividades que fazem parte da ação analisada e contribuíram para a sua evolução, de acordo com o verificado em sua execução física.

### 3.2.2.9 INFORMAÇÃO

#### Análise da efetividade dos investimentos na Modernização do Sistema de Maceió, efetuados pela CBTU em 2014.

##### Fato

A Modernização do sistema de trens urbanos de Maceió consiste nos seguintes pontos: Construção de 13 novas estações (Maceió; Mercado; Bom Parto; Mutange; Bebedouro; Flexal; Goiabeira; Fernão Velho; ABC; Rio Novo; Satuba; Utinga e Rio Largo), remodelação de toda infra e superestrutura da via permanente, vedação total da faixa de domínio, construção de cinco viadutos rodoviários para a transposição da ferrovia, fornecimento e instalação dos equipamentos de telecomunicações e fornecimento e instalação dos equipamentos de sinalização de via de 23 passagens de nível. E pelo Projeto Executivo da nova linha Maceió – Mangabeiras com a implantação de quatro estações.

A seguir apresentam-se os valores investidos Modernização do sistema de Trens Urbanos de Maceió pela CBTU em 2014:

Tabela: Orçamento de investimentos da CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
Modernização do Sistema Maceió (iniciada em 2014)	-	37.524.259	37.524.259	32.212.125

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014.

Sobre a execução física desta ação em 2014, tem-se que, praticamente, não houve avanço físico, uma vez que as licitações ocorreram no fim do ano.

Apresentam-se os valores investidos na ação em 2014:

Quadro: Acompanhamento de processos envolvidos na Modernização do Sistema de Maceió - CBTU em 2014 – Empenhos efetuados

Objeto	Área da CBTU responsável	Status	Valor (R\$ x 1000)
Projeto de Expansão Até Mangabeiras	Diretoria Técnica –DT, na Administração Central e subordinada à Presidência.	Assinado contrato com a Headwayx/ATP	1.626
Construção da Estação Mercado		Publicado edital de abertura em 12 de novembro de 2014. Não houve proposta. Relançamento em 20 de novembro de 2014, com abertura em 11 de dezembro de 2014. Contratada a empresa Cony.	7.055
Recuperação da Via permanente – estacas 850 a 1040		Publicado edital de abertura em 11 de novembro de 2014. Não houve proposta. Relançamento em 20 de novembro de 2014, com abertura em 11 de dezembro de 2014. Contratada a empresa Cony.	8.863
Estação Bom Parto + Via entre estacas 87 e 162		Ordem de Compra - empenho: 27 de novembro de 2014.	7.567
Fixações (82.000 conjuntos)		Ordem de Compra - empenho: 1 de dezembro de 2014.	1.146
Dormentes de Concreto (12.800 unidades)		Ordem de Compra - empenho: 27 de novembro de 2014.	2.381
Dormentes Especiais para AMV's (3.800 m)		Ordem de Compra - empenho: 27 de novembro de 2014.	1.009
Aparelhos de Mudança de Via (18 AMVs)		Ordem de Compra - empenho: 27 de novembro de 2014.	2.566
Trilhos TR 45 (1.300 Toneladas)	Gerência Geral de Licitação – GALIC, na	Licitação em andamento	(*) 4.610

<i>Administração Central e subordinada à Presidência.</i>		
Total Empenhado		32.212

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência. (\*) Valor não empenhado em 2014.

Com relação ao histórico da ação, em Maceió, a LOA/2014 e o crédito suplementar contemplaram o valor de R\$ 37.524.259,00, o que permitiu as seguintes licitações: projeto de expansão até Mangabeiras, aquisição de 82.000 conjuntos de fixações, aquisição de 12.800 unidades de dormentes de concreto, aquisição de 3.800 metros de dormentes de concreto especiais p/AMVs, aquisição de 18 unidades de AMVs, construção da estação Mercado, construção da estação Bom Parto e remodelação da via permanente entre estacas 87-161 e a remodelação do trecho da via permanente entre estacas 850-1040 e aquisição de toneladas de trilhos – TR-45 que totalizaram empenhos de R\$ 32.212.125,00.

Quanto às principais ações em desenvolvimento, com base nas verbas oriundas do PAC, publicadas no D.O.U., de 3 de julho de 2014, a Administração Central da CBTU está licitando compra de equipamentos para via permanente, bem como projetos concernentes ao sistema de Maceió, e, além disso, fechou contrato com o consórcio Headwayx/ATP para a recuperação dos trens urbanos de Maceió.

Considera-se que, apesar de reduzidos, os gastos foram efetivos, uma vez que eles estão ligados diretamente às atividades que fazem parte da ação analisada e contribuíram para a sua evolução, de acordo com o verificado em sua execução física.

### 3.2.2.10 INFORMAÇÃO

#### Análise da efetividade dos investimentos em reaparelhamento administrativo, efetuados pela CBTU em 2014.

##### Fato

Apresentam-se, a seguir, as informações sobre o investimento da CBTU no reaparelhamento administrativo:

Tabela: Orçamento de investimentos em reaparelhamento e adequação da CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
Reaparelhamento Administrativo	35.135.013	11.267.000	6.758.849	6.267.250
Funcionamento dos Sistemas	26.528.000	8.967.000	6.547.891	6.056.282
Administração da Unidade	8.607.013	2.300.000	210.968	210.968

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014

Segue abaixo uma análise mais detalhada sobre os investimentos em funcionamento de sistemas:

Tabela: Acompanhamento de processos envolvidos no Funcionamento dos Sistemas - CBTU em 2014

Objeto	Valor (R\$)	Percentual
Manutenção e Conservação de Máquinas e Aparelhos	473.000,00	7,81%



Desenvolvimento de Software.	2.760,00	0,05%
Aquisição de Software	552.255,74	9,12%
Obras em Andamento	73.383,49	1,21%
Instalações	47.929,69	0,79%
Aparelhos de Medição, Edição e Orientação.	59.342,42	0,98%
Aparelhos e Equipamentos de Comunicação	98.578,86	1,63%
Aparelhos e Utensílios Domésticos	171.852,94	2,84%
Equipamento de Proteção, Segurança e Socorro.	15.600,00	0,26%
Maquinas e Equipamentos Energéticos	204.855,30	3,38%
Equipamentos para Audio, Vídeo e Foto.	19.695,68	0,33%
Máquinas, Utensílios e Equipamentos Diversos.	34.862,45	0,58%
Equipamentos de Processamento de Dados	505.628,06	8,35%
Máquinas, Instalações e Utensílios de Escritório.	279.127,31	4,60%
Máquinas, Ferramentas e Utensílios de Oficina.	908.642,38	15,00%
Equipamentos e Utensílios Hidráulicos e Elétricos	29.646,46	0,49%
Mobiliário em Geral	1.945.944,01	32,13%
Veículos de Tração Mecânica	633.177,50	10,45%
Total Empenhado e Liquidado	6.056.282,29	100,00%

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência – Extração do SIAFI 2014.

As despesas relativas ao funcionamento dos sistemas são compostas de: aquisições de mobiliários para as estações e prédios administrativos; adequações do parque de informática; aquisições de equipamentos e instrumentos especiais destinados a auxiliar na manutenção dos sistemas operacionais; equipamentos e material para as oficinas; aquisições de carros rodoviários e especiais. Desta forma, de acordo com o detalhamento apresentado na tabela acima, considera-se que os gastos foram efetivos, pois estão relacionados com as despesas da atividade. Porem, não há como medir sua evolução pela inexistência de uma meta física.

A CBTU informou que, neste caso, utiliza como prioridade a manutenção preventiva e corretiva do sistema de trens urbanos, proporcionando que o transporte de passageiros mantenha-se com qualidade e segurança.

Prossegue-se com uma análise mais detalhada sobre os investimentos na Administração da Unidade:

Tabela: Acompanhamento de processos envolvidos na Administração da Unidade - CBTU em 2014

Objeto	Valor (R\$)
Instalações	15.900,00
Máquinas, Utensílios e Equipamentos Diversos.	7.904,44
Equipamentos de Processamento de Dados	152.351,27
Mobiliário em Geral	34.812,34
Total Empenhado e Liquidado	210.968,05

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência – Extração do SIAFI 2014.

As despesas de investimentos relativas à administração da unidade são aquelas aplicadas em aquisições de equipamentos, mobiliários, instalações prediais, aquisição de sistema de gestão empresarial, aquisições de licenças de software e equipamentos de informática, assim como está prevista, dentro da gestão condominial do prédio da RFFSA, a modernização de subestação de energia elétrica e de oito elevadores. Desta forma, de acordo com o detalhamento apresentado na tabela acima, considera-se que os gastos foram efetivos, pois estão relacionados com as despesas da atividade. Porém, não há como medir sua evolução pela inexistência de uma meta física.



A CBTU informou que, neste caso, adota como prioridade a manutenção no condomínio do prédio Engenheiro Renato Azevedo Feio.

### 3.2.2.11 INFORMAÇÃO

#### Análise da efetividade dos investimentos na adequação à acessibilidade universal, efetuados pela CBTU em 2014.

##### Fato

Seguem-se as informações gerais sobre adequação à acessibilidade universal:

Tabela: Orçamento de investimentos em adequação à acessibilidade universal da CBTU em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
Adequação à acessibilidade universal	64.088.594	5.000.000	2.473.499	2.383.345
Nacional	-	-	-	-
Recife (-)	29.596.050	3.000.000	170.999	170.999
Belo Horizonte (-)	24.898.310	2.000.000	2.302.500	2.212.246
Natal (+)	3.106.805	-	-	-
João Pessoa (+)	2.084.348	-	-	-
Maceió (+)	4.403.083	-	-	-

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014. (-) Os valores foram baseados no novo plano de trabalho para atender às necessidades atuais para a Adequação dos Sistemas de Trens Urbanos de Passageiros de Recife de Belo Horizonte, considerando que os recursos necessários para a Ação em 2013 saiam em tempo hábil e que não haja restrições orçamentárias no exercício de 2014, previam a conclusão das ações de acessibilidade neste ano. (+) Os valores foram baseados nas estimativas efetuadas no plano de trabalho do Programa de Adequação dos Sistemas de Trens Urbanos de Passageiros no âmbito da CBTU, que para o ano de 2014, caso fossem liberados em tempo hábil e sem restrições orçamentárias, previam a conclusão das ações de acessibilidade nas Superintendências de Natal, de João Pessoa e de Maceió.

De um modo geral, o valor concedido na LOA 2014 para os investimentos em adequação à acessibilidade universal foi 7,80% da proposta orçamentária da CBTU, sendo que o limite para movimentação e empenho foi 49,47% do estabelecido na LOA, sendo 96,36% destes liquidados. Desta forma, em 2014, apenas 3,72% do proposto pela CBTU foi liquidado em 2014.

Observa-se que, em 2014, os recursos foram distribuídos nas unidades de Belo Horizonte e Recife, uma vez que Natal, João Pessoa e Maceió, incluídas no PAC, terão suas instalações totalmente reformuladas, já contemplando a acessibilidade universal.

Segue-se o detalhamento dos gastos ocorridos em Recife:

Tabela: Orçamento de investimentos em adequação à acessibilidade universal da CBTU para Recife em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
Recife	29.596.050	3.000.000	170.999	170.999

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014.



Tabela: Acompanhamento de processos envolvidos na Adequação à acessibilidade universal em Recife - CBTU em 2014

Objeto	Valor (R\$)
Material de Consumo de Uso Duradouro	170.999,00
Total Empenhado e Liquidado	170.999,00

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência – Extração do SIAFI 2014.

Com relação à Recife, somente 10,14% do proposto pela CBTU foi liberado e 5,70% do estabelecido na LOA foram liberados para movimentação e empenho (liquidado). Sendo assim, somente 0,58% da proposta orçamentária da CBTU foi gasto em 2014. Diante das circunstâncias, a CBTU realizou o investimento possível visando atender o Decreto nº 5 296, de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas nela especificadas, e nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Esclarece-se que os recursos foram aplicados em comunicação visual. Devido à restrição orçamentária ocorrida em 2014, não houve evolução no projeto, embora o esperado fosse de 9,16%. A Principal ação em desenvolvimento é a licitação para aquisição de elevadores hidráulicos para passageiros

Segue-se o detalhamento dos gastos ocorridos em Belo Horizonte:

Tabela: Orçamento de investimentos em adequação à acessibilidade universal da CBTU em Belo Horizonte em 2014

Ação	Proposta Orçamentária 2014	LOA 2014 + Alterações	Limite para Movimentação e Empenho	Empenhos Liquidados
Belo Horizonte	24.898.310	2.000.000	2.302.500	2.212.246

Fonte: Proposta orçamentária CBTU 2014.

Quadro: Acompanhamento de processos envolvidos na Adequação à acessibilidade universal em Belo Horizonte - CBTU em 2014

Objeto	Valor (R\$)
Obras em Andamento	1.368.097,00
Instalações	844.149,28
Total Empenhado e Liquidado	2.212.246,28

Fonte: Documento da Assessoria da Presidência – Extração do SIAFI 2014.

Com relação à BH, somente 8,03% do proposto pela CBTU foi liberado e 115,13% do estabelecido na LOA foram liberados para movimentação e empenho, sendo 110,61% liquidado (96,08% do limite de empenho). Sendo assim, somente 8,89% da proposta orçamentária da CBTU foi gasto em 2014. Foram contratados serviços para a adaptação das estações Santa Inês, José Cândido da Silveira e Minas Shopping, e na adaptação às normas de acessibilidade dos elevadores das estações e do prédio sede da Unidade. Diante dos objetos dos gastos, avalia-se que os gastos foram efetivos, comprovados pela evolução de 4,69% em sua meta física, embora aquém do esperado de 7,59%.

## 4 CONTROLES DA GESTÃO

### 4.1 CONTROLES INTERNOS

#### 4.1.1 AUDITORIA DE PROCESSOS DE CONTAS

##### 4.1.1.1 CONSTATAÇÃO



**Falta de estrutura adequada na área de correição e ausência de utilização do sistema CGUPAD pela CBTU.**

**Fato**

Da análise dos Relatórios de Gestão da CBTU entre 2010 e 2014, obteve-se o seguinte histórico de informações sobre a utilização do sistema CGUPAD no âmbito da CBTU:

- 1) Relatório de Gestão 2010 (págs. 275 a 278): evidenciou-se o resultado da Inspeção Correcional CBTU 2010, cujo conteúdo apontava, entre outros assuntos, para a não utilização, pela CBTU, do Sistema de Gestão de Processos Disciplinares (CGU-PAD). O posicionamento da CBTU apontava para a criação de um Grupo de Trabalho, por intermédio da Resolução do Diretor de Administração e Finanças n.º 0531-2010, de 21 de dezembro de 2010, para tratar do assunto;
- 2) Relatório de Gestão 2011 (págs. 347 a 349): evidenciou-se a mesma situação do exercício 2010, isto é, os trabalhos do grupo de trabalho ainda estavam em andamento. Além disso, em suas páginas 360 a 363, encontrou-se referência ao trabalho de inspeção correcional desenvolvido pela CGU, com o objetivo de verificar a regularidade das sindicâncias e processos disciplinares conduzidos pela CBTU. Concluída a inspeção, o Núcleo de Correição – NACOR/RJ elaborou o Relatório de Inspeção Correcional nº 01/2010, de 4 de agosto de 2011, com recomendações de aperfeiçoamento e adoção de providências a serem implementadas pela CBTU, dentre as quais destacam-se:
  1. “Instituir um setor, seção, coordenação ou assessoria que, tenha como incumbência a centralização de todas as informações relacionadas à área disciplinar, bem como a competência para orientar tecnicamente as comissões disciplinares em curso na CBTU e emitir pareceres técnicos a fim de subsidiar a decisão das autoridades no que tange à instauração de procedimentos disciplinares e a eventual aplicação de penalidade em algum funcionário da Companhia;
  2. Elaborar e implementar normativos relativos a processos disciplinares e à definição de ritos apuratórios com a observância dos princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa, inclusive para infrações de menor potencial ofensivo para ser utilizado nos procedimentos no âmbito da CBTU; e
  3. Implementar o Sistema de Gestão de Processos Administrativos Disciplinares CGU-PAD no âmbito da CBTU, com o apoio da Corregedoria Setorial do Ministério das Cidades e cadastrar os processos disciplinares da CBTU, cuja obrigatoriedade foi estabelecida pela Portaria/CGU nº 1.043, de 25 de julho de 2007, combinado com o disposto no artigo 4º, III, do Decreto 5.480/2005 que dispõe sobre o Sistema de Correição do Poder Executivo Federal”.

Com o objetivo de atender à recomendação nº 3, a CBTU emitiu a Resolução do Diretor de Administração e Finanças (RDA) nº 081-2011, de 27 de abril de 2011 (com 60 dias para conclusão), cujo objetivo foi: “Promover levantamento, identificar e organizar arquivo de todos os processos de sindicância e inquéritos disciplinares abertos a partir de 2007 no âmbito de todas as Unidades Administrativas da CBTU.” Seguida da RDA nº 176, de 11 de julho de 2011, prorrogando o prazo de conclusão para 27 de outubro de 2011, e,

posteriormente, da RDA n.º 321, de 04 de novembro de 2011, com nova prorrogação para 07 de março de 2012.

3) Relatório de Gestão 2012 (págs. 341 a 343): constatou-se a mesma situação reportada no exercício anterior, isto é, a situação ainda estava pendente de solução;

4) Relatório de Gestão 2013 (págs. 104 a 105):

“item 3.4 - Sistema de Correição: A CBTU não tem, ainda, formalizada uma estrutura para o sistema de correição. Estudos estão sendo feitos no sentido. Está prevista a formatação física de uma estrutura semelhante à uma Corregedoria, para operar diretamente subordinada à Diretoria de Administração e Finanças, bem como sua base normativa, através do Regimento Interno, que está sendo revisado. Atualmente este papel é desempenhado em sua estrutura formal, estabelecendo comissões responsáveis por apurações, diligências, auditorias para o estabelecimento ou na de PADs.”

“item 3.5 - Cumprimento Pela Instância de Correição da Portaria nº 1.043/2007 da CGU: A Resolução do Diretor-Presidente nº 088-2007 de 17/08/2007, determinou que todas as unidades operacionais encaminhassem cópia de todos os processos com suas conclusões, resultantes de Comissões de Sindicância ou Inquéritos Disciplinares.

Foi instituído Grupo de Trabalho – GT, em 2011, para promover o levantamento, com identificação e arquivo de todos os processos de sindicância e inquéritos disciplinares abertos a partir de 2007, no âmbito da CBTU.

Foi instituído GT em 2011, para elaborar Norma Administrativa visando o aperfeiçoamento e padronização dos procedimentos a serem adotados na CBTU e estabelecendo competências pela gestão e guarda dos processos. O GT apresentou sugestões para criação de ambiente necessário ao desenvolvimento e implantação de Processo Administrativo Disciplinar.

Através do MEMO CODES/BH-139/11, foi apresentada uma minuta de Regulamento de Pessoal da CBTU, encaminhada à GAREH para análise e considerações.

Ainda por sugestão do GT, visando a criação de um Regulamento Interno, a Diretoria de Administração e Finanças apresentou a Proposição nº 011-12/DA, para treinamento de empregados no sistema CGU/PAD; adoção do Termo Circunstanciado Administrativo – TCA, criação de Ouvidoria na estrutura organizacional e elaboração e instituição de Regimento Interno, o que foi aprovado na 450ª Reunião Ordinária de Diretoria de 3 maio de 2012.

A minuta do Regimento Disciplinar foi editada e distribuída às Diretorias e área Jurídica da Companhia para análise e sugestões, não havendo manifestação em contrário ao texto proposto.

Em inspeção correcional promovida pela CGU-Regional/RJ, em agosto de 2012, foram apresentadas todas as ações desenvolvidas pela CBTU, incluindo o Regulamento Disciplinar. [....]

Foram treinados empregados lotados nas unidades de Belo Horizonte, Natal, João Pessoa e Maceió, visando capacitá-los em caso de abertura de Processo Administrativo Disciplinar. [....]

5) Relatório de Gestão 2014 da CBTU (página 47): “2.3 Atividades de Correição e Apuração de Ilícitos Administrativos: O novo Manual Disciplinar CBTU foi aprovado pelo Conselho de Administração e atualmente está no Ministério das Cidades para aprovação e publicação em Diário Oficial, para sua efetiva



implementação. A CBTU estabelece comissões responsáveis por apurações, diligências, auditorias para o estabelecimento ou não de PADs.”

Cabe destacar a seguir, as 17 recomendações emitidas no Relatório de Inspeção Correcional nº 01/2010, apresentando, na sequência, o andamento de sua implementação pela CBTU:

1. Instituir um setor, seção, coordenação ou assessoria que, tenha como incumbência a centralização de todas as informações relacionadas à área disciplinar, bem como a competência para orientar tecnicamente as comissões disciplinares em curso na CBTU e emitir pareceres técnicos a fim de subsidiar a decisão das autoridades no que tange à instauração de procedimentos disciplinares e a eventual aplicação de penalidade em algum funcionário da Companhia;
2. Elaborar e implementar normativos relativos a processos disciplinares e à definição de ritos apuratórios com a observância dos princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa, inclusive para infrações de menor potencial ofensivo para ser utilizado nos procedimentos no âmbito da CBTU;
3. Implementar o Sistema de Gestão de Processos Administrativos Disciplinares CGU-PAD no âmbito da CBTU, com o apoio da Corregedoria Setorial do Ministério das Cidades e cadastrar os processos disciplinares da CBTU, cuja obrigatoriedade foi estabelecida pela Portaria/CGU nº 1.043, de 25 de julho de 2007, combinado com o disposto no artigo 4º, III, do Decreto 5.480/2005 que dispõe sobre o Sistema de Correição do Poder Executivo Federal;
4. Utilizar a instrução Normativa - CGU nº 04, de 2009 nos casos de extravio ou dano a bem público, que implicar em prejuízo de pequeno valor;
5. Manter fiel cumprimento às recomendações da Corregedoria Geral da União, Corregedoria Setorial do Ministério das Cidades e da SFC no tocante à apuração de responsabilidades;
6. Elaborar lista de funcionários a serem incluídos no programa de capacitação da CGU no exercício de 2011, propiciando a formação de funcionários aptos a desempenhar atividades disciplinares;
7. Tramitar todos os feitos disciplinares, previamente à decisão da autoridade competente, pela área jurídica da empresa para análise recomendando-se inclusive que essa análise aborde o atendimento dos princípios do contraditório e da ampla defesa bem como a proporcionalidade da sugestão da comissão disciplinar em cotejo com as provas dos autos;
8. Instruir os processos disciplinares (sindicâncias investigativas ou inquéritos disciplinares) com as informações que delimitam o seu escopo de apuração, ou seja, se o objeto de um procedimento disciplinar remete à apuração de irregularidade mencionada em outros processos, esses outros processos devem ser juntados aos autos do procedimento disciplinar ou alternativamente, juntar a cópia desses outros processos nos autos da sindicância investigativa ou inquérito disciplinar;
9. Instruir o Inquérito Disciplinar instaurado a partir de recomendação de sindicância nos autos do processo da sindicância que o precedeu, ou, alternativamente, ter essa sindicância prévia apensada aos autos do Inquérito Disciplinar;
10. Orientar as comissões disciplinares a examinar, motivadamente, ponto a ponto as alegações de defesa, acatando as alegações pertinentes e justificando o motivo pelo qual não pode acatar as demais;
11. Orientar as comissões disciplinares a concluir seus trabalhos dentro do prazo estipulado na resolução que a designou ou que solicite a prorrogação de prazo o

- número de vezes necessárias para a conclusão da apuração, mas que o processo seja sempre encerrado com o relatório-final da comissão conclusivo pela inocência ou pela aplicação de penalidade ao funcionário alvo da apuração;
12. Organizar melhor o arquivo dos procedimentos disciplinares, principalmente aqueles de maior complexidade, que componham várias caixas de volumes, buscando separá-los adequadamente e elaborando-se um tipo de "índice" dos volumes e destaques para o conteúdo de cada caixa;
13. Cogitar a possibilidade de separar os procedimentos nos casos de instauração de sindicâncias que envolvem vários empregados, com grande complexidade de irregularidades, separando-os de acordo com as irregularidades e com possíveis responsáveis, com vistas a facilitar as apurações;
14. Formalizar em documento próprio, e não em manuscritas nos documentos oficiais, os casos de eventuais alterações em sugestões de punição disciplinar;
15. Julgar pela aplicação da pena de demissão por justa causa nas sindicâncias trabalhistas que apresentarem elementos para que assim se proceda; e
16. Contemplar, nos normativos citado na segunda recomendação deste relatório, a possibilidade para que a Administração Central possa instaurar e julgar os processos das STU's nos casos de maior gravidade; e
17. Em relação ao processo identificado como Prot 1.462/2008, verificar com maior atenção os fatos objetos de apuração e, em casos semelhantes, proceder a verificações prévias acerca do objeto do processo (no caso em questão, a mora por parte da CBTU com o adimplemento de suas obrigações com a REFER).

Quanto à implementação das recomendações acima, em resposta à Solicitação de Auditoria Nº. 201504109/003, de 26 de junho de 2015, a UJ assim se manifestou:

- "- Quanto ao item 1: Já foi instruída a Gerência Geral de Recursos Humanos, como área responsável para centralização de todas as informações relacionadas a área disciplinar desta CBTU;*
- Quanto ao item 2: Já foi instituído no âmbito desta Companhia, o Manual Disciplinar da CBTU, restando apenas implementar os normativos complementares;*
- Quanto ao item 3: Conforme informado no item 3 da Solicitação de Auditoria nº 210504109/001, através do Memorando 093-2015/DA, estamos encontrando dificuldades operacionais para cadastramento dos processo disciplinares desta CBTU;*
- Quanto ao item 4: A utilização da Instrução Normativa – CGU nº 04, já está prevista no Manual Disciplinar da CBTU;*
- Quanto ao item 5: Previsto no Manual Disciplinar da CBTU;*
- Quanto ao item 6: A lista já foi elaborada, restando, apenas, alguns ajustes;*
- Quanto aos itens 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 16: Serão considerados quando da elaboração de normativo complementar; e*
- Quanto ao item 15: Já previsto no Manual Disciplinar da CBTU."*

Como se pode observar, ainda existem recomendações com atendimento incompleto, outras pendentes de atendimento pela CBTU e não houve manifestação sobre o item 17.

Após reunião com a área responsável pelo CGUPAD na CBTU e a análise das respostas das solicitações de auditoria emitidas, constatou-se que, apesar dos esforços da UJ, apenas dois processos já foram cadastrados, porem ainda não foram finalizados.

A seguir, apresentamos o resultado do levantamento realizado pela UJ quanto aos processos pendentes de cadastramento no sistema CGUPAD:

Quadro WW: Quantitativo de processos a serem cadastrados no CGUPAD

<b>ANO</b>	<b>Quantitativo</b>
2006	(*)
2007	47
2008	59
2009	61
2010	34
2011	54
2012	66
2103	63
2014	50
2015	34 (ate junho de 2015)
<b>TOTAL</b>	<b>468</b>

Fonte: Resposta da SA210504109/001. (\*) Quantitativo ainda não levantado pela UJ.

Conforme já informado anteriormente, a área de Recursos Humanos da CBTU (Administração Central, com Gestão Nacional e as Superintendências Regionais, com a Gestão Regional), exercerá todas as atividades inerentes à gestão dos processos de sindicância e dos processos administrativos disciplinares, bem como de toda a gestão e operacionalização do sistema CGUPAD. A UJ informou que ainda está trabalhando na montagem dessas estruturas e suas respectivas atividades.

Além disso, evidenciou-se que a UJ ainda não nomeou/indicou o coordenador responsável pela gestão do Sistema CGU-PAD no âmbito da CBTU em [http://www.cgu.gov.br/cgupad/cgupad\\_orgaos/index.asp](http://www.cgu.gov.br/cgupad/cgupad_orgaos/index.asp).

Quanto à indicação formal ao Órgão Central de um empregado para o perfil de administrador principal do CGUPAD, a CBTU informou que apontou um empregado como administrador e outro como operacional, objetivando conhecer o sistema e, gradualmente, cadastrar os processos existentes na Companhia, além de servir como multiplicador de forma a capacitar outros colaboradores quando da montagem de sua estrutura de correição.

Quanto à existência de normativos internos, a CBTU informou que, apesar de já ter elaborado seu Manual Disciplinar, ainda não existem normas internas que regulem o registro de informações no sistema CGUPAD.

Registra-se que a CBTU apresentou os seguintes documentos:

- A) A Proposição nº 07902014/DA, com a aprovação da proposta apresentada pelo Grupo de Trabalho GT-PAD 449-2013, visando à que a função de gestão dos processos de sindicância e dos processos administrativos disciplinares seja de responsabilidade das áreas de recursos humanos da UJ;
- B) A Resolução do Conselho de Administração nº 002-2015, de 24 de fevereiro de 2015, aprovando o Manual Disciplinar da CBTU; e
- C) O Memo GAREH/DA nº 071/2015, de 25 de junho de 2015, indicando a responsável pela Gestão Nacional da área de correição da UJ.

Conclui-se que, nos últimos cinco exercícios, a CBTU ainda não logrou a obtenção de uma estrutura adequada às suas necessidades na área de correição, uma utilização plena do sistema CGUPAD e, tampouco, atendeu completamente as recomendações do Relatório de Inspeção Correcional nº 01/2010.

## Causa



Ausência de estrutura na UJ para a utilização do sistema CGU-PAD.

### **Manifestação da Unidade Examinada**

Em resposta ao Relatório Preliminar, a Diretoria de Administração informou estar de acordo com os apontamentos da equipe de auditoria.

### **Análise do Controle Interno**

Não se aplica.

#### **Recomendações:**

Recomendação 1: Que a CBTU elabore um projeto para o núcleo de correção contendo a estrutura organizacional e física necessárias, as suas atribuições e responsabilidades, culminando em um plano de ação determinando prazos e responsabilidades para a efetiva implantação do núcleo com o posterior cadastramento dos processos administrativos pendentes bem como o atendimento das recomendações pendentes do Relatório e Inspeção Correcional 01/2010.



## Anexo 1 - Matriz de Responsabilização CBTU

### QUADRO PRINCIPAL

Constatação	CPF do responsável	Integrante do Rol de Responsáveis	Período de exercício	Conduta	Critérios	Nexo de causalidade	Considerações sobre a responsabilidade do agente	
							Fatores agravantes	Fatores atenuantes
Item 1.1.1.2 do Relatório 201504109 (FALHA GRAVE)	440.709.507-53	Sim	01/01 a 31/12/14	O agente, que é gestor do contrato pactuado com o escritório de advocacia, embora tenha por atribuição coordenar a execução dos serviços e responder pelo seu controle e acompanhamento, não estabeleceu um procedimento a ser seguido para levantamento, pelo escritório contratado, junto aos setores da empresa envolvidos nos objetos das demandas, dos adequados subsídios para defesa da CBTU nas ações judiciais.	Resolução de Diretoria n.º 10/2007, que estabelece as atribuições dos gestores dos instrumentos contratuais pactuados pela CBTU.	3. Em função das suas competências legais, o agente poderia ter atuado para evitar a falha e/ou seus efeitos negativos.	Impossível avaliar: opção utilizada diante da ausência de evidências suficientes para a formação de opinião	Impossível avaliar: opção utilizada diante da ausência de evidências suficientes para a formação de opinião
Item 1.1.1.3 do Relatório 201504109 (FALHA GRAVE)	440.709.507-53	Sim	01/01 a 31/12/14	O agente, que é gestor do contrato pactuado com o escritório de advocacia, embora tenha por atribuição responder pelo controle e acompanhamento dos serviços prestados, não realiza acompanhamento gerencial nacional das ações em curso, especialmente no que se refere aos motivos das causas reincidentes e dos insucessos reiterados em causas com objetos semelhantes.	Resolução de Diretoria n.º 10/2007, que estabelece as atribuições dos gestores dos instrumentos contratuais pactuados pela CBTU.	3. Em função das suas competências legais, o agente poderia ter atuado para evitar a falha e/ou seus efeitos negativos.	Impossível avaliar: opção utilizada diante da ausência de evidências suficientes para a formação de opinião	Impossível avaliar: opção utilizada diante da ausência de evidências suficientes para a formação de opinião

FABIO DO VALLE VALGAS DA SILVA

Chefe da Controladoria Regional da União no Estado do Rio De Janeiro

**PRIMEIRO QUADRO AUXILIAR**  
Identificação de responsáveis

CPF	Nome completo	Cargo ou função
440.709.507-53	FERNANDO DURÃO SCHLEDER	SUPERINTENDENTE JURÍDICO

**SEGUNDO QUADRO AUXILIAR**

Papeis de trabalho que dão suporte aos preenchimento das colunas do quadro principal  
("Conduta", "Nexo de causalidade" e "Considerações sobre a responsabilidade do agente")

Relatório	Item	Descrição dos papéis de trabalho
201504109	1.1.1.2	Resolução do Diretor-Presidente n.º 146/2013, de 31/07/2013, que designa o gestor e os fiscais do Contrato n.º 012-2013/P e Resolução de Diretoria n.º 10/2007, de 19/12/2007, que estabelece as atribuições dos gestores dos instrumentos contratuais pactuados pela CBTU.
201504109	1.1.1.3	Resolução do Diretor-Presidente n.º 146/2013, de 31/07/2013, que designa o gestor e os fiscais do Contrato n.º 012-2013/P e Resolução de Diretoria n.º 10/2007, de 19/12/2007, que estabelece as atribuições dos gestores dos instrumentos contratuais pactuados pela CBTU.

FABIO DO VALLE VALGAS DA SILVA

Chefe da Controladoria Regional da União no Estado do Rio De Janeiro

